

	Vraag/reactie Teams Meeting	Antwoord
1	Aanleiding onderzoek Goudappel en Coffeng was bouw Zuidsingel fase 8. P.4 notitie RHDHV slechts 2 incidenten tussen 2013-2018. Waarom 5 miljoen gemeenschapsgeld uitgeven????	De aanleiding voor het uitvoeren van het haalbaarheidsonderzoek is zowel de wens woningen te realiseren in Kortenhoef (waaronder Zuidsingel fase 8) als het oplossen van de geconstateerde verkeersonveiligheid rondom de Smidsbrug. De SSK-raming voor de drie onderdelen bedraagt samen afgerond € 4,5 miljoen. Over de bekostiging heeft het college nog geen oordeel uitgesproken.
2	Waarom geen woord in notitie over leefbaarheid, geluidsoverlast, fijnstof en esthetiek?	Het betreft nu een onderzoek naar de haalbaarheid en is het nog geen plan. De verkregen gegevens zijn voor dit moment voldoende om te kunnen concluderen dat de voorgestelde oplossing maakbaar en haalbaar is. De verkeerstoename heeft een effect op het geluid en de uitstoot van fijnstof. Hierbij zal voldaan worden aan de wettelijke eisen. Mocht het plan verder uitgewerkt worden, zal bekeken worden welk aanvullend onderzoek nodig is.
3	Heeft het College zich gerealiseerd dat een bypass op het Zuidereind alleen maar verkeersaantrekkend werkt om via de Vreelandseweg naar Hilversum te rijden, en nog meer doordat nu de Kortenhoefse dijk aangepast wordt? Wij zijn in ieder geval mordicus tegen deze bypass.	De tweede zin suggereert dat er verkeersaantrekkende werking zal zijn. Dat een bypass verkeersaantrekkend zou werken, wordt op basis van expert-judgement niet of nauwelijks verwacht. De verkregen tijdwinst is te gering om van invloed te zijn op de routekeuze. Daarbij is de capaciteit van onderzochte variant ruim voldoende om dit aan te kunnen.
4	Is het College het met ons eens dat onze gemeente alweer een "knechtenrol" voor de gemeente - die alleen maar wegen afsluit - in Hilversum gaat vervullen door deze bypass?	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek. Zie verder vraag 3.
5	Is het College het met ons eens dat de Smidsbrug NIET ingrijpend hoeft worden aangepast en dat beter dit geld besteed kan worden aan geluidsarm asfalt op de doorgaande wegen.	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek.
6	Is het College van mening dat er gewerkt zal moeten worden aan verbetering van het rijgedrag door betere handhaving?	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek. Handhaving valt buiten de scope van dit haalbaarheidsonderzoek.
7	bij nieuwbouw was verkeer GEEN onderwerp. Nu in Smidsbrug Fietspad WEL onderwerp. Dat begrijp ik niet?	Zie vraag 1.
8	Waarom krijgt het autoverkeer voorrang en komen inwoners en langzaam verkeerdeelnemers op plaats 2!	In het referentieontwerp wordt de veiligheid en de doorstroming van alle verkeersdeelnemers geborgd.

9	Waarom is de verkeerssituatie zo gevaarlijk bij de smidsbrug?	De doorstroming is onvoldoende en dat zorgt voor gevaarlijke situaties bij de kruising Kerklaan-Koninginneweg-Smidsbrug-Emmaweg doordat auto's die lang moeten wachten met hoge snelheid op de verkeerde rijbaan de file voorbij rijden. Hierdoor komen fietsers in de knel en bestaat het risico op een frontale botsing met tegemoetkomend autoverkeer. Omdat de wachttijd bij de stoplichten op de kruising Smidsbrug-Noordereinde-Leeuwenlaan-Zuidereinde lang is, rijden automobilisten nog even gauw door rood met het risico op ernstige aanrijdingen met hoge snelheid. We baseren ons op 5 bronnen: 1. camera-onderzoek door Goudappel Coffeng; 2. Instemming met de analyse van de problematiek zoals geconstateerd door Goudappel Coffeng door VVN en een schouw door VVN. 3. Schouw door Royal HaskoningDHV t.b.v. de second opinion; 4. Inwonersenquête in het kader van het Mobiliteitsplan; 5. Klachten en meldingen bij de gemeente.
10	En als de verkeerssituatie zo gevaarlijk is, waar zijn de cijfers om dit te bewijzen?	Zie vraag 9
11	volgens mij zit het grootste probleem bij de emmaweg en koninginneweg. Volgens mij is dat niet voldoende opgelost. Aangezien de focus voornamelijk op de leeuwenlaan ligt.	Door de doorstroming te verbeteren op de route Kerklaan- Leeuwenlaan ontstaan er hiaten in het verkeer waardoor de kruising Emmaweg -Kerklaan-Koninginneweg weer goed gaat functioneren en ongewenst verkeersgevaarlijk gedrag voorkomen wordt. Met een verkeersmodel (VISSIM) is aangetoond dat dit zo werkt.
12	en waarom deze voorkeursvariant?	De onderzochte variant is de variant waarbij de verkeersveiligheid voldoet, die het minst ingrijpend is voor de omgeving en die de laagste kosten heeft. Daarmee lijkt dit de meest haalbare variant. In het verkeersonderzoek van van Goudappel Coffeng worden vijf varianten genoemd die niet verder onderzocht zijn omdat ze om verschillende redenen niet kansrijk geacht worden. Daarnaast zijn er meerdere varianten wel nader onderzocht, al dan niet met één of twee rotondes. Zie: https://www.wijdemeren.nl/4/verkeersoplossingkort-enhoef/Definitieve-rapportage-actualisatie-onderzoek-Kortenhoef.pdf
13	Hoe heeft de gemeente een vergunning afgegeven voor het bouwen van een vrijstaand huis wat bedoelt was voor de ontsluiting van Zuidsingel 8. Hierdoor is nu deze problematiek ontstaan.	Dit maakt geen deel uit van het haalbaarheidsonderzoek. Daarbij is uitgegaan van de huidige situatie.
14	Gaat dit nu wel of niet over Zuidsingel Fase 8? Ik hoor Paul de Jong zeggen Zuidsingel Fase 8? Het aangekondigd als verkeers onderzoeken neverbetering van de Veiligheid op dit moment.	Zie vraag 1.
15	is er ook naar de leefbaarheid ?	Zie vraag 2.
16	Welke bewoners zijn gevraagd over het mobiliteitsplan	Iedereen heeft input kunnen leveren. Zie https://www.wijdemeren.nl/mobiliteitsplan.html
17	Huh? Gaat het nu wel of niet over Zuidsingel fase 8?	Zie vraag 1.
18	Waarom is de huidige capaciteit een probleem?	zie vraag 9

19	De 's-Gravelandsevaart is volledig onderdeel van het beschermd stads- en dorpsgezicht. Hoe kan men denken om dit te dempen, los van de fijnstof voor de bewoners aan het Zuidereinde?	Dempen van de 's-Gravelandsevaart maakt geen onderdeel uit van de onderzochte varianten.
20	Wat is het effect van extra doorstroming gezien extra vergroting van auto(sluip)verkeer? Wat betekent dit voor verder overschrijding van geluid en fijnstof voor inwoners.	Zie vraag 3 en zie vraag 2.
21	Het filmpje is niet bij de Smitsbrug, maar bij de Koninginnenweg en de Kerklaan.... Dat maakt de Smitsbrug toch niet onveilig?	Zie vraag 9.
22	Een onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek van RHDHV behelst de betaalbaarheid van de voorkeursvariant. Dat gedeelte van het rapport van RHDHV is echter geheim. Maar volgens mij voor de gemeente wel cruciaal! Waarom gaat het daar helemaal niet over?	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek. De totaalkosten zijn (afgerond) vermeld in de presentatie en staan in het haalbaarheidsonderzoek. De detaillering is geheim vanwege mogelijke aanbesteding in de toekomst.
23	Een deel van de Emmaweg is mijn eigendom, kadastraal gezien. Hoe gaat men hiermee om?	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek. Uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat de gemeente wegbeheerder is (inclusief de berm) en dus de zeggenschap heeft over deze weg. Mocht het haalbaarheidsonderzoek uitgewerkt worden tot een plan zal met alle betreffende grondeigenaren contact opgenomen worden.
24	Een deel van mijn leefbaarheid als bewoner is hier mee gemeed, hoe gaat men hiermee om?	Zie vraag 2.
25	Waarom gaat het alleen om auto verkeer, we willen niet meer capaciteit en meer doorstroming vanuit Hilversum	Zie vraag 3 en 8.
26	als het past dan past het gewoon???? wat bedoelt u?	Bekeken is of de berekende intensiteiten in de toekomst passen bij de capaciteit van de onderzochte variant. Dat is het geval.
27	Slecht 2% van de geenguteerden die bevraagt zijn door gemeente gaf aan de smidsbrug als probleem te ervaren. Waarom legt het college daar nu enorm de nadruk op? Is er wel een probleem en hoeveel ongelukken zijn er dan geregistreerd op smitsbrug/emmaweg?	Zie vraag 1 en 9.
28	wordt er ook een opstelplaats gemaakt voor scholieren die zich op ochtend verzamelen? Dit ziet er erg gevaarlijk uit voor fietsers.	Een opstelplaats voor scholieren zit niet in in het referentieontwerp. Zie ook vraag 8.
29	Net is er een groenstrook bij Emmaweg 32a aan de eigenaar Emmaweg 32a verkocht. Dit was geschikt geweest voor minimaal 5 parkeerplaatsen. Hoe kan het zijn dat men geen vooruitziende blik heeft gehad als gemeente. Parkeerplaatsen zijn in de toekomstige situatie schaars. Dit is wederom wanbeleid, sorry voor de woordkeuze.	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoeken er is nog niet besloten of wel of niet tot uitvoering overgegaan wordt Daarom kan ook niet geanticipeerd kan worden op wat nodig is voor de uitvoering in de toekomst.

30	<p>Waarom is de verkeerssituatie zo gevaarlijk bij de smidsbrug? Niet iedereen kan doorrijden als het groen is, omdat er mensen gaan voordringen vanaf de Emmaweg en Koninginneweg. Daardoor staat er verkeer stil op de Kerklaan en registreert de tweede lus in het wegdek dat er stilgestaan wordt en gaat het stoplicht weer op rood. dus nog meer drukte en opstopping waardoor iedereen nog agressiever door wilt. De fietsers en voetgangers zijn de dupe. Ik heb een paar keer gesproken met de man die deze installatie inregelt en die zegt gewoon dat men zich aan de verkeersregels dient te houden en dan loopt het goed. Dat klopt en mensen doen dat nu eenmaal niet. Zou een oplossing kunnen zijn om gewoon langer groen licht te houden. Ook bij een verkeersplein zal er iets moeten gebeuren om verkeer goed te reguleren richting de smidsbrug vanaf de Emmaweg/Koninginneweg/ Kerklaan. Dit blijft wat mij betreft een niet opgelost probleem. Verder is het Noorderende/Zuiderende een provinciale ontsluitingsweg. Moet daar verandering in komen?</p>	<p>Zie vraag 9. In de afstelling van de stoplichten (VRI) is verdere verbetering niet mogelijk. Het referentieontwerp faciliteert gewenst natuurlijk verkeersgedrag en is daarmee veilig. De vaststelling van de functie van de weg is onderdeel van het mobiliteitsplan dat momenteel opgesteld wordt. Zie https://www.wijdemeren.nl/mobiliteitsplan.html</p>
31	<p>Kan de gemeente aangeven waar informatie over het mobiliteitsplan wat binnenkort in procedure gaat te vinden is?</p>	<p>Zie vraag 16.</p>
32	<p>Is er ook onderzoek gedaan naar het verkeersaanbod? Is dit verkeer uitsluitend vanuit het dorp of betreft het verkeer dat vanaf de N201 binnendoor naar H'sum, Bussum en Weesp (N236) gaat?</p>	<p>Er is geen herkomst- en bestemmingsonderzoek uitgevoerd.</p>
33	<p>Welk veiligheidsprobleem op de smidsbrug, VVN spreekt in het haalbaarheidsonderzoek van een verhoogt veiligheidsrisico bij deze variant</p>	<p>Zie vraag 9.</p>
34	<p>Hoe gaat men om met het "sluip" verkeer op de Emmaweg. En de onoverzichtelijke bocht bij de Zuidersluis?</p>	<p>Uit het onderzoek van het Goudappel Coffeng blijkt dat de capaciteit bij de Zuidersluisbrug voldoet. Er zijn geen plannen voor aanpassing van de bocht in de Emmaweg.</p>
35	<p>Veilig Verkeer Nederland geeft als reactie op de bypass: "Zeer creatieve oplossing. Echter puur ingegeven door onderzoeksvraag plancapaciteit woningbouw. Zeker geen robuuste aanvulling. Onduidelijk voor, met name niet ter plaatse bekende, weggebruikers. Daardoor verhoogd veiligheidsrisico." Waarom houdt de gemeente vast aan deze bypass?</p>	<p>Er is op een goede creatieve manier door Goudappel Coffeng een oplossing gevonden voor een complex verkeersprobleem. Robuust betekent in de verkeerskunde 'storingsgevoelig'. De onderzochte variant kent eenrichtingsverkeer en dat is geen ongebruikelijk wegontwerp. De robuustheid kan vergroot worden door de bypass in twee richtingen te maken en een rotonde aan te leggen bij de aansluiting met het huidige fietspad met de Leeuwenlaan. Door het aanleggen van een noordelijke aansluiting wordt de robuustheid nog verder vergroot. Zie vraag 12.</p>
36	<p>In uw second opinion verkeersveiligheid voorrangkruising Smidsbrug met bypass geeft u aan welke zaken u niet heeft onderzocht. Zoals: Berekeningen met betrekking tot fiets- en auto oversteekbaarheid van de Leeuwenlaan. De fiets oversteekbaarheid (de meest onveilige) Kerklaan-Emmaweg is niet eens genoemd. Hoe kunt u een</p>	<p>Zie vraag 11. Op basis van de rapportage van VVN is de kruising Emmaweg-Kerklaan-Koninginneweg aan het referentieontwerp toegevoegd.</p>

	beeld over verkeersveiligheid opleveren zonder dat mee te nemen?	
37	Wie gaat dit verkeersplan eigenlijk betalen?	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek.
38	Als ik het filmpje kijk is het blijkbaar onveilig bij de Koninginnenweg, Emmaweg en de Kerklaan. Waarom dan de focus op de Smitsbrug?	Zie vraag 11.
39	Als de kerklaan / leeuwenlaan voorrangsweg wordt, hoe wordt aandacht besteed aan de fietsers die van het noordereind naar het zuidereind willen. Zoals ik het nu zie, gaat oversteken nooit meer lukken	De Kerklaan/Leeuwenlaan heeft in de huidige situatie al voorrang. Zie vraag 8. Daarnaast is middenberm in de Leeuwenlaan opstelruimte gemaakt om in twee keer te kunnen oversteken.
40	Verkeersplein heeft veel impact op monumentaal karakter entree 's-graveland. Wat is de visie van college daarop?	Het verkeersplein blijft in het referentieontwerp bijna helemaal binnen de contouren van de huidige verharding. Wel is er extra verharding opgenomen voor de bypass. Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek.
41	U stelt in uw Notitie Haalbaarheidsonderzoek verkeersontsluiting Kortenhoef dat er besloten is om een haalbaarheidsonderzoek, bestaande uit een 3 tal onderwerpen, naar 1 voorkeursvariant uit te voeren. Vraag bij onderwerp 3: De huidige stemming in de gemeenteraad vraagt om integratie van de woningbouwplannen Groenewoud, Plan Vlek en ZSF8 in een integraal woningbouwplan voor de oostzijde van de polder Kortenhoef. In het plan Groenewoud is een fietsroute verbinding voorzien naar de bestaande woonwijk. Daar kan eenvoudig zonder hoge kosten te maken op worden aangesloten. Waarom is de haalbaarheid van die variant niet onderzocht?	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek. De onderzochte brug voor het fiets- en voetpad naar de bestaande wijk maakt deel uit van de voorziene recreatieve fietsroute door Groenewoud, maar is breder getekend omdat dit de ook de ontsluiting van de voorzieningen in Kortenhoef is voor fiets- en voetgangers uit Zuidsingel fase 8.
42	is er ook rekening gehouden met de aanpassing van de Kortenhoefsedijk? Hierdoor gaan 'meerdere' auto's nu vanaf de N201 via het zuidereinde en Emmaweg naar Kortenhoef	De capaciteit van de onderzochte variant is voldoende om eventueel extra verkeer aan te kunnen verwerken dat de Kortenhoefsedijk wil vermijden.
43	U stelt in uw Notitie Haalbaarheidsonderzoek verkeersontsluiting Kortenhoef dat er besloten is om een haalbaarheidsonderzoek, bestaande uit een 3 tal onderwerpen, naar 1 voorkeursvariant uit te voeren. Vraag bij onderwerp 3: Wat zijn de eisen aan die langzame verkeersverbinding?	CROW-normen voor het ontwerp van fiets- en voetpaden.
44	Meer doorstroming is nog meer doorgangsverkeer. Wat is de toename van het aantal auto's over zowel N einde, als Z einde, Leeuwenlaan en Emmaweg etc.	Zie vraag 3
45	zie geen dremples in de tekening? duurzaamveilig?	Er staan plateaus ingetekend. Detaillering volgt bij de eventuele uitwerking.
46	De enige meerwaarde van de bypass is het verkorten van de wachttijd voor bestuurders vanuit de richting zuid op het Zuidereinde gedurende de spits. Dit betreft ongeveer 500 bestuurders per etmaal. Gaan we daar deze aanpassing voor doen met alle gevolgen van dien?	Zie vraag 1 en 9.

47	In uw second opinion verkeersveiligheid voorrangkruising Smidsbrug met bypass geeft u aan welke zaken u niet heeft onderzocht. Zoals: U geeft aan geen voor de in en output van de voorkeurs variant van de verkeersoplossing geen VISSIM simulaties te hebben gedaan. Hoe kunt u dan beweren dan deze voorkeursvariant een oplossing voor het veronderstelde verkeersprobleem gaat opleveren?	Er is wel een verkeersmodel gemaakt met VISSIM (zie rapportage Goudappel Coffeng) en dat geeft aan dat het referentieontwerp voldoet.
48	Heeft VVN met de aanpassingen die voorgesteld zijn nu ook ondubbelzinnig bevestigd dat de situatie veiliger wordt? Want in het oorspronkelijke plan werd dit niet bevestigd.	Nee, VVN is niet om dit oordeel gevraagd omdat op basis van het advies van VVN de kruising Emmaweg-Kerklaan-Koninginneweg aan het referentieontwerp is toegevoegd.
49	Heb van directe bronnen begrepen dat natuurmonumenten en private bewoners met benodigde grond niet willen meewerken omdat ze meerwaarde van plan niet inzien. Hoe gaat de gemeente daarmee om wordt er dan onteigend?	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek. Mocht het haalbaarheidsonderzoek als project doorgaan, zal hierover uitgebreid overleg plaatsvinden met Natuurmonumenten en private bewoners.
50	De knotwilgen zijn beeldbepalend. Ook van belang voor entree van het dorp. Hoe gaat men om met het eigendomsrecht.	Zie vraag 23
51	Ik woon nummer 30, de straat is mijn eigendom. Los daarvan, hoe is de fijnstof berekent voor het Zuidereinde?	Zie vraag 2 en vraag 23.
52	In uw haalbaarheidsonderzoek "Emmaweg + parkeerplaatsen, bomen" lezen wij uw opmerking: "De bomen hier kunnen allemaal weggehaald worden. Emmaweg vanuit historisch oogpunt een jaagpad waar nooit bomen stonden dus als we ze weghalen komt het juist de historische waarde ten goede". Zonder enig historisch besef wordt hier een aannname gedaan en wordt deze als "waarheid" geventileerd. Het jaagpad liep langs het water en daarnaast stond de bomenrij, overigens nog fors groter dan nu de knotwilgen. Afbeeldingen hiervan zijn beschikbaar. Het oude jaagpad ligt momenteel dus qua locatie in de Vaart en tussen jaagpad en Emmaweg was dus vroeger een groene boomzone aanwezig. Hoe kunt u deze historie in de huidige opzet nog aandacht geven?	Zie vraag 2.
53	geen bomen aan de kortenhoefkant? ?	Zie vraag 2.
54	Gaat deze bijeenkomst over veiligheid Smitsbrug of over verkeersaanpassing ivm (mogelijk) Zuidsingel fase 8?	Zie vraag 1.
55	De grond op de emmaweg is verkocht en daardoor niet meer beschikbaar, hoe kan idt gebeuren en wat is de oplossing?	Zie vraag 29.
56	Kunt u garanderen dat de Vaart en het jaagpad niet worden aangetast en er geen beschoeiingen hoeven te komen aan de Vaart? U zegt dat er nooit geen bomen hebben gestaan dat is NIET vwaar , zie zelf Wijdemeren blad van deze week historische foto. En bomen zijn voor een goede reden een gevoelig onderwerp.. Het zijn de opjecten die het wonen hier onderonderen bijzonder maken. Geen	Het jaagpad is in de huidige situatie niet meer aanwezig. Er staat in het referentieontwerp een damwand op de insteek, dus op de huidige grens tussen wal en water. Bedoeld is dat vanwege het jaagpad er destijds aan de waterkant geen bomen stonden. Wel was er ooit een bomenrij tussen het jaagpad en de destijds smalle weg. Zie verder vraag 2.

	Dorpsgezicht weg, en geen bomen weg want we hebben genoeg FIJNSTOF al zonder extra verkeer.	
57	Wat vind het college een redelijke afstand tussen een woning en parkeerplaats voor bewoners en/of bezoekers?	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek. Voor bestaande situaties is er geen (gemeentelijke) norm vastgesteld. Voor nieuwbouw is deze afstand vastgelegd in de parkeernorm. In deze situatie is de in de parkeernorm genoemde afstand niet haalbaar. Zie https://www.wijdemeren.nl/4/beleidsregels/Parkeer-normen-2015.pdf
58	Waarom is de grond op de emmaweg verkocht?	Zie vraag 29.
59	Is ooit bekeken om Noordereinde/Zuidereinde en Emmaweg/Koninginneweg eenrichtingsverkeer te maken met een enkel extra keerpunt waardoor men van Emmaweg naar Zuidereinde kan terugrijden en daardoor ruimte te creëren?	Ja. Deze variant is afgefallen omdat dit zeer grote omrijafstanden geeft. Vertraging , extra uitstoot en hogere snelheden zijn het gevolg. Daarnaast sluit dit niet aan bij het natuurlijke verkeersgedrag waardoor de kans op verkeersovertredingen en dus gevaarlijke situaties toeneemt.
60	Verkeersplekken zijn wel heel ver weg voor de bewoners die voorheen voor hu door hun deur konden parkeren. Hoe verkoop je dat?	Zie vraag 57.
61	Waarom is de grond op de emmaweg verkocht?	Zie vraag 29.
62	Hoeveel bomen gaan we voor het verkeer omkappen? Volgens mij is dit in strijd met het cultuurhistorische en lommerrijke karakter van s'-graveland en kortenhoef. Onacceptabel.	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek. Het aantal te kappen bomen op basis van deze referentieontwerpen is max. 31, te weten 18 langs de Emmaweg, max. 7 in de wijk afhankelijk van de gekozen parkeerplaatsen en 6 rondom de Smidsbrug. Er zal voldaan worden aan de gemeentelijke herplantplicht. Er zullen zoveel mogelijk bomen herplant worden, zo mogelijk binnen het project.
63	dus wel extra verkeer op de Vaartwegen maar niet in de wijk?	Ja. Deze wegen zijn daar meer geschikt voor, c.q. met de voorgestelde maatregelen meer geschikt voor te maken.
64	Op welke criteria is de verkeersveiligheid gebaseerd. Er gebeuren op de Smidsbrug weinig ongelukken.	Zie vraag 9.
65	Waarom wordt er bij verkeer wel over ZF8 gesproken, maar mocht er bij ZF8 niet over verkeer worden gesproken?	Vragen over andere projecten vallen buiten de scope van dit haalbaarheidsonderzoek. Zie verder vraag 1.
66	nu is uitgegaan van 70% van de afwikkeling naar de Smidsbrug terwijl het 80% naar het zuiden (N201) gaat over de Emmaweg die hiervoor niet geschikt is en ook niet geschikt kan worden gemaakt?	De afwikkeling van de huidige verkeersstromen kan niet vergeleken worden met de nieuwe verkeersstromen omdat deze andere herkomsten en bestemmingen kennen. Met de voorgestelde maatregelen is de Emmaweg geschikt te maken voor de toekomstige verkeersstromen.

67	Waarom is er niet gekeken naar het verminderen van verkeer op N/Z einde dan is toch allemaal niet nodig	Naast een functie voor aanwonenden hebben het Noorder- en Zuidereinde vooral een gebiedsontsluitingsfunctie. Deze wegen zijn daarom op enkele delen na gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Zie verder Mobiliteitsplan Wijdemerem 2045: https://www.wijdemerem.nl/4/mobiliteitsplan/Rapport-Mobiliteitsplan-versie-2.pdf
68	De vlonders aan het witte water en Kalkakker mochten GEEN overschaduwning boven water opleveren dan 7m2. Wat doet een brug van 40 meter? Dat zou dus NIET vergunbaar kunnen zijn!	De fiets-voetbrug vanuit Zuidsingel Fase 8 naar de bestaande wijk lijkt voor het waterschap op het eerste oog vergunbaar.
69	en wat heeft deze fietsbrug te maken met d te maken met de veiligheid en capaciteit op de Smitsbrug?	Er is geen relatie tussen de fiets-voetbrug met de veiligheid op de Smidsbrug. De fiets-voetbrug dient als ontsluiting voor Zuidsingel fase 8 en vormt een schakel in de mogelijke recreatieve verbinding door de polder Kortenhoef. De gemeente heeft RHDHV gevraagd dit als separaat onderdeel mee te nemen in het Haalbaarheidsonderzoek.
70	Waarom wordt ervoor gekozen een situatie die volkomen veilig is op de kalkakker/Moerendaal een fietspad aan te leggen? Vanaf de Emmaweg zijn de Kalkakker en Moerendaal prima bereikbaar.	Zie vraag 69.
71	Ik vraag me werkelijk af waar is de gemeente mee bezig?! Totaal geen historisch besef, gaan compleet voorbij aan het beschermd dorpsgezicht, en alles voor een waardeloos en gevaarlijk verkeersplan. Wanneer gaat er eens gekeken worden naar de leefbaarheid van de bewoners?	Zie vraag 2.
72	Dus de bewoners aan de Emmaweg mogen niet meer hun auto voor hun woning parkeren. Die moeten straks met hun volle boodschappentassen 100 meter+ lopen met naar hun woning. Hoe zit het dan met invalideparkeerplaatsen? Die moeten dan ook maar ergens in de wijk parkeren en maar zien hoe die thuis komen? Dat is toch kansloos?	De afstand tussen parkeren en de woning wordt in het referentieontwerp in een aantal gevallen inderdaad groter. Onduidelijk is naar welke invalidenparkeerplaats wordt verwezen. Zie vraag 2.
73	waarom is er niet gekene naar geluid effecten in de quickscan?	Zie vraag 2.
74	Wie gaat dit eigenlijk betalen?	Zie vraag 1.
75	De huidige wetgeving biedt geen ruimte om een fiets voetpad aan te leggen door het NNN gebied. Hoe denkt de gemeente dit te kunnen realiseren.	Dit valt buiten de scope van dit haalbaarheidsonderzoek en is een punt van aandacht binnen de uitwerking van het bestemmingsplan voor Zuidsingel fase 8.
76	We willen een fijnstof onderzoek, we zitten nu al in de rode zone, hoeveel ongezond is nog meer ongezond?	Dat we in de rode zone zitten blijkt niet uit de NSLmonitor tool viewer van de Rijksoverheid. https://www.nsl-monitoring.nl/monitoring-nsl/exporteren/weggegevens Zie verder vraag 2.
77	Is de 'snelweg' door het water vanuit/in het NNN gebied vergunning plichting?	Het betreft geen snelweg maar een brug voor een fietspad en een voetpad. Zie verder vraag 68 en vraag 75.
78	Wat doen we met de zeldzame vogels die het NNN gebied als broedgebied hebben?	Zie vraag 75.
79	Ondergrondse leidingen lopen onder mijn perceel. Moet ik hier. formeeltoestemming voor geven?	Onduidelijk is welk perceel bedoeld wordt.

80	Reeds nu is luchtkwaliteit op Zuidereinde en Noordereinde slecht. (Bron RIVM) De Gemeente werkt nu al met verhoogde waardes. Dat zal alleen maar toenemen bij meer verkeer. Hoe denkt U dat te voorkomen ivm met gezondheid aanwonenden.	Zie vraag 2 en vraag 76.
81	De hoeveelheid autos die dagelijks over het zuidereinde rijdt is nu al behoorlijk. En als het even afneemt dan komen de snelheidsduivels. Met huizen op zeer kleine afstand van de straat komt dit plan op mij over alsof het door iemand gemaakt is die niet op dit adres woont. Met de verbeterde doorstroming zullen er nóg meer autos bijkomen. Toenemend vrachtverkeer en sluiprijders + vrijbrief voor nieuwe en oude projecten met meer bewoners als gevolg. Dit komt de leefbaarheid niet ten goede.	Zie vraag 1, 2 en 3. Wel zal het verkeer toenemen als Zuidsingel fase 8 gebouwd wordt.
82	De gekozen variant is door VVN als slechtste beoordeeld. Waarom is deze variant dan gekozen?	Zie vraag 12
83	Zijn de kosten van planschade (met beschoeiingen) van trillingen aan de huizen met 0 metingen al mee genomen	Of er planschade op zal treden is onbekend. Dit zit in het risicopercentage.
84	De overheid heeft zich doel gesteld om miljoenen bomen te planten? U vernietigt alleen maar bomen (o.a. knotwilgen). Hoe kunt u dit rijmen?	Er zal gezocht worden naar herplantmogelijkheden, zoveel mogelijk binnen hetzelfde gebied. Daarbij zal er minstens voldaan worden aan de gemeentelijke herplantplicht.
85	Was er toestemming om bodem onderzoek te doen in het NNN gebied?	Er is geen bodemonderzoek gedaan in het NNN gebied, immers het betreft een bureaustudie ten behoeve van een vooronderzoek bodem. Wel is er een boring uitgevoerd in het asfaltfietspad.
86	Hoeveel ongelukken gebeuren er eigenlijk op de Smidsbrug dat u durft te stellen dat de verkeerssituatie onveilig is? Waarop is deze uitspraak anders gebaseerd?	Zie vraag 9.
87	Hoeveel meer extra verkeer kunnen we verwachten door verbeteren van de doorstroom? Immers Zuider- en noordereinde fungeren al als rondweg van Hilversum. Hoe acceptabel is verdere overschrijding van fijnstof en geluid. Serieus onderzoek voor zittende bewoners van groot belang. Buiten het corona tijdperk uiteraard!	Zie vraag 2 en vraag 3.
88	Een kruimelregeling is hier niet voor bedoeld, waarom willen jullie dit wel misbruiken?	Ten behoeve van de situatie op de kruising Leeuwenlaan/Noordereinde, de 's-Gravelandse Vaart en aansluiting fietspad - Leeuwenlaan is het advies een reguliere voorbereidingsprocedure (binnenplanse afwijking) te voeren. Voor de verkeersoplossing Zuidereinde/kom fietspad over het groen is het advies een kruimelregeling te voeren. Voor deze laatste is de verwachting dat op grond van art. 2.12, lid 1 onder a, sub 2 Wabo voor gevallen die per Algemene maatregel van bestuur (AMvB) zijn aangewezen met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bestemmingsplan.
89	De te slopen knotwilgen staan er al ruim honderd jaar. Hierzo is dit geen historisch gegeven?	Zie vraag 56.

90	Hoe kan je naast een eiland een weg(dit is geen fietspad) plannen i.v.m. Vogels , zwanen, en broedende watervogels en de privacy van aanwonenden. Er staat in de brief van de gemeente dat dit vanwege het verhogen van de "veiligheid". Dit is een 1e klas BS argument deze oplossing verlaagt de veiligheid. Dit had ik op een vrije zaterdagmiddag in elkaar kunnen sleutelen. Van een Royal Haskoning had ik een zorgvuldiger oplossing en onderzoek verwacht. Dit lijkt nergens op	Het betreft hier een haalbaarheidsonderzoek voor deze locatie. Zie vraag 77.
91	bypass Zuidereind werkt stimulerend om sluipverkeer via de Vreelandseweg naar Hilversum. Bewoners Leeuwenlaan zijn tegen toename sluipverkeer.	Zie vraag 3.
92	Waar gaan de juridische adviezen over? Gaan jullie dreigen met onteigening?	Zie vraag 23.
93	Hoe wilt u voortkomen dat het Noordereinde / Zuidereinde / Leeuwenlaan niet de buitenring van Hilversum gaan behoren?	Zie vraag 3.
94	Waarom is het criterium 'leefbaarheid' niet in het plan meegenomen? Dit plan verslechtert namelijk de leefbaarheid voor de bewoners.	Zie vraag 2.
95	In deze plannen heeft het verkeer duidelijk voorrang. Ik mis totaal het woon genot en belang van de huidige inwoners. Met deze voorstellen worden een aantal woningen op Noorder- en Zuidereinde ingesloten door wegen, onwenselijke situatie. Dorpsgezicht wordt ernstig aangetast.	Zie vraag 2.
96	Heeft Natuurmonumenten niet de grond gekregen via een legaat van mevrouw Six? Met de restrictie dat dit nimmer mag worden gewijzigd?	Mocht het haalbaarheidsonderzoek uitgewerkt worden tot een plan zal met Natuurmonumenten hierover contact opgenomen worden.
97	dus de stoep die veeg is nu ook van ons?	Onduidelijk is welk perceel bedoeld wordt. Voor bepalingen rondom de openbaarheid van wegen zie de Wegenwet.
98	Moet er geen extra onderzoek (meetgegevens) komen buiten de coronaperiode om? De huidige meetgegevens zijn namelijk niet representatief.	De reguliere verkeerstellingen hebben voorafgaand aan de coronaperiode plaatsgevonden.
99	Wanneer zijn die gesprekken met gemeente en Natuurmonumenten. Wij hebben nog geen uitnodiging ontvangen.	De gesprekken met de grondeigenaren rondom de Smidsbrug, met Natuurmonumenten en met Waternet waren besloten bijeenkomsten. Een samenvatting van deze gesprekken staan in het haalbaarheidsonderzoek.
100	Hoe verwachten jullie de noodzaak aan te tonen	Zie vraag 9.
101	Wat is het effect van de nieuwe inrichting van de Kortenhoefsedijk? Deze wordt namelijk verkeersluw waardoor de verkeersstromen in het dorp volstrekt veranderen. Hiervoor moet u nieuw onderzoek doen? Een verhoogde doorstroom heeft tot gevolg dat er meer verkeer komt. Hoe denkt u dat te voorkomen? Moet dit niet juist een speerpunt zijn van het plan?	Op basis van expert-judgement niet en op basis van berekeningen van de brandweer wordt verandering van de verkeersstromen op de Smidsbrug door aanpassing van de Kortenhoefsedijk niet of nauwelijks verwacht. De verkregen tijdswinst is te gering om van invloed te zijn op de routekeuze. Daarbij is de capaciteit van onderzochte variant ruim voldoende om extra verkeer aan te kunnen.
102	T.a.v. de fietsbrug, het wandelpad en fietspad lopen door natuurgebied. Hier mag helemaal niet gebouwd worden. Hoe ziet u dit?	Zie vraag 75.

103	T.a.v. het ontwerp Emmaweg: er wordt een racebaan van gemaakt. Is dat uw daadwerkelijke doel? Hoe denkt u dat te voorkomen?	Dit zal onderdeel uitmaken van de nadere uitwerking mocht de raad besluiten dat deze variant verder wordt uitgewerkt.
104	Voor het kruisende fietsverkeer van de smidsbrug naar de Emmaweg is er bij deze oplossing niets verandert. Blijft erg gevaarlijk en wordt door het weghalen VRI nog gevaarlijker want er zijn geen pauzes in de autostroom van Kerklaan richting Leeuwenlaan.	Met het nieuwe ontwerp zullen deze hiaten (pauzes) wel ontstaan. Zie vraag 4 en vraag 11.
105	T.a.v. de flora en fauna: weet u dat er beschermde dieren in het gebied leven? Hoe gaat u hiermee om? Het betreft o.a. dieren die om de rode lijst staan.	In de quick-scan Flora & Fauna wordt aangegeven dat nader onderzoek naar soorten benodigd is. Zie vraag 2.
106	Wat is de rol van Waternet? Wat zijn hun bevoegdheden?	Waternet is de uitvoeringsorganisatie van het Waterschap AGV.
107	Is het voor de veiligheid van de Kalkakker/Moerendaal niet meer van belang de in de huidige fiets voetgangers toegang parkeren tegen te gaan en de aangrenzende heg vanaf de rooilijnen op 1 meter te houden (conform wet en regelgeving)?	Dit zal onderdeel uitmaken van de nadere uitwerking mocht de raad besluiten dat deze variant verder wordt uitgewerkt.
108	Verschuiven van de Emmaweg richting de Vaart betekend dat de Vaart smaller wordt, hoe is dit te combineren met de plannen om de Vaart bevaarbaar te maken, het project dat voortkomt uit het Gebiedsakkoord OVP? De Vaart is nu reeds wettelijk te smal voor de geplande doorvaart en ter plaatse van de versmalling wordt er een zgn. klotsbak gecreerd. Aanpalende bebouwing zal extreem last krijgen van zanduitspoeling en funderingsschade. O-metingen en budget voor compensatie moeten hier ergens een plek krijgen.	De vaart wordt in het referentieontwerp niet versmald.
109	wat is er begroot voor het fietspad/brug bij de kalkakker.	Zie Haalbaarheidsonderzoek onder 'Kosten' en de in presentatie.
110	Beter is om (zwaar) vrachtverkeer tegen te gaan cq te verbieden op Noorder- en Zuidereinde. Huidige weg is op meerdere plekken te smal voor vrachtverkeer om elkaar te kunnen passeren.	Een onderzoek naar het weren van nachtelijk vrachtverkeer maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan.
111	Heeft U ook de onjuistheden in het verkeersrapport aan de orde gesteld?	Onduidelijk is op welke vermeende onjuistheden bedoeld wordt.
112	wat zijn de voorwaarden van waternet voor hun akkoord?	Mocht het tot voorbereiding van een plan komen, dan zullen de voorwaarden nader uitgewerkt worden. Waternet ziet op voorhand geen onoverkomelijke bezwaren tegen dit referentieontwerp.
113	Is er berekend wat het effect van de verwachte verkeerstoename op het N/Z-einde heeft op de leefbaarheid, de geluidsoverlast en de fijnstof van deze wegen?	Zie vraag 2.
114	Wie gaat dit betalen?	Zie vraag 1.
115	RHDHV vergeet de onzekerheidsmarges van de begrotingen te vermelden. Minimaal plus/min 30-50%. Wat betekent dat voor de haalbaarheid?	De (standaard)onzekerheidsmarges van de SSK-ramingen staan in het haalbaarheidsonderzoek en zijn afhankelijk van de gedetailleerdheid van het ontwerp. Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek.

116	Begrijp ik het goed dat de gemeente onteigeningsprocedures hiervoor moet voeren?	Voor het grootste deel beschikt de gemeente over de grond omdat zij eigenaar of wegbeheerder is. Voor een deel moet bij de detaillering bekeken worden of gebruik van particuliere grond vermeden kan worden. Daarnaast zal getracht worden tot minnelijke overeenstemming te komen waar de grond noodzakelijk is. Het haalbaarheidsonderzoek geeft aan dat onteigening tot de mogelijkheden behoort. Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek.
117	1.Wat is het probleem? 2.Voor wie is het onveilig? 3.Wie veroorzaakt het probleem ? 4.Wat worden er gedaan aan deze oorzaak te verminderen en de veiligheid verhogen?	Zie vraag 1 en 9.
118	Welk probleem wordt er nu opgelost? Als het beoogde doel het verbeteren van de verkeersveiligheid is, waarom is dan niet gekwantificeerd in het rapport?	Zie vraag 9.
119	Hoe loopt het pad tussen de Emmaweg en de fietsbrug? Dit wordt op geen enkele kaart getoond. Dit pad loopt namelijk dwars door beschermd gebied. Hoe gaat u hiermee om?	Het verdere verloop van dit pad maakt geen onderdeel uit van dit haalbaarheidsonderzoek, maar van het project Zuidsingel fase 8/Groenewoud. Zie ook vraag 41.
120	Is er onderzocht of de veiligheid van de voetganger en de fietser wordt vergroot door uitvoering van dit plan?	Ja, zie het hoofdstuk Langzaam verkeer in het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng.
121	is er in begroting rekening gehouden met planschade vergoeding voor omwonenden?	Zie vraag 83
122	Waar blijft de second opinion? Kijk eens inhoudelijk naar cijfers en normen uit onderzoeken uit 2012, 2013 en 2012. Er wordt gegoocheld met de cijfers. Mail maar voor de pagina nummers. Ook wordt er gerommeld met de rijrichting tijdens spitsuren. Zonder aanpassing blijft het onderzoek van Goudappel Coffeng broddelwerk!	De aanname dat Goudappel Coffeng broddelwerk heeft geleverd is onjuist. Het onderzoek en de analyse van Goudappel Coffeng is gedegen opgezet. Dit wordt zowel bevestigd in het advies van VVN als in de Second opinion van RHDHV.
123	Hoe verhoudt dit plan zich tot het beschermd dorpsgezicht van ons dorp?	Zie vraag 2.
124	Inspraak is achteraf. Waarom zoekt de gemeente door participatie geen consensus vooraf. Dat gaat heel veel moeite en geld schelen!	Het betreft nu alleen een onderzoek en geen plan. Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek en ook niet hoe bij een eventuele uitwerking de verdere participatie vorm gegeven wordt.
125	Met deze oplossing zullen ook meer mensen de auto pakken in het dorp omdat het niet door te komen is op de fiets ben ik bang. Hoeveel keer moeten bewoners van het N/Z einde straks onveilig oversteken met de fiets of te voet als ze naar het dorp willen voor school of boodschappen? Wat wordt de wachttijd met deze oplossing voor de kids op de fiets in de spits als ze naar school moet over de Chinese kruising?	Zie vraag 104.
126	Hoe wordt er omgegaan met kade emmaweg die in prive bezit van bewoners zuidereinde is? Hier hebben we niets over gehoord of gelezen.	Zie vraag 23.
127	Het echt probleem is natuurlijk de hoeveelheid verkeer op het Noorder en Zuidereinde, als dat nou	De Klapbrug valt buiten de scope van dit onderzoek.

	eens halveert wat zijn dan de effecten op de klapbrug?	
128	Hoe gaat de gemeente om m.b.t. schriftelijke afspraken die met bewoners van de Kalkakker zijn gemaakt?	Onduidelijk is naar welke schriftelijke afspraken verwezen wordt.
129	Einde Emmaweg, damwand met hek, hoe gevaarlijk is dat voor fietsers wanneer er weer een automobilist te dicht of tegen je aan rijdt hang je in het hek met alle gevolgen van dien. Dit kan veiligverkeer nooit goedkeuren.	Het referentieontwerp voldoet aan de ontwerprichtlijnen van het CROW. Zie vraag 8.
130	Is het fietspad in het NNN gebied ook vergunningsplichtig?	Zie vraag 75
131	Hilversum is beheerder van het verkeers berekening systemen in de regio heeft de gemeenste Hilversum hier om gevraagd om de effect door te laten rekenen?	Het regionale verkeersmodel is onlangs geactualiseerd en opnieuw doorgerekend met o.a. de gegevens van Wijdmeren.
132	En is wel rekening gehouden met de aantrekkende werking? Het is toch geen hogere wiskunde als het verkeer makkelijker laat doorstromen dat dit een aantrekkende werking heeft. Wij weten ook allemaal als het verkeer langzamer doorstromend op het op het N/Z einde het verkeer op de parallel wegen toenemend!	Zie vraag 3.
133	Het fietpad bij de bypass is gemaakt ter veiligheid van de fietsers, nu halen jullie deze weg en moeten de fietsers maar liefst 2 keer autoverkeer passeren. Waarom denken jullie dat dit nu dan veiliger is?	Het ontwerp is vormgegeven volgens de CROW-normen. Zie verder vraag 8 en vraag 11.
134	Waarom wordt er niet gekeken naar een aanpassing van de kanaalbrug zodat vrachtverkeer niet meer mogelijk is op Zuidereinde. Het Zuidereinde is simpelweg niet geschikt voor 2 richting vrachtverkeer, passeren is vrijwel niet mogelijk is dagelijks zichtbaar.	Zie vraag 110
135	Kunnen we het bewijs kunnen zien dat je met bouwen van 20 huizen je al iets moeten doen op de Smidsbrug?	Zie vraag 9.
136	geen VRI voor fietsers en voetgangers? is dat veiliger?	Met het referentieontwerp wordt het kruispunt in zijn geheel veiliger doordat de gevaren zoals genoemd bij vraag 9 kleiner worden.
137	Als je bij 20 huizen de Smidsbrug moet aanpassen, dan hebben we zeker een randweg nodig voor 250 huizen en 70 waterwoningen neem ik aan toch ?	Een randweg is niet haalbaar gebleken, Zie rapportage Goudappel Coffeng.
138	In 2015/2016 was een toename volgens cofeng van fietser geen probleem voor de emmaweg, waarom dan nu een fietspad door de NNN	Het fiets- en voetpad naar Moerendael/Kalkakker dient als ontsluiting voor Zuidsingel fase 8 om het fietsen en lopen zo aantrekkelijk mogelijk te maken en autogebruik te vermijden.
139	Zijn er ook camera opnames gemaakt bij de Kalkakker/Moerendaal de het onderzoeksbureau?	Nee.
140	Waarom is er geen fietstunnel overwogen bij het witte bruggetje?	Onduidelijk is welke locatie bedoeld wordt. Een tunnel wordt over het algemeen vanwege meerdere nadelen alleen toegepast als andere opties niet mogelijk zijn (ruimtegebruik, kosten, comfort voor fietsers, sociale veiligheid).

141	Had niet slechts 2% maar aangegeven dat er problemen op de smidsbrug waren?	In de enquête van het Mobiliteitsplan blijkt de situatie van de vaartwegen en rondom de Smidsbrug aanleiding tot een hoog aantal meldingen. Zie verder vraag 9.
142	Waarom zijn files een probleem?	Zie vraag 9. Degenen die te lang moeten wachten gaan verkeersgevaarlijk gedrag vertonen waardoor fietsers op de Emmaweg en de Koninginneweg in het gedrang komen en er door roodlichtnegatie kans op ernstige ongevallen is.
143	wat een definitie van een onveilige situatie?? We horen nog steeds geen aantallen van ongelukken	Zie vraag 142.
144	Tom, ik ben het met je eens. We hebben het over publieksgelden, lijkt me duidelijk na deze sessie hoe de gemeenteraad zal beslissen. Los van alle problemen, financieel is het totaal onverantwoord? Hoe staan de gemeenteraadsleden hier tegenover?	Het college heeft nog geen oordeel uitgesproken over het haalbaarheidsonderzoek. De raad ook nog niet.
145	Waarom wordt eenrichtingsverkeer op Emmaweg en Koninginneweg nergens genoemd als mogelijke bijdrage aan de oplossing? Of gaat het daadwerkelijk alleen maar om het bewerkstelligen van een maximale doorstroming en dus het verwerken van zoveel mogelijk verkeer?	Zie vraag 1 en vraag 59.
146	Leefbaarheidsaspecten niet meegenomen. Wat is dit voor een plan. Klinkt als het werk van een technocraat en is gevaarlijk voor de leefbaarheid.	Zie vraag 2.
147	Leefbaarheidsaspecten niet meenemen... Wat een gotspe...	Zie vraag 2.
148	Leefbaarheid niet meegenomen? er leeft zeker niemand waarvan men de mening op prijs stelt.	Zie vraag 2.
149	Waarom zijn de belangen van huidige bewoners nergens meegenomen? Hoe is het mogelijk dat alleen de doorstroming van gemotoriseerd verkeer in de plannen betrokken wordt?	Zie vraag 1 en vraag 124. Er zijn meer belangen die afgewogen moeten worden dan alleen die van de aanwonenden, waaronder bewoners van de rest van Kortenhoef, bedrijven en woningzoekenden.
150	Het probleem om van de Emmaweg de Kerklaan op te gaan is nu al groot, laat staan als de Kerklaan een voorrangsweg wordt, dit zal de doorstroming vanaf de Emmaweg bij een toename van verkeer door een bouwplan niet verbeteren	De Kerklaan is al een voorrangsweg. Zie verder vraag 11.
151	Dus zonder nieuwbouw zijn deze plannen niet nodig?	Zie vraag 1.
152	oplossing lijkt dan toch gewoon het bestemmingsplan volgen? Dan is de aanpassing niet nodig. Dus niet nog meer woningen op fase 8	Zie vraag 1.
153	Asl de tijdwinst zo klein is, waarom zou je dan de bypass aanleggen?	Zie vraag 11.
154	Waar staat het dat het sluipverkeer niet gaat toenemen en met deze verkeersoplossing TOT 350 huizen aankan? U moet niet denken of vermoeden wij willen bewijs	Zie vraag 3 en het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng.
155	Dus leefbaarheid, geluid en fijnstof zijn nog niet onderzocht. Alleen doorstroming en dan ook zonder sluipverkeer effecten. Wat is dan de waarde van dit onderzoek?	Zie vraag 2.
156	En wat betekend het als jullie zorgen meenemen? Wat wordt er dan mee gedaan?	zie vraag 124.

157	Is er ook onderzoek gedaan naar het weren van het sluijverkeer en wat dan de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid?	Er is niet aangetoond dat er sluijverkeer is. Op de Emmaweg/Koninginneweg is dit niet waarschijnlijk. Het Noorder- en het Zuidereinde hebben ook een gebiedsontsluitingsfunctie.
158	dus ons trekpad wordt onteigend? waarom wordt dit niet met de eigenaren gecommuniceerd?	Nee. Zie vraag 23.
159	Is in de ramingen meegenomen dat de bewoners die zodadelijk midden op een verkeersplein wonen tonnen schade gaan leiden qua waardedaling van hun huizen, zoals al door een onafhankelijke makelaar is vastgesteld?	De gebruikelijke risico's zijn in de SSK-raming meegenomen. In hoeverre deze risico's zich voordoen zal blijken indien het project verder doorgezet wordt.
160	Hoe weegt de gemeente Wijdmeren het plezier van een nieuw huis van 150 huishoudens versus de hier gelezen en gehoorde bezwaren van een minstens zo grote groep?	Dit is een politieke vraag.
161	Waarom vindt de gemeente de verkeersfunctie van het Noorder- en Zuidereinde balngrijker dan de verblijfsfunctie? Dat is een keuze!	Zie voor deze afwegingen het Mobiliteitsplan Wijdmeren 2045, wensbeeld auto. Zie tevens vraag 67.
162	Kan er wat gedaan aan het vrachtverkeer overdag? op het Z/N	Dit valt buiten de scope van dit haalbaarheidsonderzoek. Zie hiervoor het mobiliteitsplan.
163	Kalkakker 5 naast het 'witte huis' staat te koop, waarom wordt dat niet gebruikt als ontsluiting ipv door een natuurgebied en her veroorzaken van een onveilige situatie bij de Kalkakker /Moerendaal?	Zie vraag 29.
164	Vraag: waarom is er niet gekeken hoe verkeersaanbod verminder kan worden!	Zie vraag 1, 67 en 161.
165	Waarom betreft de gemeente de bewoners niet actief bij het maken/ontwikkelen van plannen? De gemeente maakt plannen en dan mogen de bewoners daarop reageren en dat noemen we dan inspraak. Dat is het paard achter de wagen spannen. Zo organiseert de gemeente haar eigen tegenstand. Jammer.	Zie vraag 124
166	waarom is e niet gekeken naar een nieuwe kanaalbrug?	Dit is bekeken maar niet haalbaar. Zie het rapport van Goudappel Coffeng.
167	In 2012 is men begonnen met baggeren van de vaart. Men is hier gauw gestopt omdat de huizen begonnen te verzakken. Dit gaat nu ook gebeuren als er een damwand geslagen wordt aan de Emmaweg-kant. De water-doorgang wordt smaller waardoor het water sneller gaat stromen. Hierdoor gaat de vaart uitslijten aan de Zuidereinde kant, waardoor we verzakkingen zullen krijgen. Mijn vraag: is er rekening gehouden versteviging van de oevers aan de Zuidereinde-kant om dit te voorkomen?	De vaart wordt niet versmald. In dit haalbaarheidsonderzoek is geen inzet voorzien aan de oevers aan de kant van het Zuidereinde.
168	Wanneer het probleem te groot is wat betreft het huidige verkeersaanbod en toevoegen van meer verkeer gaat niet samen. Ergo geen extra verkeer meer toevoegen is dan het devies. Vraag waarom niet stoppen met extra woningen vanwege ernstige hinder voor bewoners.?	Zie vraag 1.

169	Waarom wordt er met het fietspad afgeweken van de plannen uit 2015/2016 met een fietspad vanaf het witte bruggetje/waterwoningen naar de Beltweg. Waarom nu door NNN	Zie vraag 75
170	Vraag waarom is de vraag om participatie een politiek statement??? Dit kan ook een ambtelijk advies zijn waarmee je de politiek helpt met het ontrafelen van een vervelende knoop. Waarom geen participatie?	Zie vraag 124
171	Emmaweg en Koninginneweg eenrichtingverkeer maken, bij aansluiting met Kerkweg voorkomt op die plek de huidige problemen inzake de verkeersveiligheid.	Zie vraag 59.
172	Het lijkt nu dat er per los onderdeel wordt geacteerd terwijl het een systemische aanpak behoeft gezien de complexiteit van het vraagstuk. Hoe kan het probleem systemisch worden opgelost? Hoe kunnen de bewoners hierin bijdragen en worden betrokken i.p.v. geconfronteerd worden met oplossingen door externe (betaalde) partijen waar de onafhankelijkheid of secondary gains minimaal verder onderzocht dienen te worden.	Zie vraag 124
173	Wij willen ook nog eens vragen waarom niet alle omwonenden in eerste instantie zijn uitgenodigd, wij zijn direct betrokken en voelen ons gepasseerd. Het lijkt erop dat de gemeente bewoners bewust probeert te frustreren. Klopt ons beeld?	Nee. In het kader van het haalbaarheidsonderzoek is er alleen een gesprek geweest met partijen (en hun burens) die eigenaar zijn van grond waarover de gemeente niet kan beschikken als wegbeheerder.
174	In de 32 jaar dat wij hier wonen geen ernstige ongelukken geweest. Hoezo maar blijven hameren op onveiligheid. Terwijl nu fietsers vogelvrij worden in dit nieuwe plan,	Zie vraag 9. De veiligheid voor fietsers voldoet in het referentieontwerp.
175	Ik vraag me af waarom er zoveel groen opgeofferd moet worden in een bestaande wijk en er een nieuwe hoofdweg moet gemaakt worden voor een nieuwe mooi wijk. Zoveel parkeer plaatsen en groen verwijderen voor nieuwe weg	zie vraag 1 en 62.
176	De gevaarlijkste plek is de bocht einde Emmaweg... Is daar een oplossing voor?	zie vraag 34
177	Wat is de definitie van onveilig? We hebben nog steeds geen aantallen van ongelukken gehoord?	Zie vraag 9.
178	Heeft de gemeente onderzoek gedaan naar het legaat van Six?	Nee.
179	Dus dit heeft te maken met de Meenthof woningen 20, waarom onder de noemer van dit zijn geen feiten en wanneer zien wij deze? Er zijn meer zorgen over het verkeer op de Z/N einde maar daar doet u niets mee? ook een vraag dus antwoord	Onduidelijk is welke vraag gesteld wordt.
180	Wanneer ga je het verschil tussen participatie en inspraak inzien?	De participatieladder kent vele treden, van informeren tot en met meebeslissen. Afhankelijk van de stakeholders en de fase van een project kunnen deze worden ingezet. Voor het haalbaarheidsonderzoek is gekozen voor informeren.

181	Is meer dan 1000 inwoners aantrekken die op dat hele kleine stukje Kortenhoef moeten gaan wonen misschien niet een veel te ambitieus plan.. (naast vuilstort) Kortenhoef heeft maar 6700 inwoners. Dit heeft niet alleen effect op de situatie rondom de Smidsbrug, Zijn alle andere effecten onderzocht?	Dit valt niet binnen de scope van het haalbaarheidsonderzoek.
182	ik vind het toech belangrijk dat dit een info avond is. wat he onderzoek omhelst. Pan nadat er een besluit genomen is dan wordt er participatie gedaan. Dat is geen participatie, dat begint aan de voorgkant en dan leg je het voor aan de raad en college.	Zie vraag 180
183	dus mocht het sentiment gvan omwonenden negatief zijn, dan zal de wethouder negatief adviseren aan het college?	Dit is een politieke vraag.
184	Wordt de heer De Jong nog gecorrigeerd m.b.t. zijn foutieve aanname's in uw rapport betreffende de historie van het jaagpad langs de Emmaweg?	Zie vraag 56.