

	<b>Vraag/reactie per mail</b>	<b>Antwoord</b>
1	<p>Waarom wordt dit verkeershaalbaarheidsonderzoek eigenlijk onder valse voorwendselen gepresenteerd, het is immers een verplichting die hangt aan de intentieovereenkomst met de projectontwikkelaar van zuidsingel fase 8?</p>	<p>Het haalbaarheidsonderzoek is geen verplichting vanuit de intentieovereenkomst, maar een wens van de gemeente zelf.</p>
2	<p>Waarom is het criterium 'leefbaarheid' niet in het plan meegenomen? Dit plan verslechtert namelijk de leefbaarheid voor de bewoners.</p>	<p>Er is nog geen plan, slechts een haalbaarheidsonderzoek. In hoeverre de gevreesde aantasting van de leefbaarheid opweegt tegen de voordelen is geen technische maar een politieke vraag. Politieke afwegingen zijn geen onderdeel van het onderzoek.</p>
3	<p>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?</p>	<p>Dit is de informatieavond en die staat open voor iedereen. Er is vooraf gesproken met een aantal grondeigenaren om een beeld te krijgen in hoeverre zij bereid zijn mee te werken, dit als onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek.</p>
4	<p>In een vorige informatiebijeenkomst (Zuidsingelfase 8) zouden vragen gesteld mogen worden en zouden deze vervolgens allemaal beantwoord worden. Dit is alleen nooit gebeurd. Gaat dat deze keer weer gebeuren?</p>	<p>Alle vragen over het haalbaarheidsonderzoek zijn beantwoord.</p>

5	De te slopen knotwilgen staan er al ruim honderd jaar. Hoezo is dit geen historisch gegeven?	De openbare ruimte ontwikkelt zich in de loop van de eeuwen. Er heeft eerder een andere bomenrij gestaan. Hoe om te gaan met de huidige bomenrij is een politieke keuze. Politieke afwegingen zijn geen onderdeel van het onderzoek.
6	In huidig plan wordt gesteld dat de werkzaamheden in strijd zijn met een groot aantal wetsartikelen (flora en fauna), hoe denkt u hiermee om te gaan?	Indien de raad besluit dat deze variant verder wordt uitgewerkt, dan zal het advies uit de Quick-scan Flora & Fauna worden overgenomen.
7	De overheid heeft zich doel gesteld om miljoenen bomen te planten? U vernietigt alleen maar bomen (o.a. knotwilgen). Hoe kunt u dit rijmen?	De gemeente zal zich houden aan de gemeentelijke herplantplicht. Zie verder de beantwoording van eerdere vragen.
8	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.	Indien de raad besluit dat deze variant verder wordt uitgewerkt, dan zal het advies uit de Quick-scan Flora & Fauna worden overgenomen.
9	U zegt dat u onderzoek heeft gedaan naar flora en fauna. Flora en Fauna is in het gebied van de fietsbrug niet inzichtelijk gemaakt. Zie het debacle van project Zuidsingelfase 8. Wanneer gaat u het nu echt onderzoeken?	In het haalbaarheidsonderzoek is tevens het gebied t.b.v. de fietsbrug nabij Kalkakker meegenomen. Indien de raad besluit dat deze variant verder wordt uitgewerkt, zal het advies uit de Quick-scan Flora & Fauna worden overgenomen.

<p>10</p> <p>Wat betreft bomenbeleid is het schandelijk dat er slechts een herplantplicht is van 75%. Bovendien heb ik me laten informeren door de gemeente dat deze bomen niet op dezelfde plek, maar ook elders in de gemeente kunnen worden geplant (in Nederhorst of Loosdrecht bijvoorbeeld). Denkt u echt dat uw inwoners hier blij van worden? Ik roep u met klem op om de huidige bomen in de dorpskern Kortenhoef tenminste te sparen, en beter nog juist te vermeerderen in aantal. Dit zou een betere financiële uitgave zijn dan allerlei nutteloze verkeersonderzoeken.</p>	<p>Dit is geen technische vraag over het haalbaarheidsonderzoek. De gemeente zal voldoen aan het bomenbeleidsplan.</p>
<p>11</p> <p>De gekozen variant is door VVN als slechtste beoordeeld. Waarom is deze variant dan gekozen?</p>	<p>Zie beantwoording eerdere vragen</p>
<p>12</p> <p>Hoeveel ongelukken gebeuren er eigenlijk op de Smidsbrug dat u durft te stellen dat de verkeerssituatie onveilig is? Waarop is deze uitspraak anders gebaseerd?</p>	<p>Zie beantwoording eerdere vragen</p>
<p>13</p> <p>Vanuit de civiele techniek is bewezen dat een lastig punt (zoals de Smidsbrug) juist erg veilig is, omdat men beter moet gaan opletten. Dit is de laatste decennia wel bewezen, want hoeveel (ernstige) ongelukken zijn er in deze tijd eigenlijk gebeurd? Ons inziens is er helemaal geen onveilige situatie en we vragen ons ernstig af waarom alles op de schop zou moeten.</p>	<p>Zie beantwoording eerdere vragen</p>

14	Hoe wilt u voortkomen dat het Noordereinde / Zuidereinde / Leeuwenlaan niet de nieuwe buitenring van Hilversum gaan worden?	De omrijdafstanden zijn daarvoor veel te groot en de wijziging te klein.
15	Moet er geen extra onderzoek (meetgegevens) komen naar het verkeer buiten de coronaperiode om? De huidige meetgegevens zijn namelijk niet representatief.	Er zijn verkeersmodellen gebruikt die geijkt zijn op representatieve gegevens van voor de coronacrisis.
16	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?	Er is geen sprake van dat de verkeersstromen volstrekt veranderen door de aanpassingen op een gedeelte van de Kortenhoefsedijk. Daarnaast heeft het onderzochte ontwerp voldoende restcapaciteit.
17	Een verhoogde doorstroom heeft tot gevolg dat er meer verkeer komt. Hoe denkt u dat te voorkomen? Moet het verlagen van het verkeersaanbod niet juist een speerpunt zijn van het plan?	Het is een onjuiste aanname dat de doorstroming voor significant meer verkeer zorgt. Daarnaast heeft het onderzochte ontwerp voldoende restcapaciteit.
18	In de geschetste situatie is het gevolg dat verkeer ronkend stilstaat op Noorder- en Zuidereinde, met extra luchtvervuiling en geluidshinder als gevolg, wat is hiervoor uw oplossing?	Het verbeteren van de doorstroming is een van de doelstellingen . Het verkeersmodel laat zien dat dit wordt gerealiseerd
19	T.a.v. het ontwerp Emmaweg: er wordt een racebaan van gemaakt. Is dat uw daadwerkelijke doel? Hoe denkt u dat te voorkomen?	Als de raad besluit over te gaan tot realisatie, dan wordt het haalbaarheidsonderzoek nader uitgewerkt tot een plan en zal de weg worden ingericht volgens de CROW normen.

20	T.a.v. het verplaatsen van de parkeerplaatsen is het plan volstrekt onrealistisch. Dit kan alleen maar als je auto's op elkaar gaat stapelen. Hoe wilt u dit gaan regelen?	Er zijn voldoende beschikbare locaties voor de te verplaatsen parkeerplekken.
21	T.a.v. de fietsbrug, het wandelpad en fietspad bij Moerendaal lopen door natuurgebied. Hier mag helemaal niet gebouwd worden. Hoe ziet u dit?	Indien het haalbaarheidsonderzoek leidt tot een plan, moet dit nader uitgewerkt worden.
22	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?	Zie eerdere vraag.
23	Uit de inventarisatie van de daadwerkelijke verkeerssituatie kwam naar voren dat het gevaarlijkste gedeelte voor weggebruikers (met name fietsers) van het kruispunt rondom de Smidsbrug ligt aan de kant van de Kerklaan-Emmaweg-Smidsbrug-Koninginneweg. Jullie voorstel voor de verbetering van de inrichting wordt dit alleen qua wegdek anders ingericht. Qua verkeersinrichting wordt het niet heel erg anders. Hoe gaat dit dan bijdragen aan de verkeersveiligheid?	Indien het haalbaarheidsonderzoek leidt tot een plan, wordt dit nader uitgewerkt. Zo mogelijk wordt het kruisingsvlak verkleind en de plaats van de fietsers op de weg duidelijker gemarkeerd. De verbetering zit vooral in het feit dat er geen files meer staan en er niet meer tegen het verkeer ingereden wordt.

<p>24</p>	<p>Op 12 november, 1986, hebben de toenmalige “ministers van welzijn, volksgezondheid en cultuur. Drs. L.C. Brinkman en volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu, Drs. E.H.I.M Brinkman 's-Graveland benoemd tot beschermd dorpsgezicht. Vastgelegd in het register van beschermd stads &amp; dorpsgezichten”. De onderbouwing is als volgt omschreven: “Overwegende, dat het ruimtelijke karakter van 's-Graveland uniek is door het strakke 17e-eeuwse plan van aanleg langs de trekvaart in combinatie met de concentratie van buitenplaatsen en de bijzondere ruimtelijke relatie tussen de buiten plaatsen en de dorpsbebouwing;Dat de ruimtelijke ontwikkeling grotendeels binnen de ruimtelijk structuur van de 17e-eeuwse aanleg heeft plaatsgevonden;Dat het bebouwingsbeeld en de beplanting van zowel de dorpsbebouwing als de buitenplaatsen samenhangend en waardevol is;Dat het gebied derhalve een beeld oplevert dat van algemeen belang is vanwege de schoonheid en het karakter ervan;”Het beschermd dorpsgezicht geldt dus ook voor de 's-Gravelandse Vaart en het daarnaast liggend Jaagpad (dus ook de bomen): Waarom moet ons allen beschermd dorpsgezicht van de 's-Gravelandse Vaart en het jaagpad met knotwilgen aangetast worden omwille van (alleen) extra autoverkeer en parkeerplaatsen? Hoe is dit van algemeen groot belang?</p>	<p>Dit is geen technische vraag over de uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek maar een politieke afweging. Het haalbaarheidsonderzoek gaat over de maakbaarheid en de haalbaarheid van de onderzochte oplossing.</p>
<p>25</p>	<p>- Met het creëren van damwand en waterkering plus het smaller maken circa 1,00 meter van de Vaart, verliezen we glooiende landschap en wordt een “kanaal” met technische term een klotsbak gemaakt. Moeten we dit echt willen en dat er schade wordt veroorzaakt aan de huizen op het Zuidereinde?</p>	<p>De vaart wordt niet versmald. Zie verder beantwoording eerdere vragen</p>
<p>26</p>	<p>Wat nog niet is beschreven in het rapport zijn de plannen voor de Smidsbrug, Emmaweg en welke impact dit zal hebben op de Vaart? Moet het hele talud (valt onder beschermd dorpsgezicht) verdwijnen voor versteviging van de weg met een damwand?</p>	<p>Het betreft alleen het gedeelte tussen huisnummer 25 en de mogelijk aansluiting op Zuidsingel fase 8. Er is geen onderzoek verricht naar het beschermd dorpsgezicht. Indien het haalbaarheidsonderzoek leidt tot een plan, wordt dit nader uitgewerkt.</p>

27	<p>- Behalve nieuwe woningen heeft het plan verder alleen maar negatieve gevolgen, voor bewoners, de natuur en het landschap. Daarbij is het plan ook in strijd met de Visie Polder Kortenhoef waarin wordt gesteld de huidige kwaliteiten te borgen en richting geven aan nieuwe initiatieven zodat een kwaliteitsverbetering plaatsvindt op het gebied van landschap, natuur, woonkwaliteit en beleving. Waarom gaan we nog door met de Smidsbrug plannen? Dit valt niet onder een kwaliteits verbetering van landschap. Natuur, woonkwaliteit en beleving?</p>	<p>Dit is geen technische vraag over het haalbaarheidsonderzoek maar een politieke afweging.</p>
28	<p>- U gebruikt het begrip duurzaamheid als een diffuus begrip, met onheldere doelen. Waarom wordt meer auto's door woningen snelheid gezien als een duurzame oplossing, kunt u dat uitleggen? Zou het niet zo zijn dat we juist langzame verkeers deelnemers, fietsers, wandelaars, en alle nieuwe kleine transportmiddelen een langer termijn een Wijdemeren visie moeten hebben?</p>	<p>Dit is geen technische vraag over de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek. De gemeentelijk visie op mobiliteit is op deze site te vinden in het Mobiliteitsplan Wijdemeren 2045.</p>

<p>29</p>	<p>- De visie Wijdmeren op het bomenbeleid geeft de hoofdlijnen en randvoorwaarden aan die verder uitgewerkt kunnen worden in een boombeheersplan. Daarnaast wordt houvast geboden bij het consolideren of uitbreiden van de boomstructuur bij gebiedsontwikkeling of herstructurering. Waardevolle bomen(structuren) worden zo beschermd en voor nieuw te planten bomen worden goede omstandigheden gewaarborgd. Bomen vervullen een hoeveelheid aan functies waarbij de ruimtelijke functie van belang is voor de vormgeving (structuur). Daarnaast vervullen bomen een esthetische, afschermdende, ecologische, recreatieve en historische functie en dragen in belangrijke mate bij aan het economisch functioneren (recreatie &amp; toerisme) van onze gemeente, het welbevinden van onze inwoners en zelfs op de (W.O.Z.-) waarde van onroerend goed. De functie van de bomen(structuur) in zowel de kernen als buitengebieden is richtinggevend voor het beheer en onderhoud van dit onderdeel van de openbare ruimte. Bomen en boomstructuren zijn medebepalend voor het karakter en herkenbaarheid van de kernen van onze gemeente. Tegelijkertijd draagt het bomenbeleid bij aan de samenhang in de gemeente Wijdmeren als één geheel. Waarom is het dan geaccepteerd om in een Beschermd Dorpsgezicht waarin de bomen een integrale rol spelen geoorloofd om van de Gemeente Wijdmeren bomen visie af te zien? Dit is toch in strijd met het Beschermd Dorpsgezicht en de gemeentelijke bomenbeleid</p>	<p>De onderzochte variant is conform het gemeentelijk bomenbeleid.</p>
<p>30</p>	<p>- Verkeersveiligheid: 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 geeft u dan niet de juiste informatie gisteravond met de antwoord op deze vraag, dat u de opmerking, zeer creative oplossing als positief ziet, maar dit duidelijk niet zo bedoelt is, want het veroorzaakte een verhoogd veiligheids risico?</p>	<p>zie beantwoording eerdere vragen.</p>



31	<p>- U presenteert met alles is maakbaar en haalbaar. Maar zoals we in onze maatschappij en natuur zien; NIET alles kan. Komt de volgende oplossing van uw hand: We dempen de 's-Gravelandse Vaart en maken daar een weg van? En wilt u alstublieft onderbouwen waarom dit wel of niet een goede oplossing is?</p>	<p>Er is geen sprake van het dempen van de vaart. Zie beantwoording eerdere vragen.</p>
32	<p>Alles wat in eeuwen is opgebouwd aan landschap en bebouwing in 's-Graveland, dat erkend is als uniek voor Nederland, dat dit moet wijken voor het extra autoverkeer?</p>	<p>De gemeenteraad maakt de belangenafweging.</p>
33	<p>Wanneer gaan wij in Wijdemeren een participatie beleid voeren die van deze tijd is en waarin Bewoners niet alleen kanttekeningen mogen plaatsen maar structureel vanaf het begin meedoen? Dhr Boernanns, spreekt nog steeds over inspraak?. En laten we duidelijk zijn, participatie is niet wie het luids schreeuwt maar ik heb het gevoel dat we moeten schreeuwen als bewoners (we staan altijd 3-0 achter) want anders worden we niet eens gehoord, laat staan naar geluisterd, klopt dit?</p>	<p>Bewoners worden bij projecten uitgenodigd vanaf het begin te participeren. Er is nu echter alleen een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd om te bezien of er een project kan komen. Er is nog niets besloten. Indien de raad besluit dat dit verder uitgewerkt wordt in een project en zullen alle gebruikelijke vormen van participatie aan de orde komen.</p>

Wij zijn woonachtig op de XXXXXXX en wij zien dat er in het plan aan wordt gesloten op het oude wegdek aan het beginstuk. Wat voor ons als echt een probleem wordt gezien is het volgende: Ter hoogte van XXXXX is , waar als een van de weinige, een drempel is gesitueerd met precies de afwikkeling van de drempel recht voor de gevel. Wij ervaren, ontzettend veel trillingshinder van verkeer en zijn van mening dat de bodem hier veels te makkelijk in beweging wordt gebracht. Onze woning is op zand gebouwd met de afwikkeling op een korte afstand van de gevel. Binnen is dit dus duidelijk voelbaar, Een SUV of bestelauto is vaak al voelbaar en de gemiddelde kleine vrachtwagen is vaak al een klap op de gevel en een schuddende vloer.... zelfs dus met 30km/uur, wat hier eigenlijk de maximum snelheid is. Wij zijn bang dat als er bouwverkeer moet langskomen om dit plan in de uitvoerende fase te realiseren, dit echt voor problemen gaat zorgen. We hebben al zo veel hinder van het gewone dagelijkse verkeer. Mijn vraag is : Kan dit worden onderzocht? Hoe zou dit het liefst in de geschetste situatie helemaal kunnen worden voorkomen? Wij zouden echt blij zijn , omdat zich nu juist daar de mogelijkheid zich aanbiedt om naar een oplossing te kijken en dit te onderzoeken. Hopende op een nieuwe situatie waar we geen trillingshinder meer zouden hebben. Wij verlenen graag onze medewerking!

Indien de raad besluit dat de plannen verder uitgewerkt worden, wordt u uitgenodigd om daarbij te participeren. Trillingshinder zal daarbij zeker aan de orde komen.

<p>35</p>	<p>waarom wordt voor de ontsluiting van Wijk Zuidsingel fase 8 geen gebruik gemaakt van de (ook) geplande ontsluiting bij BruinJoost / de oude beltweg (Zie Masterplan Groenewoud 2014). Toelichting; Bij het destijds gepresenteerde plan Groenewoud (sanering belt en waterwoningen) is een ontsluiting voor langzaam verkeer opgenomen ter hoogte van Bruinjoost (oude beltweg). Deze kan ook prima gebruikt worden voor ontsluiting van de wijk Zuidsingel fase 8. Dit heeft veel voordelen; Er is geen brug nodig. - geen aantasting natuur - geen toepassing van onnatuurlijke materialen (beton). - geen/bepaalde aanpassing bestemmingsplan. Er ligt al een weg - de huidige voorgestelde ontsluiting is kostbaar en niet nodig als de ander ontsluiting er ook komt.De beoogde doelgroep (met name) zal door de wijk naar de Zuidsingel het dorp in gaan. Dit kan ook via de Bruinjoost en is even ver (men fietst meer langs de wijk i.p.v. door de wijk). - er wordt 1 miljoen of mogelijk nog veel meer bespaard.</p>	<p>zie beantwoording eerdere vragen</p>
<p>36</p>	<p>Het verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng is uitgevoerd in het kader van de uitbreiding van verkeerscapaciteit voor de bouw van Zuidsingelfase 8Het onderzoek benoemt een voorkeursvariant. Die voorkeursvariant is gekozen vanwege de verkeerscapaciteit en niet om de verkeersveiligheid:L o Hoe verklaart u dat de voorkeursvariant nu wordt gepresenteerd als aanpassing om de verkeersveiligheid op met name de kruising Smidsbrug te verhogen? Dit in het licht van het commentaar van VVN die de huidige situatie helemaal niet verkeersonveilig vindt en juist wat betreft de veiligheid zeer kritisch is op de voorkeursvariant? o Zou het niet veel logischer zijn om - als veiligheid nu de reden is voor aanpassing van de Smidsbrug - vanuit die optiek een nieuw onderzoek te laten uitvoeren? o Of erkent de gemeente dat zij een andere agenda heeft en dat de aanpassing niet primair om veiligheid gaat maar toch om de verkeerscapaciteit te vergroten met als doel te kunnen bouwen en dat 'veiligheid' een gelegenheidsargument is om een plan erdoorheen te drukken? Wie kan er immers tegen maatregelen zijn die de veiligheid verhogen?</p>	<p>Het is onjuist dat de onderzochte variant alleen gekozen is vanwege de verkeerscapaciteit.</p>

37	Erkent de gemeente dat het haalbaarheidsonderzoek er primair op gericht is om de wegcapaciteit te vergroten en dat leefbaarheid, esthetiek, natuur- en culturele waarden daaraan onderschikt zijn? En zo niet, waarom is daarmee in het onderzoek zo weinig rekening gehouden?	Het haalbaarheidsonderzoek heeft als doel om om te bepalen in hoeverre de onderzochte variant maakbaar en haalbaar is. Politieke afwegingen zijn geen onderdeel van het onderzoek.
38	Erkent de gemeente dat leefklimaat (woongenot, geluidshinder, luchtkwaliteit) geen onderdeel heeft uitgemaakt van het haalbaarheidsonderzoek? Vindt de gemeente dat behoorlijk? Zou leefklimaat voor de bewoners niet juist de primaire focus moeten zijn?	Het haalbaarheidsonderzoek heeft als doel om te bepalen in hoeverre de onderzochte variant maakbaar en haalbaar is. Politieke afwegingen zijn geen onderdeel van het onderzoek.
39	Erkent de gemeente dat de fijnstof- en geluidsnormen aan het Zuider- en Noordereinde al fors worden overschreden? Waarom probeert de gemeente daar niks aan te doen?	Nee, er wordt voldaan aan de wettelijke normen
40	Erkent de gemeente dat het haalbaarheidsonderzoek toeschrijft naar de mogelijkheid om de aanpassingen door te voeren? Zo niet, hoe verklaart de gemeente de 'ja, mits'-conclusie terwijl er bestemmingsplanwijzigingen nodig zijn en verschillende afspraken en verordeningen omzeild moeten worden om het plan mogelijk te maken en er bovendien grond van verschillende eigenaren moet worden onteigend? Is het niet eerlijker om te stellen dat de conclusie 'nee, tenzij' is?	Het is een onjuiste aanname dat het haalbaarheidsonderzoek onzuiver is uitgevoerd en er gestuurd is naar wenselijke conclusies.
41	Vindt de gemeente niet dat de juridische adviezen onbehoorlijke trucjes zijn om te proberen het plan door te drukken? Verwacht de gemeente dat de dreiging van onteigening een minnelijke oplossing niet per definitie in de weg staat? Vind u dat dit blijkt geeft van goed fatsoen?	Nee is het antwoord op de 1e twee vragen.

42	Denkt de gemeente dat het criterium 'noodzaak' aangetoond wordt als de onderbouwing voor de herinrichting van de weg zo slecht is? Dacht u werkelijk dat een rechter instemt met de onteigening van gronden als ultimum remedium als de gemeente ervoor kiest om maar een variant nader te onderzoeken?	Uitgangspunt is dat de huidige situatie verbetering behoeft. We hebben bij de uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek een zorgvuldige procedure doorlopen.
43	Kan de gemeente zich voorstellen dat het beeld van bewoners is dat de conclusie toeschrijft naar een opdracht van de gemeente? De gemeente wil immers bouwen en daarvoor is capaciteit nodig. Dat geeft de heer Boermans expliciet toe.	Het vinden van een oplossing voor de verkeersproblematiek in Kortenhoef is voortgekomen uit twee parallelle trajecten. Enerzijds is er de wens om de bestaande verkeersonveiligheid en de bestaande slechte doorstroming te verbeteren. Dit is o.a. inzichtelijk geworden bij het opstellen van het Mobiliteitsplan. Anderzijds is een goede verkeersafwikkeling randvoorwaarde voor woningbouw van enige omvang.
44	Onderkent de gemeente dat Goudappel Coffeng in 2013 heel andere conclusies trekt en de Emmaweg als enige ontsluitingsweg ongeschikt verklaart? Hoe verklaart de gemeente dat Goudappel Coffeng in opdracht van de projectontwikkelaar in 2020 ineens tot een andere conclusie komt? Stelt de gemeente zelf geen vraagtekens bij de onafhankelijkheid van het onderzoek dat door Goudappel Coffeng is uitgevoerd, gelet op het feit dat de projectontwikkelaar zowel opdrachtgever als belanghebbende is?	De rapporten zijn in lijn met elkaar. In het onderzoek van 2013 wordt geconcludeerd dat de weg in de bestaande vorm ongeschikt is voor het verwerken van het destijds geraamde extra verkeer. Dat is ook nu de conclusie en daarom worden maatregelen op de Emmaweg voorgesteld. Overigens is het rapport uit 2013 verouderd. De inhoud van het rapport is door de gemeente gecontroleerd en akkoord bevonden.
45	Waarom gaat de gemeente ervan uit dat de verkeersafwikkeling over het noordelijk deel van de Emmaweg plaatsvindt, terwijl in het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng wordt geconcludeerd dat in de ochtendspits 70% van het verkeer in zuidelijk richting rijdt?	Het verkeer wat nu over de Emmaweg rijdt heeft andere herkomsten en bestemmingen dan het verkeer dat erbij komt. Hierdoor wijken de nieuwe verkeersstromen af van de bestaande.
46	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorziet de gemeente geen problemen bij de wegdelen en rotonde rondom de Zuidersluisbrug, het kruispunt Herenweg en Noordeinde en de versmallingen in, en de parkeerhavens aan het Zuidereinde alsook de 30 km-zones, fietsers op de rijbaan en de dermate smalle wegdelen dat auto's al half op de stoep moeten staan? Geloof u daadwerkelijk dat met het vergroten van de capaciteit van de Smidsbrug de capaciteit van het wegennet vergroot?</li> </ul>	Uit het onderzoek blijkt dat het extra verkeer rondom de Zuidersluisbrug geen probleem oplevert. Hoe verder weg van de herkomst verdeelt het verkeer zich over meerdere richtingen en is de verkeerstoename beperkt. Hierdoor zijn geen extra problemen te verwachten.

47	<p>Waarom onderzoekt de gemeente niet de mogelijkheid om extra ontsluitingswegen te creëren of andere mogelijkheden om de verkeersintensiteit te verlagen en daarmee extra capaciteit te creëren?</p>	<p>Extra ontsluitingswegen zijn niet mogelijk, zie rapportage Goudappel-Coffeng. De gemeente is voorstander van het verlagen van de verkeersintensiteit door het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen. Zie mobiliteitsplan.</p>
48	<p>Waarom wordt in het onderzoek niet meegenomen dat een verbeterde doorstroom meer verkeer zal genereren?</p>	<p>De tijdwinst is te klein om van invloed te zijn op de routekeuze. Uit verkeersmodellen blijkt er in de huidige situatie geen verschil is in de routekeuze tussen de spits en snachts met onbelemmerde doorstroming. De gemeente is voorstander van het verlagen van de verkeersintensiteit door het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen. Zie mobiliteitsplan.</p>
49	<p>Erkent de gemeente dat de combinatiefunctie van ontsluiting en verblijf van het Noorder- en Zuidereinde extra zorg en aandacht vraagt omdat doorstroming en leefklimaat met elkaar in tegenspraak zijn? Waarom kiest de gemeente er dan niet voor om doorgaand verkeer te ontmoedigen? Wilt u dat de huidige functie van het Noorder- en Zuidereinde als doorgaande (verbindings)weg wordt versterkt, met alle negatieve gevolgen voor het dorpsaanzicht, het leefklimaat en veiligheid voor de bewoners?</p>	<p>Dit is geen technische vraag over de uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek maar maakt deel uit van het Mobiliteitsplan.</p>
50	<p>Vindt de gemeente niet dat met een onderzoek naar een voorkeursvariant en besluitvorming door het College van B&amp;W om er een project van te maken, van participatie zoals die daadwerkelijk bedoeld is helemaal geen sprake meer is? Er is dan immers al een keuze gemaakt. Inspraak kan dan alleen plaatsvinden in de verdere uitwerking van reeds gemaakte plannen. Participatie veronderstelt medewerking aan het maken van plannen, niet het beoordelen achteraf.</p>	<p>Het begrip participatie kan verwarring opleveren en wordt vaak gezien als meedenken en meebeslissen. Er zijn vele treden op de participatieladder. Over het onderzoek is alleen geïnformeerd, de laagste vorm van participatie. Bij het opstellen van plannen is veel uitgebreidere participatie aan de orde. Bij het uitwerken van plannen in Wijdemeren worden overigens altijd randvoorwaarden meegegeven. Dat betekent niet dat er geen participatie is.</p>

51	Onderkent de gemeente dat met de verkoop van de kavel aan de Kalkakker de bedoelde ontsluitingsweg via de Dopheigang naar het projectdeel Zuidsingelfase 8 zelf onmogelijk heeft gemaakt en als gevolg daarvan de Emmaweg nog de enige ontsluitingsweg is voor gemotoriseerd vervoer? Vindt de gemeente het terecht dat de bewoners aan de Emmaweg en het Zuidereinde het kind van de rekening worden van een fout van de gemeente?	zie eerdere beantwoording vragen
52	Gelooft de gemeente oprecht dat het kappen van bomen en het plaatsen van de damwand in de vaart de cultuurhistorische waarde van de vaart ten goede komt? Kent de gemeente de oude beelden met bomenrijen langs de vaart wel?	Het haalbaarheidsonderzoek heeft als doel om om te bepalen in hoeverre de onderzochte variant maakbaar en haalbaar is. Politieke afwegingen zijn geen onderdeel van het onderzoek.
53	Hoeveel weerstand vanuit bewoners is nodig en hoeveel argumenten moeten aangedragen worden voordat de gemeente inziet dat het plan ongewenst is?	Het haalbaarheidsonderzoek heeft als doel om te bepalen in hoeverre de onderzochte variant maakbaar en haalbaar is. Politieke afwegingen zijn geen onderdeel van het onderzoek.
54	Is de gemeente zich ervan bewust dat zij primair het belang van de bewoners behoort te dienen en niet dat van toekomstige bewoners of zichzelf?	Het haalbaarheidsonderzoek heeft als doel om te bepalen in hoeverre de onderzochte variant maakbaar en haalbaar is. Politieke afwegingen zijn geen onderdeel van het onderzoek.

Naar mijn mening is er een goede studie verricht naar de mogelijke knelpunten, maar de oplossing kan anders en beter. Mogelijk loop ik al enigszins vooruit op verdere inspraakprocedure. Samengevat: 1. De aanpassing van de Smidsbrug naar een voorrangsp plein zonder verkeerslichten is zeer gewenst om de huidige problemen en onveilige situaties op te lossen. 2. Aanpassen Emmaweg op een heel ingrijpende manier (weg verplaatsen en damwand met hek) is heel negatief voor de aanwonenden, wat betreft woongenot en parkeerproblemen; dit is m.i. overbodig door andere opties te kiezen. Ook veel meer parkeerproblemen in omliggende wijk (ondanks een aantal extra plekken), terwijl er meer groen/bomen verloren gaan. Wat het laatste betreft is het natuurlijk heel jammer dat er geen doorsteek voor autoverkeer meer mogelijk is via de Dopheigang, maar als daar met de eigenaren een deal is te sluiten zou de gemeente het pand in het verlengde van de Dopheigang kunnen kopen en slopen. De aanleg van een fietsbrug naar Moerendaal is dan ook overbodig. De Emmaweg (gedeeltelijk) autoluw maken en mogelijk eenrichtingverkeer. Dit af te wegen tegen de totale kosten van de aanpassingen onder punt 2. Afwikkeling verkeer Zuidsingel fase 8 naar het dorpscentrum kan dan via Zuidsingel en Julianaweg, dit hoeft/kan dan niet via de Emmaweg die daarvoor niet geschikt is.

Dank voor de complimenten over de studie en de constructieve wijze van meedenken. Indien het haalbaarheidsonderzoek leidt tot een plan, worden er randvoorwaarden gesteld en is er binnen deze randvoorwaarden veel mogelijk. Het haalbaarheidsonderzoek toont alleen aan dat er überhaupt een haalbaar en maakbaar ontwerp mogelijk is en wat de kansen, de risico's en de kosten zijn.



56	Wat gaat het nu veiliger worden, als de verkeerslichten worden weggelaten voor de fietsers op de brug en op kruising kerklaan koninginnenweg emmaweg ?	<p>Zeer gevaarlijke situaties door roodlichtnegatie (door rood licht rijden) komen niet meer voor doordat de verkeerslichten weggehaald worden. Het verkeer gaat beter stromen. Er ontstaan daardoor hiaten in het verkeer. Dat geeft kansen voor overstekende fietsers en invoegende auto's. Om de oversteek voor fietsers makkelijker te maken komt er een middenberm. Hier kan in tweeën overgestoken 's worden. Doordat vanaf het Zuidereinde geen verkeer de kruising meer oprijdt, ontstaat een overzichtelijker verkeersbeeld. De meeste veiligheidswinst ontstaat bij de Emmaweg en de Koninginneweg. Fietsers komen niet meer knel te zitten door auto's op de verkeerde rijbaan en tussen stilstaande auto's omdat er geen file meer ontstaat. De nieuwe fietsoversteek wordt veilig vorm gegeven met een plateau en markering.</p>
57	Waarom de situatie veranderen als er maar twee geregistreerde ongevallen zijn gebeurd tussen 2013 en 2018 ?	zie eerdere beantwoording vragen
58	Trekt een kruising zonder verkeerslichten niet meer verkeer aan, zodat er meer ongelukken gaan gebeuren ?	nee
59	Wat word de situatie op de emmaweg ?	<p>Zie:  <a href="https://www.wijdemeren.nl/4/verkeersoplossingkortenhoef/Emmaweg-parkeerplaatsenreferentieontwerp.pdf">https://www.wijdemeren.nl/4/verkeersoplossingkortenhoef/Emmaweg-parkeerplaatsenreferentieontwerp.pdf</a></p>
60	Word er rekening gehouden met fijn /en stikstof ?	Er zal worden voldaan aan de wettelijke normen.
61	Hoelang gaat zo'n verbouwing duren ?	Indien het haalbaarheidsonderzoek leidt tot een plan, moet dit nader uitgewerkt worden.
62	Hoe gaan de omleidingen lopen tijdens de werkzaamheden de emmaweg is daar zeker niet op berekend?	Indien het haalbaarheidsonderzoek leidt tot een plan, moet dit nader uitgewerkt worden.
63	Waarom worden de bewoners van de wegen rond de vaart niet bij de plannen betrokken om samen tot goede oplossingen te komen ?	Zij worden betrokken. Zie beantwoording eerdere vragen.
64	Wat heeft de inrichting van de emmaweg te maken met de druk op de smidsbrug ?	Het verlengen van het voetpad langs de Emmaweg staat los van de inrichting rondom de Smidsbrug

65	Word het er op de Emmaweg wel veiliger op met de nieuwe situatie op de smidsbrug of komt hier nog meer verkeer over de Emmaweg richting de N201 / A27	Door de aanpassingen op de Emmaweg ontstaat er een meer eenduidig wegbeeld. De verlenging van het voetpad zorgt voor meer veiligheid voor voetgangers. Het aanpassen van de situatie rond de Smidsbrug verbetert de veiligheid sterk. Meer verkeer op de Emmaweg zorgt ook voor lagere snelheden. Alles bij elkaar verbetert de veiligheid sterk.
66	Daarnaast heb ik begrepen dat de heer Boermans zal stoppen als wethouder van D66 per 2022. Is deze wethouder dan (nog) voldoende geïnvolveerd als hij nu al weet dat hij dit project niet?	Dit is geen technische vraag over de uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek.
67	De stugge of afhoudende reacties van de ambtenaar, tijdens de informatieavond waren ook geen aanleiding om mijn twijfel weg te nemen. Begrijp ik goed dat deze ambtenaar ook verantwoordelijk is voor het mobiliteitsplan voor de gemeente?	De ambtenaar die verantwoordelijk is voor het haalbaarheidsonderzoek is ook verantwoordelijk voor het mobiliteitsplan.
68	Het uit handen geven van dergelijke projecten zorgt ook voor een hoge kostenpost. Als ik de financiële situatie van de Gemeente Wijdmeren goed begrijp, is er sprake van een negatief saldo van ca 1.500.000? Als een dergelijk project in deze fase dan al begroot wordt in de miljoenen waarbij er 30 – 40% budgetafwijking kan ontstaan, lijkt me dan ongewenst en dient eerst onderzocht te worden of dit financieel überhaupt haalbaar is.	Onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek was het begroten van de kosten. Pas daarna kan bekeken worden hoe de dekking plaats kan vinden.
69	Het werd me duidelijk dat de veiligheid aan de orde is aan de kant van de Emmaweg, Koninginneweg, Kerklaan en níet aan Zuidereinde, Noordereinde, Leeuwenlaan. Klopt dit?	Nee, bij de Emmaweg/Koninginneweg wordt wel de meeste veiligheidswinst gemaakt. Op de kruising Zuidereinde, Leeuwenlaan, Noordereinde wordt door rood licht gereden.
70	Waarom wordt de verkeerscapaciteit meegenomen?	Deze is nodig om met een dynamisch verkeersmodel het verloop op de kruising te berekenen en daarmee een beeld te krijgen van de doorstroming en de verkeersveiligheid in de tijd gezien.
71	Wat is de specifieke opdracht van de gemeente Wijdmeren aan Haskoning geweest? Ik mis de cohesie waarom dit haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd.	De vraag was in hoeverre de onderzochte oplossing maakbaar en haalbaar is.

72	Een plan wordt nu uiteen getrokken in een bouwplan, mobiliteitsplan, en verkeersoplossingsplan. wat is hier de reden van?	Het Mobiliteitsplan Wijdemeren 2045 is een visie op de ontwikkeling van mobiliteit in de hele gemeente Wijdemeren. Het haalbaarheidsonderzoek geeft antwoord op de vraag of de onderzochte variant maakbaar en haalbaar is. Een uitvoeringsplan is een opdracht aan een aannemer om het werk uit te voeren. Dit zijn zeer verschillende plannen met een groot abstractieverschil waardoor ze niet samengevoegd kunnen worden.
73	Waarom is woongenot, geluidshinder en luchtkwaliteit geen onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek?	Er zal voldaan worden aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. Indien het haalbaarheidsonderzoek leidt tot een plan, moet dit nader uitgewerkt worden.
74	Waarom gaat de Gemeente niet in overleg met de bewoners om te bezien hoe we gezamenlijk een oplossing kunnen creëren? We leven in een participatiemaatschappij waarin wij als burgers ook worden gevraagd te participeren. Ik krijg het idee dat onze participatie niet wordt gewaardeerd en als vervelend en belemmerend wordt ervaren. Het informeren door de Gemeente wordt eerder gedaan vanuit een juridische achtergrond en procedurele actie dan dat er daadwerkelijk nieuwsgierig is naar een samenwerking.	Bewoners worden bij projecten uitgenodigd vanaf het begin te participeren. Er is nu echter alleen voorafgaand daaraan een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd om te bezien of er überhaupt een project kan komen. Er is nog niets besloten. Indien de raad besluit dat dit verder uitgewerkt wordt in een project en zullen alle gebruikelijke vormen van participatie aan de orde komen.
75	Wat is jullie definitie van capaciteit?	De capaciteit is de hoeveelheid verkeer die een weggedeelte kan verwerken.
76	Wat zijn de huidige capaciteitsproblemen?	De capaciteit is te klein.
77	Welke problemen voorzien jullie voor de toekomst rondom capaciteit?	De intensiteit wordt groter waardoor de huidige problemen op het beschouwde weggedeelte verder zullen toenemen.
78	Waarmee hangen deze problemen dan samen?	Zie eerdere vraag.
79	Hoe kan je hierop anticiperen als je niet weet wat de toekomstige capaciteit is?	De capaciteit van een weg kan vergroot worden door maatregelen te nemen, bijvoorbeeld die van de onderzochte variant. Zie voor de berekende toekomstige capaciteiten de rapportage van Goudappel en Coffeng.
80	Wat is de definitie van onveiligheid?	De kans dat er iets ergs gebeurt zoals een verkeersongeval.
81	Wat zijn de huidige onveiligheidsproblemen?	Zie eerdere vraag.

82	Hoe kan er objectief onderzoek worden uitgevoerd op basis van twee subjectieve onderdelen (onveiligheid en capaciteit)?	De achterliggende rapporten tonen aan dat er een probleem is met de verkeersveiligheid en de wegcapaciteit.
83	Op welke plek in het onderzoek zijn de termen onveiligheid en capaciteit verder uitgewerkt?	Dit is geen onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek, maar maakt deel uit van de onderliggende rapportages.
84	Op welke manier is dit plan (twv €16.000.000,-) gegarandeerd veiliger dan de huidige situatie?	Het genoemde bedrag is onjuist. Zie bladzijde 12 Notitie Haalbaarheidsonderzoek verkeersontsluiting Kortenhoef. Voor verbetering van de veiligheid, zie eerdere vraag.
85	Waar komen deze acties in de vraagstelling vandaan?	Deze vraag is voor ons onduidelijk.
86	Hoe komen jullie tot een haalbaarheidsonderzoek zonder dat daar een duidelijke vraagstelling aan vooraf gaat?	De aanname dat er geen duidelijke vraagstelling ligt is onjuist.
87	Op basis waarvan zijn dit de goede acties om tot een antwoord op de doelstelling te komen?	Dit is geen onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek, maar maakt deel uit van de onderliggende rapportages.
88	Welke vragen zijn er gesteld in het onderzoek?	Zie inleiding notitie haalbaarheidsonderzoek
89	Wat heeft de inrichting van de Emmaweg te maken met de veiligheid op de Smidsbrug?	Zie eerdere vraag
90	Wat heeft de inrichting van de Emmaweg te maken met de capaciteit van de Smidsbrug?	De Emmaweg komt uit bij de Smidsbrug.
91	Wat heeft de nieuwe fietsbrug te maken met de capaciteit op de Smidsbrug?	niets
92	Wat heeft de nieuwe fietsbrug te maken met de veiligheid op de Smidsbrug?	niets
93	Waar in het onderzoek wordt een uitspraak gedaan over de verwachte toename aan capaciteit? Zowel voor auto's als voor fietsers?	Zie rapportage Goudappel en Coffeng
94	Als niet bekend is wat de toekomstige capaciteitstoename wordt, hoe kan je dan een inschatting van de veiligheid maken in de nieuwe situatie? Waar in het onderzoek wordt hier antwoord op gegeven?	Zie rapportage Goudappel en Coffeng
95	Waarom komt het verplaatsen van de parkeerplaatsen ten goede aan de veiligheid op de Emmaweg? Het wordt immers drukker en meer verkeer, omdat de doorstromingsnelheid toeneemt.	Door de aanpassingen op de Emmaweg ontstaat er een meer eenduidig wegbeeld. In de onderzochte variant staat een verlenging van het voetpad. Het betreffende weggedeelte is zeer smal waardoor hier geen ruimte overblijft voor parkeren. Meer verkeer op de weg leidt tot lagere snelheden.
96	De grond naast Emmaweg 32a is verkocht aan de bewoners van 32a. Waarom worden deze 5 parkeerplekken mee genomen als alternatief?	zie eerdere beantwoording vragen

97	Hoe ver mag een nieuwe parkeerplek van je huis afliggen? De bewoners van de Emmaweg hebben altijd voor hun huis mogen parkeren en moeten nu meer dan 300 meter lopen in de nieuwe situatie.	Zie eerdere beantwoording vragen. Goudappel Coffeng is uitgegaan van een acceptabele loopafstand van 100 m.
98	Wat is de link met Zuidsingel Fase 8? Gezien het feit dat er nu een fietsersbrug wordt gebouwd naar een weiland en de verkeersoplossing precies lopen tot aan de waarschijnlijke ontsluiting van Zuidsingel fase 8.	De fiets-voetbrug is gedimensioneerd voor de ontsluiting van Zuidsingel fase 8. Het voetpad langs de Emmaweg is alleen nodig bij hogere verkeersintensiteiten zoals Zuidsingel fase 8.
99	Zijn jullie bekend met het legaat van Louise Six? Dat betreft het perceel waar de fietsersbrug op uit komt.	zie eerdere beantwoording vragen
100	Waarom wordt er niet naar de rest van de Emmaweg gekeken als het gaat om veiligheid?	Het bestaande voetpad wordt in het onderzochte ontwerp doorgetrokken tot aan de aansluiting van Zuidsingel fase 8. Daarna zijn er te weinig voetgangers om de aanleg van een voetpad noodzakelijk te maken.
101	Hoe kan het veiliger worden op de Emmaweg als er maar een klein deel van de Emmaweg wordt aangepast?	Dit is geen onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek maar van het mobiliteitsplan.
102	Hoe kijkt het onderzoek aan tegen de verkeersafwikkeling op de Emmaweg in de nieuwe situatie?	Dat is niet onderzocht in het haalbaarheidsonderzoek. Dat gaat over de vraag of de onderzochte variant maakbaar en haalbaar is.
103	Welke varianten zijn nog meer bekend?	Zie achterliggende stukken.
104	Wat maakt deze variant beter dan de anderen ten opzichte van veiligheid en capaciteit?	Zie achterliggende stukken.
105	Welke rol heeft natuur gespeeld in het kiezen voor deze variant?	Zie achterliggende stukken.
106	Welke rol speelt de leefbaarheid van de bewoners in deze variant?	Leefbaarheid is één van de factoren die van belang is. Dit is de gemeentelijke visie op mobiliteit: 'We willen een leefbare en duurzame gemeente zijn, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd.'
107	Wat maakt deze variant veiliger voor fietsers dan de huidige situatie?	zie eerdere vraag
108	Welke overweging zijn er gemaakt met betrekking tot de mogelijke kosten voor uitvoeren van het plan?	Er is gezocht naar beperkte maatregelen die wel het probleem oplossen.
109	Waarom zijn er geen aanpassingen nodig op de kruising Kerklaan, Koninginnenweg en de Emmaweg?	Deze kruising maakt deel uit van de onderzochte variant en wordt duurzaam veilig ingericht (volgens de CROW-richtlijnen).

110	Waarom kan de kruising Smidsbrug niet blijven zoals die nu is en wordt er alleen gekeken naar de kruising Kerklaan, Koninginnenweg en de Emmaweg?	Omdat de files voor de problemen zorgen en dat wordt dan niet opgelost.
111	Hoe veilig is het voor fietsers om over te steken vanaf de Emmaweg naar de Koninginnenweg wetende dat de Kerklaan een voorrangsweg wordt? Nu is dit al onveilig, maar door de stoplichten staan auto's stil en is het voor fietsers op die momenten veiliger om over te steken.	De voorrangsweg is veilig. Zie eerdere beantwoording vragen.
112	Hoe kun je een onderzoeksbureau zijn zonder duidelijk vraagstelling en beantwoording van de vragen?	Dit is geen technische vraag over de uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek.
113	Op welke manier garandeert het onderzoeksbureau objectief te zijn, wetende dat de vraagstelling subjectief (en al de nodige onduidelijkheid oproept)?	Dit is geen technische vraag over de uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek.
114	Hoe kan je als onderzoeksbureau objectief zijn als er alleen gewerkt is aan de doelstelling van de gemeente?	Het haalbaarheidsonderzoek is integer uitgevoerd met een heldere vraagstelling.
115	Wat is de doelstelling van de bewoners, uit deze gemeente?	We willen een leefbare en duurzame gemeente zijn, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd. (Mobiliteitsplan).
116	Op welke wijze de belangen van de bewoners meegenomen in dit onderzoek? Ervan uit gaande dat de gemeente er hoort te zijn voor de bewoners.	Dit betreft een onderzoek naar de haalbaarheid en maakbaarheid van de onderzochte oplossing.
117	Wat maakt dat er niet eerst geparticipeerd is met bewoners, die daar behoefte aan hebben, voordat zo'n grootschalig onderzoek verder is uitgewerkt?	De gemeente stelt eerst zichzelf de vraag of ze verder wil met de verkeersoplossing Kortenhoef en daarbij is duidelijkheid over de maakbaarheid en haalbaarheid van de onderzochte variant voor nodig. Als de raad besluit over te gaan tot realisatie, dan wordt de communicatie en participatie gestart.
118	. Ik vond het plan heel erg op het autoverkeer gericht. Ik ben bang en heb er zorgen om dat de fietsers in de knoop komen. Met name als je van het noordereind of zuidereind komt en wilt oversteken. In de spits zal dat een hele toer worden, en dat het probleem van het gevaarlijke kruispunt verschuift naar gevaar voor de fietsers. Zoals het fietsverkeer nu kan oversteken, is het veilig. Nu wil ik niet perse vasthouden aan het oude, maar er zijn meer voorwaarden nodig om het voor de fietsers (en wandelaars, er zijn veel wandelaars met honden) veilig te maken. Ik wil u vragen dit punt mee te nemen in de verdere uitwerking van de plannen.	Er is in de onderzochte variant zeker ook aandacht voor fietsers en voetgangers omdat dit de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. Dit belangrijke punt zullen we zeker meenemen in de eventuele verdere uitwerking van de plannen.

119	Waarom is in het haalbaarheidsonderzoek geen onderbouwing gegeven van de keuze voor de voorkeursvariant voor de verkeersoplossing rondom de Smidsbrug?	Deze staan in de Raadsinformatiebrief. De brief vindt u op deze pagina.
120	Waarom draait het bij de voorkeursvariant Smidsbrug vooral om doorstroming van het autoverkeer en niet om fietsers en voetgangers?	Er is zeker rekening gehouden met de veiligheid van fietsers en voetgangers.
121	Waarom kiest Wijdmeren niet net als Amsterdam voor fiets en voetganger in plaats voor de auto?	Het stimuleren van het gebruik van de fiets en het laten staan van de auto is meegenomen in het mobiliteitsplan.
122	– Waarom zijn de alternatieven voor de voorkeursvariant niet uitgewerkt?	zie eerdere beantwoording vragen
123	Waarom wordt de verkeerssituatie rondom de Smidsbrug als een probleem gezien?	Zie vraag 9 tijdens de info-avond
124	Waarom wordt de Smidsbrug als onveilig bestempeld terwijl er nagenoeg geen ongevallen zijn?	Zie eerdere beantwoording vragen
125	Waarom wordt ingezet op de voorkeursvariant Smidsbrug terwijl de huidige situatie niet kan worden beoordeeld op basis van verkeersveiligheid?	De huidige situatie is onveilig. Zie achterliggende rapporten.
126	Waarom wordt beweerd dat bewoners de Smidsbrug een probleem vinden terwijl de uitkomsten van de inventarisatie anders uitwijzen?	Deze stelling is onjuist.
127	Waarom vervalt in het ontwerp de VRI? Is goed onderzocht wat daarvan de gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn?	Om de doorstroming te bevorderen zodat bij de Emmaweg/Koninginneweg hiaten in het verkeer ontstaan en daar de onveilige situaties afnemen door het verdwijnen van de files. Daarnaast treedt er geen roodlichtnegatie meer op. Aanvullende maatregelen zijn genomen om de verkeersveiligheid van overstekende fietsers te waarborgen zoals een middenberm en het rustiger maken van de kruising Noordereinde-Leeuwenlaan-Zuidereinde door het aanleggen van de bypass.
128	– Wat zijn de gevolgen van het weghalen van de VRI voor het auto- en fietsgebruik van bewoners?	Dit geeft een grotere verkeersveiligheid en veel minder files

129	– Is onderzocht hoe bewoners aan het Noordereinde en Zuidereinde veilig kunnen oversteken om met de fiets of te voet als ze naar school te gaan of boodschappen te doen als VRI worden weggehaald?	Ja, met het oog daarop is het onderzochte ontwerp gemaakt.
130	– Is onderzocht wat de wachttijd is voor fietsers om naar school te gaan of boodschappen te doen en wandelaars die over willen steken als de VRI wordt weggehaald?	Uit het verkeersmodel blijkt dat er voldoende hiaten in het verkeer ontstaan zodat veilig overgestoken kan worden.
131	Waarom is in het onderzoek naar de verkeersintensiteit het effect van het blijvend vaker thuiswerken niet meegenomen in de prognose 2030?	Het is nog onduidelijk in welke mate deze trend van blijvende invloed zal zijn op de verkeersintensiteit en in welke mate.
132	– Waarom is er geen aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteit nu veel mensen thuiswerken?	De trend is nog te nieuw.
133	– Waarom is restcapaciteit nodig als er door allerlei ontwikkelingen zoals thuiswerken er in de toekomst minder autoverkeer zal zijn?	De aanname dat er in de toekomst tot 2045 minder autoverkeer is wijkt af van wat in Nederland algemeen wordt aangenomen. De huidige trend is dat de autonome verkeersstroom al jaren 1% per jaar is. Er is overigens niet ontworpen op restcapaciteit, maar op de berekende benodigde capaciteit. Toen deze doorgerekend werd, bleek er restcapaciteit te zijn.
134	– Waarom wordt op basis van deze conclusie de voorkeursvariant en bypass uitgewerkt terwijl niet zeker is dat Zuidsingel fase 8 of Plan Groenewoud of VLEK doorgaan?	Omdat de huidige situatie niet voldoet qua verkeersveiligheid en doorstroming. Daarnaast moet er voor een bestemmingsplan aangetoond worden dat er een goede verkeersontsluiting mogelijk is. Dat is gebeurt met het rapport van Goudappel Coffeng. In dit onderzoek is gekeken of deze oplossing maakbaar en haalbaar is.
135	– Waarom wordt de huidige verkeersafwikkeling als probleem gezien?	Zie beantwoording eerdere vragen
136	Waarom is geen onderzoek gedaan naar de aanzuigende werking van verkeer van elders door het realiseren van de voorkeursvariant Smidsbrug en de bypass?	Dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd. Er is geen aanzuigende werking.



137	Waarom is de bypass nodig als hoogst onzeker is dat Zuidsingel fase 8 gerealiseerd gaat worden?	zie eerdere beantwoording vragen
138	Waarom wordt door het tussenkopje de suggestie gewekt dat de bypass nodig is zonder Zuidsingel fase 8 terwijl er staat dat er door de bypass extra verkeer van 250-300 woningen goed afgewikkeld kan worden?	De bypass is ook in de huidige situatie nodig.
139	– Waarom is de bypass nodig als de wachttijd voor het autoverkeer op het Zuidereinde wordt verminderd terwijl dit alleen de aanzuigende werking van verkeer elders tot gevolg heeft?	Er is geen aantrekkende werking. De bypass zorgt voor een rustiger verkeersbeeld.
140	– Kunt u aangeven wat de totale winst in verminderde wachttijd op het Zuidereinde is van de bypass?	Zie voor de berekende wachttijden de rapportage Goudappel Coffeng. Uit het verkeersmodel blijkt dat het verkeer weer gaat stromen.
141	– Rechtvaardigt de totale winst in verminderde wachttijd op het Zuidereinde die mogelijk met de bypass wordt bereikt de negatieve gevolgen voor bijvoorbeeld natuur en leefbaarheid?	Het gaat niet primair om de tijdwinst maar over het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij is het verbeteren doorstroming randvoorwaarde.
142	Hoe wordt onderbouwd dat de bypass de veiligheid dient van het langzame verkeer?	Zie eerdere beantwoording
143	Waarom is er geen maatschappelijke kosten-baten afweging gemaakt van de gevolgen van de voorkeursvariant Smidsbrug en bypass? Zoals gevolgen voor natuur, leefbaarheid, volksgezondheid, geluid, fijn- en stikstof en trillingen door het verkeer?	Het doel van het onderzoek is om te kijken of de onderzochte variant maakbaar en haalbaar is. Dat is het geval. Over de vraag of het wenselijk is deze oplossing te realiseren buigt de gemeenteraad zich.
144	Waarom wordt bij de uitwerking van de voorkeursvariant Smidsbrug geen gebruik gemaakt van beschikbare data als het gaat om geluid?	Dit gaat te ver voor een haalbaarheidsonderzoek. Mocht de raad besluiten dat deze variant verder wordt uitgewerkt, zal voldaan worden aan de wettelijke normen.
145	– Welke voorzorgsmaatregelen worden getroffen om het geluid, fijn- en stikstof te verminderen bij de realisatie van de voorkeursvariant Smidsbrug gesteld dat de doorstroming van het verkeer wordt bevorderd en het aantal verkeersbewegingen toeneemt?	Mocht de raad besluiten dat deze variant verder wordt uitgewerkt, zal bekeken worden welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke normen.

146	– Welke voorzorgsmaatregelen worden getroffen om de leefbaarheid van 's-Graveland voor de bewoners te handhaven of te verbeteren bij de realisatie van de voorkeursvariant Smidsbrug gesteld dat de doorstroming van het verkeer wordt bevorderd en het aantal verkeersbewegingen toeneemt?	Mocht de raad besluiten dat deze variant verder wordt uitgewerkt, zal bekeken worden welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke normen.
147	Waarom wordt geen rekening gehouden met de toeristische attractiviteit van 's-Graveland als monumentaal dorp dat gekenmerkt wordt door rechte lijnen die onder andere herkenbaar zijn in wegen en bomenrijen?	Wat toeristisch attractief is en in hoeverre dat een rol speelt bij de afwegingen is een politieke keuze.
148	Waarom worden als gevolg van de voorkeursvariant en de bypass gemeentelijke monumenten aangetast terwijl in het gemeentelijk monumentenbeleid wordt gepleit voor behoud?	Er worden geen gemeentelijke monumenten aangetast.
149	Hoe is het kappen van zes bomen te rijmen met de duurzaamheidsagenda van Wijdmeren waarin gepleit wordt voor meer groen vanwege klimaatverandering?	Dit is geen technische vraag over de uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek. Zie bomenbeleidsplan.
150	Is u bekend dat de 5 plaatsen op zoeklocatie 6 niet meer voorhanden zijn omdat deze strook grond door de gemeente is verkocht aan de eigenaar van het aangrenzende perceel (Emmaweg 32a)?	ja
151	– Heeft u een schouw gedaan op de zoeklocaties? En is het u daarbij opgevallen dat op veel van deze locaties met name in de avond en nacht al langs geparkeerd wordt?	Er is ter plaatse geschouwd. Welke en exact hoeveel locaties gebruikt gaan worden maakt deel uit van de nadere uitwerking.
152	– Kunt u, rekening houdend met voorgaande twee vragen, aangeven hoeveel parkeerplaatsen er uiteindelijk netto gerealiseerd kunnen worden?	Er zijn meer locaties aangegeven dan noodzakelijk zijn voor compensatie. Er blijven er voldoende over.
153	Heeft u berekend wat op dit gebied de gevolgen voor de wijk zijn?	Als het tot realisatie komt gaan we in gesprek over dit soort aspecten met bewoners

154	Kunt u aangeven of en zo ja hoe het verdwenen groen gecompenseerd gaat worden in de wijk?	Het groen wordt niet gecompenseerd. Voor eventueel te kappen bomen geldt het bomenbeleid.
155	– De 's-Gravelandse Vaart maakt deel uit van het beschermd dorpsgezicht. Is het weghalen van de bomen dan wel toegestaan?	Ja, als er zwaarwegende redenen zijn.
156	– Is berekend wat de gevolgen van het versmallen van de vaart zijn op het versnellen van de stroming in de vaart?	Het is een onjuiste aanname dat de vaart versmald wordt.
157	– Is berekend wat de gevolgen van het versnellen van de stroming zijn voor funderingen van de huizen aan het Zuidereinde?	Dit is niet nodig omdat de vaart niet versmald wordt.
158	– Moet voor het verplaatsen van de rijbaan het baggerprofiel van de vaart aangepast worden? Zo ja, is berekend wat hiervan de gevolgen voor flora en fauna in de vaart zijn?	Nee, dit is niet nodig omdat de vaart niet versmald wordt.
159	1. hoe kijkt de gemeente en/of de verantwoordelijk wethouder terug om deze avond.	Dit is geen technische vraag over de uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek.
160	2. Wat is precies het probleem waar nu een oplossing voor gezocht wordt? Wat wordt precies bedoeld met 'bestaande en toekomstige capaciteits- en veiligheidsproblemen'?	zie eerdere beantwoording vragen
161	<i>Voor wie is dit een oplossing? Het lijkt mij dat de bewoners hier de grootste belanghebbenden zijn. Waarom wordt dit plan dan doorgedrukt als iedereen negatief is tijdens een presentatie voor bewoners.</i>	De gemeente houdt rekening met meerdere belangen. De gemeenteraad maakt een belangenafweging en neemt een besluit. De bewoners zijn belanghebbenden net als weggebruikers voor wie de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeterd wordt. De belangenafweging maakt overigens geen onderdeel uit van het haalbaarheidsonderzoek. Hier gaat het alleen om de haalbaarheid en de maakbaarheid.
162	<i>de onderzoeken worden niet door iedereen als objectief beschouwd. Staat de gemeente open voor een second opinieonderzoek?</i>	Op het verkeersonderzoek zijn al twee second opinions verricht.

163	<i>Wat vind de gemeente een redelijke afstand van een woonhuis en een parkeerplaats?</i>	Zie eerdere beantwoording vragen. Goudappel Coffeng is uitgegaan van een acceptabele loopafstand van 100 m.
164	<i>Graag ontvang ik de vraagstelling en de uitkomst op de juridische adviezen waarna verwezen is in de presentatie.</i>	Zie de stukken op deze website
165	7. Wat is de samenhang met dit plan en Zuidsingel fase 8?	Een goede verkeersontsluiting is randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Zuidsingel fase 8. Daarnaast voldoet de huidige situatie niet en zijn er maatregelen nodig, ook ongeacht toekomstige ontwikkelingen.
166	9. De gemeente heeft de opdracht gegeven aan het onderzoeksbureau, maar hoe zijn in de vraagstelling de belangen van de bewoners en andere stakeholders meegenomen?	Afweging van belangen is geen onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek. Dat is een politieke keuze en die moet nog gemaakt worden.
167	10. Stel dat dit plan wordt doorgezet en een project wordt. Hoe ziet het proces en de tijdslijn er dan uit?	Als wordt besloten om te starten met de realisatie, zullen we informeren en uiteraard betrekken bij het proces.
168	Is de gemeente bekend met het feit dat Goudappel Coffeng een aantal keren tegenstrijdig uitspraken heeft gedaan? Hoe kijkt de gemeente daar tegenaan?	De gemeente heeft geen aanleiding om aan de competenties en integriteit van Goudappel Coffeng te twijfelen. De gemeente heeft geen tegenstrijdigheden aangetroffen.
169	Waarom prefereert de gemeente niet de wensen van langzaam verkeersdeelnemers in de verkeersplannen? Anders gezegd automobilisten zijn in ons dorp te gast en de inrichting draait primair op de veiligheid langzaam verkeersdeelnemers en leefbaarheid en gezondheid (fijnstof en geluid) van de inwoners	De visie van de gemeente is: We willen een leefbare en duurzame gemeente zijn, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd. (mobiliteitsplan)
170	Betekent dat een gedragen verkeersoplossing ook moet voldoen aan de wensen van bewoners die geraakt worden door de beoogde verkeersplannen?	De gemeente heeft de taak en de wens om alle belangen tegen elkaar af te wegen.
171	Op welke wettelijk normen zijn de toegepaste normen en cijfers in de betreffende onderzoeken gebaseerd en waardoor loopt het aantal acceptabele verkeersbewegingen sterk op?	Dit is geen onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek, maar is terug te vinden in de onderliggende rapportages.

172	Waarom rijden inwoners ineens om, terwijl de huidige route nauwelijks tot geen oponthoud geeft? Welke onderzoek/feiten onderbouwd deze stellingname van Goudappel Coffeng?	Het is onduidelijk waar de stelling dat inwoners ineens omrijden betrekking op heeft. Het is een onjuiste veronderstelling dat de afwikkeling van de kruisingen rondom de Smidsbrug in de huidige situatie voldoet.
173	Heeft het college onderzocht of en hoeveel extra verkeer onderhavig voorstel tot verbeteren van de doorstroming zal genereren? Is het college het met mij eens dat het vergroten van het aantal verkeersbewegingen zal leiden tot een verdere toename van fijnstof en geluidsbelasting.	De routekeuze verandert niet omdat de tijdwinst daarvoor te klein is.
174	Wat doet het college concreet aan het verminderen van de ernstige overschrijding van de Fijnstof grenswaarden?	Er zijn wettelijke normen voor fijnstofwaarden. Deze worden niet overschreden.
175	Is de gemeente het met mij eens dat een dergelijke een overschrijding van fijnstof en geluid een risico is voor de volksgezondheid en de leefbaarheid van bewoners die daarmee belast worden?	Er zijn wettelijke normen voor fijnstofwaarden. Deze worden niet overschreden.
176	Op basis van welke gronden denkt het college te kunnen afwijken van haar eigen regelgeving op het gebied van Monumentenzorg en Beschermd dorpsgezicht?	De gemeente wijkt niet af van haar eigen beleid.
177	Waarom is dit aspect in het geheel niet betrokken bij de analyse van het haalbaarheidsplan? Immers dit lijkt mij een cruciale randvoorwaarde.	zie eerdere beantwoording vragen
178	Voldoet een damwand die moet leiden tot een plaatselijke verbreding van de Emmaweg tot een monumentaal aanvaardbare oplossing? Wat zegt de welstands- en of de monumentencommissie daarvan?	De gemeente wijkt niet af van haar eigen beleid.
179	En valt deze damwand niet binnen de contouren van het beschermd Stads en Dorpsgezicht? Zo ja is dit dan wel uitvoerbaar gezien de strenge vereisten die voortkomen uit deze wetgeving? Zo nee, voldoet een dergelijke damwand sowieso aan redelijke eisen van welstand, gezien de historische context van de vaart uit de 17e eeuw en de monumenten die daar aan gesitueerd zijn?	zie eerdere beantwoording vragen

180	Waarom maakt de verkeerswethouder het veiligheid item veel groter dan de beleving van de inwoners?	De gemeente herkent zich niet in het beeld dat alle inwoners de verkeersveiligheid anders inschatten. Aan de beoordeling van de verkeersveiligheid ligt wetenschappelijk onderzoek ten grondslag
181	Waarom negeert de gemeente de mening van betrokken maatschappelijke organisaties die aangeven dat het verkeersplan Smitsbrug niet of nauwelijks van meerwaarde zijn.	Er zijn gesprekken gevoerd met maatschappelijk betrokken organisaties. Voor zover de resultaten hiervan betrekking hebben op de haalbaarheid en maakbaarheid zijn de uitkomsten hiervan meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek.
182	En waarom leest de verkeerswethouder niet de zienswijzen van de 404 inwoners waarin vrijwel in iedere inzending, negatief wordt gerept over de beoogde toekomstige verkeerssituatie? Waarom wordt het verkeersvraagstuk dat betrekking heeft op Zuidsingelfase twee niet geïntegreerd in de betreffende bestemmingsplanprocedure zodat bewoners weten waar ze aan toe zijn?	De afhandeling van zienswijzen van Zuidsingel fase 8 maakt geen deel uit van het uitgevoerde onderzoek.
183	Waarom wordt het verkeersvraagstuk dat betrekking heeft op Zuidsingelfase twee niet geïntegreerd in de betreffende bestemmingsplanprocedure zodat bewoners weten waar ze aan toe zijn?	Het verkeersvraagstuk maakt deel uit van de bestemmingsplanprocedure.
184	Welke concrete acties gaat de gemeente uitvoeren om de geluidsbelasting voor de inwoners van met name het Noorder- en zuidereinde te verbeteren?	Het betreft hier een haalbaarheidsonderzoek. Het voldoen aan de geluidsnormen voor woningen aan het Noorder- en Zuidereinde hoort niet tot dit haalbaarheidsonderzoek maar bij het project sanering wegverkeerslawaaï.
185	Hoe kijkt de gemeente aan tegen de bewoners op het Noorder en Zuidereinde die aan twee zijden belast worden door oplopende geluidsbelasting als gevolg van het vergroten van autoverkeersbewegingen?	Het betreft hier een haalbaarheidsonderzoek, besluitvorming volgt later.
186	Waarom zet het college gezien plan Zuidsingel niet in op meerdere ontsluitingen van het verkeer?	Dit is geen haalbare oplossing. De gemeente heeft onderzoek verricht naar een verkeersoplossing die zo min mogelijk impact heeft op de omgeving.

187	De meerderheid van de gemeenteraad heeft reeds in de afgelopen raadsvergadering m.b.t. de motie Stop Plan Zuidsingel fase 8. aangegeven dat zij niet akkoord zullen gaan met één ontsluiting (over de Emmaweg) waarom wordt er in het verkeersplan daar toch zo halsstarrig aan vastgehouden?	De gemeente herkent zich niet in het geschetste beeld. Het betreft hier een haalbaarheidsonderzoek, besluitvorming volgt later.
188	Wat gaat het college concreet aan de overschrijdingen van de max. snelheid doen?	Het betreft hier een haalbaarheidsonderzoek, besluitvorming volgt later.
189	Wordt de passage van het onderzoek dat meer verkeer leidt tot een veiligere verkeerssituatie verwijderd uit het onderzoek?	nee
190	Wanneer dit het geval is, welke concrete maatregelen worden er genomen om langzaam verkeersdeelnemers te beschermen tegen het dominante autoverkeer op een weg die circa 4,5 meter breed zonder voet- en fietspad.	Dit maakt geen deel uit van het uitgevoerde onderzoek. Detaillering volgt indien de raad besluit dat deze variant verder wordt uitgewerkt,
191	Waarom alleen informeren bewoners? Waarom geen participatie op basis van dialoog?	Informeren is een vorm van participatie. Het betreft hier een technisch en wetenschappelijk onderzoek, geen plan. Dialoog heeft plaatsgevonden met grondeigenaren. Indien de raad besluit dat dit verder uitgewerkt wordt in een project zullen alle gebruikelijke vormen van participatie aan de orde komen.
192	Waarom geeft gemeente Wijdemeren niet wat meer vertrouwen aan haar inwoners om zo succesvol en samen de 21e eeuw in te gaan met elkaar?	De gemeente Wijdemeren hecht zeker waarde aan de dialoog met inwoners. Als bewoner heeft u kennis van het gebied waar wij natuurlijk graag over van gedachten wisselen, mocht de raad besluiten om tot realisatie over te gaan. Wij begrijpen dat maatregelen impact hebben op de omgeving. Echter bij het maken van afwegingen is het algemeen belang een uitgangspunt. In de gesprekken zien we ook graag dat dit aan de orde komt.

193	- Hoeveel huizen denkt de gemeente uiteindelijk echt te gaan realiseren langs de Emmaweg en is dit plan dan toereikend? Ik hoorde een aantal noemen van een maximale capaciteit van 350 huizen wat erbij kan komen door dit plan (en ik neem aan dat dan voor heel Kortenhoef geldt). Groenewoud en het oorspronkelijke plan Fase 8 samen gaan hier al ruim overheen. Er zijn daarnaast vanuit VLEK en nu ook vanuit de gemeente bij Hermsen ook woningen die erbij komen en zijn er elders in het dorp ook bouwplannen. Gaat er gebouwd worden naar dit verkeersplan of zitten we straks met een situatie die onhoudbaar is? Het oorspronkelijke plan was het verkeer aanpassen zodat Groenewoud door kon gaan en nu is alles gericht op Fase 8.	Het onderzoek van Goudappel Coffeng is gedaan naar de verkeersgeneratie van 250 woningen in Zuidsingel fase 8. De gevonden oplossing is sowieso nodig om de huidige problematiek op te lossen, maar heeft en blijkt voldoende capaciteit te hebben voor 350 woningen. Hiervoor zijn echter geen concrete plannen.
194	- Een heel gevaarlijk punt is de laatste scherpe en smalle bocht aan het einde van de Emmaweg die totaal onoverzichtelijk is. Wat is daar de oplossing? Alles lijkt op de Smidsbrug gericht maar bij het aantrekken van inwoners uit Amsterdam en Utrecht zal de meest logische route de N201 zijn om naar hun werk te gaan. We hebben hier te maken met schoolgaande kinderen in donkere wintermaanden. (Ik heb het hierbij duidelijk niet over de situatie Zuidersluis/Zuidereinde maar puur laatste bocht Emmaweg)	De haakse bocht in de Emmaweg bij de Zuidersluisbrug maakt geen onderdeel uit van het haalbaarheidsonderzoek, maar van het Mobiliteitsplan,
195	- Gesproken is over deze variant. Gaan andere varianten met betrekking tot de verkeersveiligheid Smidsbrug ook openbaar gemaakt worden?	Deze zijn openbaar en staan in het rapport van Goudappel Coffeng
196	- Wanneer gaan de metingen fijnstof en decibel plaatsvinden? Met de wetenschap dat het Zuidereinde al een probleem is.	Dit maakt geen deel uit van het haalbaarheidsonderzoek. De huidige waarden voldoen aan de wettelijke eisen.
197	Welke onderzoeken zijn tijdens coronatijd uitgevoerd?	Er is tijdens coronatijd geen verkeersonderzoek uitgevoerd.
198	Is het hele onderzoek representatief voor de normale situatie?	ja
199	- Als het niet om huizenbouw zou gaan welke aanpassingen rondom de Smidsbrug zouden dan voldoende zijn voor de huidige situatie?	Zonder huizenbouw is er geen voetpad lang de Emmaweg nodig en hoeven er geen parkeerplaatsen te worden verplaatst. De fiets/voetbrug richting Kalkakker/Moerendaal kan smaller uitgevoerd worden als onderdeel van de mogelijke recreatieve route. De aanpassingen rondom de Smidsbrug, blijven onveranderd.



200	Deze bomen (langs de Emmaweg, red.) zorgen ervoor dat er enige vorm van privacy bestaat en door het landelijk karakter dragen deze bij aan een verhoogd woongenot. Waarom moeten deze mensen straks ook nog aan de achterzijde van hun woning al hun privacy en woongenot opgeven?	Dit is een afweging tussen verkeersveiligheid en ervaren woongenot. Dit is een politieke keuze en deze is nog niet gemaakt. Dit is slechts een onderzoek.
201	Is het wenselijk dat mensen op het Zuidereinde straks op een "vluchtstrook" komen te wonen? Waar verkeer aan beide kanten langs raast.	De situatie wat betreft de plaats van het verkeer wijzigt niet op deze locatie. Wel neemt de intensiteit toe. De snelheid op de Emmaweg neemt bij een hogere intensiteit mogelijk af doordat de huidige chicanes beter werken bij meer verkeer.
202	- Uit de reactie van Veilig Verkeer Nederland blijkt duidelijk dat zij dit plan als niet veilig beoordelen. De heer Verkerk heeft hier een andere mening over. Kan dit toegelicht? Schoolgaande kinderen moeten hier straks in de wintermaanden over dit verkeersplein heen. Er staan nu stoplichten wat door jullie zelf als ZEER veilig is aangemerkt. Het zal dus altijd onveiliger worden dan de bestaande situatie. Het onderzoek/plan is gebaseerd op doorstroming en niet zo zeer op veiligheid.	zie eerdere beantwoording vragen over de veiligheid
203	- Hoeveel meer verkeer zal de Emmaweg i.p.v. Zuidereinde gaan kiezen om de bypass te omzeilen als zij naar het dorp willen? Of juist sneller denken te zijn door de Emmaweg te nemen en via de Koninginneweg naar Bussum te gaan? En hoeveel meer verkeer zal er juist aangetrokken worden door de bypass naar Hilversum? De heer Verkerk zei een aantal keer dat hij dacht dat dat niet ging gebeuren. Maar dat is voor mij nog niet onderbouwd op deze manier. Ik zie hier graag nog gedegen onderzoek over.	Er komt vanwege de bypass geen extra sluipverkeer over de Emmaweg. De route over het Zuidereinde kent veel minder vertraging en deels een hogere toegestane snelheid dan de Emmaweg. Bij een hogere intensiteit op de Emmaweg zullen de chicanes beter gaan werken en de aantrekkelijkheid als doorgaande route naar Bussum nog verder doen afnemen.
204	- Hoe ver moeten aanwonenden van de Emmaweg straks met hun kleine kinderen en boodschappen lopen om hun woning te bereiken? Overal is parkeren al een probleem in het dorp. Op dit moment al op meerdere plekken mensen die elkaars auto's beschadigen wegens parkeerproblemen.	Hier is geen algemeen antwoord op mogelijk. Dit verschilt per locatie.
205	- Hoe veilig wordt de Emmaweg met het zeer grote aantal fietsers wat daar dagelijks komt als er zoveel auto's en fietsers bijkomen? Er gaat een grote hoeveelheid jeugd via de Emmaweg naar de sportvelden. Zij steken massaal over bij het bruggetje wat Emmaweg en Zuidereinde verbindt. Is dit wel bekend?	Ja dit is bekend. De Emmaweg is al ingericht als erftoegangsweg. De chicanes gaan beter werken bij een hogere verkeersintensiteit waardoor de gemiddelde snelheid omlaag zal gaan.

206	Ik vraag mij af hoe de monitoring zal zijn van de soms zeer oude en kwetsbare huizen langs het Zuidereinde ten tijde van de werkzaamheden? Op de Kortenhoefsedijk worden alle huizen tijdens de huidige wegwerkzaamheden gemonitord en zijn allemaal getaxeerd vanwege het plaatsen van een damwand. (Deze was reeds aanwezig en vervangen i.v.m. ouderdom). Dit gaat immers gepaard met heel veel trillingen.	Dit is een haalbaarheidsonderzoek en nog geen plan. Dit is nog niet uitgewerkt.
207	- Wat zijn de voorwaarden van Waternet m.b.t. tot werkzaamheden aan de vaart?	zie eerdere beantwoording vragen
208	- Aangegeven is dat stoplichten de veiligheid het meest vergroten. Vroeger stonden er op de kruising Emmaweg- Koninginneweg ook stoplichten maar ook toen is gekozen voor doorstroming boven veiligheid door deze te verwijderen. Gaat het om files of veiligheid? En kun je dan juist op deze basis zeggen dat er gewoon echt niet meer verkeer bij kan als je een groot veilig kruispunt gaat verwijderen en vervangen door een onveilige variant?	Het ontbreken van doorstroming zorgt voor onveilig verkeersgedrag. Zie ook eerdere beantwoording vragen
209	- Aangegeven is dat de Smidsbrug uit het bewonersonderzoek kwam als onveilig. Welke andere plekken in Wijdemeren zijn er nog meer aangemerkt als onveilig door bewoners en krijgen die nu geen aandacht omdat daar geen woonwijk moet worden gebouwd?	De resultaten van de enquête zijn in te zien op deze site, op de pagina Mobiliteitsplan Wijdemeren 2045
210	- Kortenhoef is een landelijk dorp. Mensen zijn veel en graag buiten. Kinderen uit het dorp komen massaal naar de vaart als het vriest maar ook in de zomermaanden zorgt de vaart voor veel plezier omdat er gebruik van wordt gemaakt door kinderen om in te zwemmen en te suppen. Is hier rekening mee gehouden? Of staan ze straks achter een hek?	De aanleg van een voetpad en de daaraan gekoppelde aanpak van de oever betreft slecht een zeer beperkte lengte van de de vaart.
211	- Is de Smidsbrug straks voor paarden veilig? Nu is de oversteek veilig door de stoplichten. Zodat iedereen veilig kan oversteken. De Smidsbrug is de enige weg om met de paarden (zowel onder de man als voor de wagen) uit het dorp via de Leeuwenlaan naar het Gooisch Natuur Reservaat te gaan. (Er is een veilige route die jarenlang gedoogd werd door Natuurmonumenten maar dat is nu verboden).	Het kruispunt is ontworpen conform de CROW-normen en is dus veilig. Er is in het haalbaarheidsonderzoek niet specifiek gekeken naar de veiligheid van paarden.
212	- Waarom is er geen onderzoek gedaan om doorgaand/sluip verkeer te beperken? Dat is al jarenlang de wens van de bewoners.	Dit is in het verleden wel gebeurd en daarom is er destijds een proef uitgevoerd met bloembakken. De uitkomst was dat deze bloembakken verwijderd zijn.

213

-Waarom geen onderzoek naar onder andere eenrichtingsverkeer? Wellicht gaat dit onnodig verkeer tegen.

Deze optie is genoemd in het rapport van Goudappel Coffeng. De omrijafstanden worden bij eenrichtingsverkeer veel te groot.