

Snelheid
Verkeersveiligheid
Fietsers/fietsoversteek/voetgangers
Groen
Geluid en trillingen
Overig

**Reacties aanwezigen**

**Reactie gemeente (in samenspraak met Juust)**

**Algemeen**

<p>- Kloosterweg behouden als voorrangsweg, gelijkwaardige kruispunten maakt het onduidelijker en niet veiliger</p>	<p>Het plan voorziet in het instellen van een 30 km erf-inrichting van de Kloosterweg. Basis daarvoor is het door de raad vastgestelde Voorlopig Ontwerp in maart 2023. Binnen 30 km gebieden wordt in lijn met landelijke richtlijnen geen voorrang geregeld, maar gelden de gangbare verkeersregels. Om het comfort voor het fietsverkeer te vergroten zal het vrijliggend fietspad wel als voorrangsroute worden vormgegeven.</p>
<p>- Waarom geen gedeeltelijke afsluiting. Toeristen parkeren voor Haamstede in Transferium -&gt; pendelbussen en fietsen naar de camping. 2x doorgang met eigen auto</p>	<p>Het afsluiten van wegen is een forse verkeersmaatregel met een grote impact. Hiervoor zijn dan ook zwaarwegende argumenten nodig en moet ook een geschikt alternatief (bijvoorbeeld in de vorm van een transferium met voldoende capaciteit) beschikbaar zijn. Op dit moment is er in Haamstede onvoldoende parkeergelegenheid om als Transferium te kunnen fungeren voor pendelbussen naar campings.</p>
<p>- Flitspaal een optie?</p>	<p>Het plaatsen van flitspalen is een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie (niet van de gemeente). Het OM is daarbij zeer terughoudend met de plaatsing van flitspalen: enkel op drukke wegen waar sprake is van een groot verkeersveiligheidsrisico als gevolg van (fors) te hard rijdend verkeer wordt een dergelijke maatregel overwogen. Nederland kent vrijwel geen locaties binnen 30 km zones waar een dergelijke paal is geplaatst. Indien na herinrichting in de praktijk blijkt dat de 30 kilometer per uur fors wordt overtreden, is een maatregel met bijvoorbeeld een snelheidsdisplay altijd te overwegen.</p>
<p>- Flitspalen om 30km/h te handhaven (zie Goedereede)</p>	<p>Het plaatsen van flitspalen is een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie (niet van de gemeente). Het OM is daarbij zeer terughoudend met de plaatsing van flitspalen: enkel op drukke wegen waar sprake is van een groot verkeersveiligheidsrisico als gevolg van (fors) te hard rijdend verkeer wordt een dergelijke maatregel overwogen. Nederland kent (vrijwel) geen locaties binnen 30 km zones waar een dergelijke paal is geplaatst. Indien na herinrichting in de praktijk blijkt dat de 30 kilometer per uur fors wordt overtreden, is een maatregel met bijvoorbeeld een snelheidsdisplay altijd te overwegen.</p>
<p><b>Kruispunt Badweg</b></p>	
<p>- Veel hinder (geluidsoverlast) door drempel;</p>	<p>Uiteraard is het mogelijk dat bewoners hinder ervan. We proberen het kruispunt en directe omgeving dusdanig te ontwerpen, dat hinder ook zo min mogelijk kan optreden.</p>
<p>- Waarom de fietsers eerst de tegenliggende baan op dwingen, bochtje eruit halen;</p>	<p>Om te komen tot het huidige ontwerp zijn verschillende opties overwogen. Twee andere opties zijn daarbij afgewogen, maar niet gekozen:  1) handhaven bestaande aansluiting fietspad/voetpad. Bij deze variant steken fietsers schuin het kruispunt over. Door de menging met autoverkeer op dit kruispunt ontstaan gevaarlijke situaties.  2) Fietspad ten noorden aansluiten op de Badweg.</p>
<p>- Graag de oude fietsoversteek situatie handhaven. Dat scheelt 1 x extra oversteken en de automobilist van links moeten toch al naar de Badweg kijken of er fietsers rechtdoorgaan over de hoofdweg naar het vliegveld door. Dus dan heb je 1 x kijken voor alle fietsers</p>	<p>De huidige oplossing wordt door fietsers niet als optimaal ervaren: automobilisten moeten nu rekening houden met fietsverkeer vanuit meerdere richtingen en hebben daar moeite mee. In het voorstel is deze rijopgave voor automobilisten vereenvoudigd waarmee we een verkeersveiliger situatie creëren.</p>

- Slechte plek voor fietsoversteek (ook door laagstaande zon)	De huidige oplossing wordt door fietsers niet als optimaal ervaren: automobilisten moeten nu rekening houden met fietsverkeer vanuit meerdere richtingen en hebben daar moeite mee. In het voorstel is deze rijopgave voor automobilisten vereenvoudigd waarmee we een verkeersveiliger situatie creëren.
- Fietsers oversteken in 60km/h gebied?	Het is de bedoeling dat fietsers binnen de 30km/h zone oversteken. Als dat noodzakelijk is, wordt de komgrens verlegd.
- Duidelijk maken: er komen fietsers aan, markering? Matrixborden, duidelijk maken wie heeft er voorrang.	We onderzoeken de komende tijd een optimale oversteeksituatie waarbij we ook zullen kijken naar de aanduiding middels (matrix)borden, waarbij alle weggebruikers zo veilig mogelijk kunnen oversteken.
- Voorrang fietsers? Zebrapad?	De gemeente gaat erg terughoudend om met de toepassing van zebrapaden, omdat deze in de praktijk schijnveiligheid geven (waardoor de kans op een ernstig ongeval juist toeneemt). Landelijk zijn daarom veel zebrapaden opgeheven. Binnen 30 km zones worden in principe geen voorrangssituaties gerealiseerd (in lijn met landelijke richtlijnen).
- Gevaarlijk nu. Gevaarlijk plan, niet goed. Vanaf Haamstede	We onderzoeken de komende tijd een optimale oversteeksituatie waarbij we ook zullen kijken naar de aanduiding middels (matrix)borden, waarbij alle weggebruikers zo veilig mogelijk kunnen oversteken.
- Vanaf Nieuw-Haamstede oversteek gevaarlijk ivm snelle bikes en groepen	We onderzoeken de komende tijd een optimale oversteeksituatie waarbij we ook zullen kijken naar de aanduiding middels (matrix)borden, waarbij alle weggebruikers zo veilig mogelijk kunnen oversteken.
- Iets meer rechtstand eruit...bochtstralen?	Met het huidige ontwerp gaan wij er van uit dat er voldoende snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. We dienen tevens rekening te houden met de bereikbaarheid van de vele percelen, waar soms grote voertuigen dienen te komen. Met dit ontwerp is daar een balans in gevonden.
- Wegversmalling vermindert snelheid.....	Door de verhoogde kruispunten wordt de snelheid afgeremd.
- Kruising is buiten plangebied	Het kruispunt Badweg-Kloosterweg is onderdeel van het projectgebied. Indien de kadastrale grenzen dat noodzakelijk maken, schuiven we de kruising nog iets op.
<b>Deel Badweg-Maireweg</b>	
- Hoezo nog een drempel. Er komt nog een wildtunnel en voor woon/werkverkeer zijn drempels een 'pain in the ass'	Dit deel van de Kloosterweg ligt in het buitengebied en geeft goed zicht op de omgeving. Dit kan snelheidsverhogend werken. Om te voorkomen dat er fors sneller dan 60 kilometer per uur wordt gereden, wordt er nog een extra drempel aangelegd.
- Voetpad strepen	Kanalisatiestrepen hebben een attentieverhogende waarde zodat weggebruikers weten waar ze overstekende voetgangers kunnen verwachten. Op de Kloosterweg is dit echter op erg veel locaties het geval waardoor de toegevoegde waarde beperkt is en de attentie (ook op niet gemarkeerde plekken) juist weer lager kan zijn. Kanalisatiestrepen hebben dan nu ook niet de voorkeur.
<b>Kruispunt Maireweg</b>	
- Eenrichtingsverkeer Maireweg in, J.J. Boeijesweg eruit	Het instellen van éénrichtingsverkeer in de Maireweg is niet haalbaar en ook geen onderdeel van het project.
- Picknicktafel op de kruising wordt gebruikt en misbruikt. Ik ruim het dagelijks op.	Deze plek wordt meer dan een rustpunt. Daarbij kunnen we nooit garanderen dat er geen afval/rommel achterblijft van bezoekers. Met een goede afvalvoorziening hopen we dat probleem op te lossen. Bij het ervaren van overlast verzoeken wij u hiervan melding te maken via: <a href="http://www.schouwen-duiveland.nl/wonen-en-verhuizen/meldingen-openbare-ruimte/melden-overlast">www.schouwen-duiveland.nl/wonen-en-verhuizen/meldingen-openbare-ruimte/melden-overlast</a> .
- A.u.b. niet meer zitplek op dit punt. Voorkomen van afval en hangjongeren met herrie	Deze plek wordt meer dan een rustpunt. Daarbij kunnen we nooit garanderen dat er geen afval/rommel achterblijft van bezoekers. Met een goede afvalvoorziening hopen we dat probleem op te lossen. Bij het ervaren van overlast verzoeken wij u hiervan melding te maken via: <a href="http://www.schouwen-duiveland.nl/wonen-en-verhuizen/meldingen-openbare-ruimte/melden-overlast">www.schouwen-duiveland.nl/wonen-en-verhuizen/meldingen-openbare-ruimte/melden-overlast</a> .
- Let op ruiterspad	Bij de verdere planvorming hebben we oog voor inpassing van het bestaande ruiterspad.
- Maak er geen dijkwoningen van: asfalt op asfalt	De bestaande ligging en hoogtes worden zo veel als mogelijk aangehouden.

- Problemen met hangjeugd en geparkeerde auto. Let op parkeerverbod.	Deze plek wordt meer dan een rustpunt. Daarbij kunnen we nooit garanderen dat er geen afval/rommel achterblijft van bezoekers. Met een goede afvalvoorziening hopen we dat probleem op te lossen. Bij het ervaren van overlast verzoeken wij u hiervan melding te maken via: <a href="http://www.schouwen-duiveland.nl/wonen-en-verhuizen/meldingen-openbare-ruimte/melden-overlast">www.schouwen-duiveland.nl/wonen-en-verhuizen/meldingen-openbare-ruimte/melden-overlast</a> .
- Geen hangjongerenplek	Deze plek wordt meer dan een rustpunt. Daarbij kunnen we nooit garanderen dat er geen afval/rommel achterblijft van bezoekers. Met een goede afvalvoorziening hopen we dat probleem op te lossen. Bij het ervaren van overlast verzoeken wij u hiervan melding te maken via: <a href="http://www.schouwen-duiveland.nl/wonen-en-verhuizen/meldingen-openbare-ruimte/melden-overlast">www.schouwen-duiveland.nl/wonen-en-verhuizen/meldingen-openbare-ruimte/melden-overlast</a> .
- Voorkomen wildparkeren hoek Maireweg	Na het opnieuw inrichten van dit rustpunt worden maatregelen genomen om wildparkeren te voorkomen. Dit kunnen verbodsborden zijn of het plaatsen van paaltjes waarbij tussendoor rijden niet mogelijk is.
- Hoe kunnen we de verkeersdruk laten minderen? +/- 7000 auto's p.d.	Het terugdringen van het aantal auto's dat gebruik maakt van de Kloosterweg is een apart vraagstuk en hangt ook samen met woningen en recreatierreinen in het achterliggende gebied en alternatieve mogelijkheden voor vervoer. Door een apart voet- en fietspad te maken, stimuleren we in ieder geval andere wijzen van vervoer.
- Laat de auto's eerder afremmen. Drempel voor de huizen. Geluidsoverlast.	Om de plateaus snelheidsremmend te laten zijn dienen ze over een beperkte lengte aangelegd te worden. Uiteraard is het wel mogelijk dat bewoners hinder ervan. We proberen het kruispunt en directe omgeving dusdanig te ontwerpen, dat hinder ook zo min mogelijk kan optreden.
- Verlengen drempel voor woningen 89-99	Om de plateaus snelheidsremmend te laten zijn dienen ze over een beperkte lengte aangelegd te worden. Uiteraard is het wel mogelijk dat bewoners hinder ervan. We proberen het kruispunt en directe omgeving dusdanig te ontwerpen, dat hinder ook zo min mogelijk kan optreden. In dit specifieke geval wordt de opgang van het plateau een aantal meters verlegd.
- Verkeersplateau drempel doortrekken tot natuurgebied	Om de plateaus snelheidsremmend te laten zijn dienen ze over een beperkte lengte aangelegd te worden. We optimaliseren waar mogelijk en houden rekening met de woningen in de nabijheid.
- Drempel 50km/h richting Haamstede ivm lawaai en beperking snelheid	Het kruispunt met de Maireweg ligt in het 30km/h gebied.
- Verkeersdrempel verder terugleggen	Om de plateaus snelheidsremmend te laten zijn dienen ze over een beperkte lengte aangelegd te worden. We optimaliseren waar mogelijk en houden rekening met de woningen in de nabijheid.
<b>Deel Maireweg-Groenewoudswegje</b>	
- Iets meer afstand tussen bomen en weg	Het beoogde profiel in relatie tot de kadastrale grenzen maakt het vrijwel niet mogelijk om meer afstand te krijgen tussen bomen en rijbaan.
- Compenseren ter plaatse (bomen)	Het groen dat we verwijderen, wordt zo veel mogelijk in het projectgebied gecompenseerd.
- Zorgen dat bomen en opgaand groen blijft	Een aantal maanden geleden hebben we al een Boom Effect Analyse laten uitvoeren, waarin duidelijk is geworden welke bestaande bomen nog levensvatbaar zijn en welke niet. Bij het ontwerp hebben we hier ook zoveel mogelijk rekening mee gehouden.
- Beplanting tussen weg en fietspad, anders ziet het er te breed uit	Als er voldoende ruimte is in de tussenberm kan er groen worden aangeplant. Stroken smaller dan 1m worden voorzien van een grasmengsel.
- Laden en lossen chalets, drempel iets terug	We optimaliseren indien nodig deze situatie en houden rekening met draaicirkels van grote voertuigen (opleggers etc).
- Bochtstraal Groenewoudswegje ivm caravans vergroten	We optimaliseren indien nodig deze situatie en houden rekening met draaicirkels van grote voertuigen (opleggers etc).
- Geluid irt Kloosterweg 85	Om de plateaus snelheidsremmend te laten zijn dienen ze over een beperkte lengte aangelegd te worden. Uiteraard is het wel mogelijk dat bewoners hinder ervan. We proberen het kruispunt en directe omgeving dusdanig te ontwerpen, dat hinder ook zo min mogelijk kan optreden. In dit specifieke geval wordt de opgang van het plateau een aantal meters verlegd.
<b>Kruispunt Groenewoudswegje</b>	

- Breedte uitrit Groenewoudswegje bij supermarkt	We optimaliseren indien nodig deze situatie en houden rekening met draaicirkels van grote voertuigen (opleggers etc).
- Ivm met nieuwe chalets campings (transport) fietspad?	We optimaliseren indien nodig deze situatie en houden rekening met draaicirkels van grote voertuigen (opleggers etc).
- Zeer beperkt zicht voor uitrijdend verkeer zeker nu met supermarkt	We optimaliseren indien nodig deze situatie en houden rekening met draaicirkels van grote voertuigen (opleggers etc).
<b>Kruispunt Binnenduin</b>	
- Uitrijdend verkeer kan fietsers nooit zien aankomen	Wij constateren bij dit kruispunt dat er inderdaad matig zicht is. We zullen het fietspad iets 'terugleggen', waardoor er meer overzicht ontstaat voor alle weggebruikers.
- Snelheidsremmende maatregel voor fietsers nabij kruispunt	Wij constateren bij dit kruispunt dat er inderdaad matig zicht is. We zullen het fietspad iets 'terugleggen', waardoor er meer overzicht ontstaat voor alle weggebruikers.
<b>Kruispunt Westerenbanweg</b>	
- 2-richtingen ivm onnodig rondrijden	Door het toepassen van tweerichtingsverkeer ontstaan verderop in het gebied juist weer knelpunten. Bovendien is dit geen onderdeel van het plangebied. En mochten er in de praktijk na herinrichting van de Kloosterweg goede redenen zijn, alsnog eenrichtingsverkeer in te voeren, dan is een heroverweging altijd mogelijk.
- Ruimere toerit	We optimaliseren indien nodig deze situatie en houden rekening met draaicirkels van grote voertuigen (opleggers etc).
<b>Kruispunt Vertonsweg</b>	
- De vorige aanleg van de vluchtheuvel heeft zeer veel geluidsoverlast gegeven met de stalen rijplaten die een heel weekend extra zijn blijven liggen voor niks.	Bij de uitvoering van de werkzaamheden gaan we zorgvuldig te werk, maar enige hinder kunnen we op voorhand niet uitsluiten.
- Hoogte plateau? Trillingen?	Om de plateaus snelheidsremmend te laten zijn dienen ze over een beperkte lengte aangelegd te worden. Uiteraard is het wel mogelijk dat bewoners hinder ervan. We proberen het kruispunt en directe omgeving dusdanig te ontwerpen, dat hinder ook zo min mogelijk kan optreden. In dit specifieke geval wordt de opgang van het plateau een aantal meters verlegd.
- Opgang talud verlengen om stuiteren aanhangers tegen te gaan. Ook bij Badweg.	Om de plateaus snelheidsremmend te laten zijn dienen ze over een beperkte lengte aangelegd te worden. Uiteraard is het wel mogelijk dat bewoners hinder ervan. We proberen het kruispunt en directe omgeving dusdanig te ontwerpen, dat hinder ook zo min mogelijk kan optreden. In dit specifieke geval wordt de opgang van het plateau een aantal meters verlegd.
- Een hoek van 90 graden is met een fiets niet te nemen	Een hoek van 90 graden is met een fiets op snelheid inderdaad niet te nemen. Echter gezien de verkeerssituatie ter plekke wordt verwacht dat ook de fietsers hier anticiperen op de situatie. Daar waar mogelijk binnen de grenzen proberen wij zoveel mogelijk ruimte te creëren zodat een goed overzicht wordt verkregen op de Kloosterweg.
- Informeel voorrangsgedrag maakt het gevaarlijk	Door haaiantanden ter plaatse van de fietsoversteek aan te brengen, wordt de voorrangssituatie geregeld (fietsers moeten voorrang verlenen).
- Let op: overstekende fietsers nemen voorrang (door afremmen auto's)	Door haaiantanden ter plaatse van de fietsoversteek aan te brengen, wordt de voorrangssituatie geregeld (fietsers moeten voorrang verlenen).
- Meer licht, snoeien voor overzicht	Het kappen en snoeien wordt tot een minimum beperkt. Door de hoogteligging van het kruispunt aan te passen ontstaat er beter zicht.
- Drempel richting de Vertonsweg verlengen, zodat talud minder stijl wordt voor fietsers.	De hoogtes op dit kruispunt worden aangepast.
<b>Deel Vertonsweg-Vroonweg</b>	
- Tussen afslag Vroonweg en Vertonsweg blijft een recht stuk voor hardrijders. Hier zouden snelheidsbeperkende maatregelen op hun plaats zijn.	We gaan er van uit dat de maatregelen die nu gepresenteerd zijn voldoende zijn om het verkeer af te remmen. Nog een extra drempel is niet aan de orde.
- Schuine berm egaliseren tijdens werk	In de verdere uitwerking van het DO wordt gekeken of het mogelijk is de berm te egaliseren. Één en ander is afhankelijk van de bestaande hoogtes en afwatering en waar het beoogde profiel de ruimte biedt.
- Kijken naar kadastrale grens	Het ontwerp houdt rekening met kadastrale grenzen. Dit is één van de (beperkende) uitgangspunten in het profiel.

- Scheiding tussen fietspad en voetpad door band	Waar noodzakelijk zoeken we naar een oplossing die de veiligheid van zowel de fietsers als de voetganger waarborgt.
<b>Kruispunt Vroonweg</b>	
- Boom verplaatsen of nieuwe planten aub voor nr 54/50	Het groen dat verwijderd wordt, wordt zo veel als mogelijk in het projectgebied gecompenseerd. Dit is mede afhankelijk van de beschikbare ruimte boven- en ondergronds.
- Bochtbescherming afslag Vroonweg door vrachtauto's	Waar nodig worden grasbetontegels toegepast om de bermen en bochten te beschermen.
- Regulatie fietsverkeer bij afslag naar Vroonweg. Fietsers komen van alle kanten.	De fietsroute langs de Kloosterweg blijft, net als in de huidige situatie, een voorrangsroute. De voorrang is hiermee duidelijk geregeld.
- Kunnen de opleggers met chalets hier langs?	De maatvoering is ruim genoeg. Mits noodzakelijk worden middengeleiders overrijdbaar gemaakt om een bocht te kunnen maken.
<b>Deel Vroonweg-Nieuweweg</b>	
- Inrit voor Kloosterweg nr 45 is er al en blijft	Wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het DO
- Stoplicht	Het ontwerp voorziet in de realisatie van middengeleiders ter plaatse van de (drukkere) voetgangersoversteken. Omdat de Kloosterweg gefaseerd overgestoken kan worden, zijn de wachttijden voor de voetganger in principe beperkt en zijn, in lijn met landelijke richtlijnen, geen aanvullende maatregelen nodig.
<b>Kruispunt Nieuweweg</b>	
- Let op: Trillingen (zeker met vrachtverkeer)	Om de plateaus snelheidsremmend te laten zijn dienen ze over een beperkte lengte aangelegd te worden. Uiteraard is het wel mogelijk dat bewoners hinder ervan. We proberen het kruispunt en directe omgeving dusdanig te ontwerpen, dat hinder ook zo min mogelijk kan optreden. In dit specifieke geval wordt de opgang van het plateau een aantal meters verlegd.
- Zebra?	De gemeente gaat erg terughoudend om met de toepassing van zebrapaden, omdat deze in de praktijk schijnveiligheid geven (waardoor de kans op een ernstig ongeval juist toeneemt). Landelijk zijn daarom veel zebrapaden opgeheven. Binnen 30 km zones worden in principe geen voorrangssituaties gerealiseerd (in lijn met landelijke richtlijnen).
- Stoplicht bij Duinen	Het ontwerp voorziet in de realisatie van middengeleiders ter plaatse van de (drukkere) voetgangersoversteken. Omdat de Kloosterweg gefaseerd overgestoken kan worden, zijn de wachttijden voor de voetganger in principe beperkt en zijn, in lijn met landelijke richtlijnen, geen aanvullende maatregelen nodig.