

Nota van Inspraak en Reactie

Mobiliteitsplan Heusden 2022

Deel 2 van het Gemeente Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)

Vlijmen, 22 februari 2022

INLEIDING

Het concept Mobiliteitsplan (onderdeel GVVP) d.d. 2 februari 2021 heeft op grond van de Algemene Inspraakverordening van de gemeente Heusden vanaf 10 februari 2021 gedurende 6 weken ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode hebben ingezetenen en belanghebbenden de mogelijkheid gekregen om schriftelijke inspraakreacties kenbaar te maken. Op donderdag 25 februari 2021 heeft een informatieavond plaatsgevonden. Van het bovenstaande is melding gemaakt via een publicatie in de Nu en Morgen en op de gemeentelijke website.

Er zijn 40 inspraakreacties kenbaar gemaakt. Hierbij moet gezegd worden dat enkele reacties namens een groot aantal personen zijn ingediend. In het kader van privacy zijn de namen van individuele insprekers die tot personen herleidbaar zijn in dit document niet opgenomen. Wanneer een inspreker duidelijkheid wenst over welk nummer en zaaknummer voor hem/haar van toepassing is, dan kan inspreker dit navragen bij Hans Rompen van de gemeente Heusden.

De volgende reacties zijn ontvangen:

Nr. Inspreker	Zaaknummer
1. Jumbo Supermarkten B.V., inwoner	1067881
2. Inwoner	1066264
3. Inwoner	1067188
4. Inwoner	1064191
5. Inwoner	1064467
6. Inwoner	1070200
7. Ondernemersvereniging Heusden Vesting, Inwoner	1070653
8. Inwoner	1073501
9. Inwoner	1073625
10. Inwoner	1074396
11. Inwoner	1074848
12. Inwoner	1076297
13. Inwoner	1082339
14. Bewonersvereniging Vesting Heusden, Inwoner	1082502
15. Inwoner	1088435
16. Inwoner	1086031
17. Inwoner	1086267
18. Inwoner	1084614
19. Inwoner	1084584
20. Inwoner	1084220
21. Inwoner	1093721
22. Inwoner	1093493
23. VVN afdeling Heusden, Inwoner	1092039
24. Inwoner	1090791
25. Buurt Bestuurt Hedikhuizen, Inwoner	1090037
26. Inwoner	1083755
27. Inwoner	1096657
28. Inwoner	1096492
29. Het Tweede Huis, Inwoner	1095605

30. Inwoner	1094943
31. Natuur- en Milieuvereniging Heusden, Inwoner	1089991
32. Inwoner	1097069
33. Bestuur Bewonersvereniging Vijfhoevenlaan	1097087
34. Ondernemersvereniging Groot Vlijmen, Inwoner	1097351
35. Inwoner	1095602
36. Inwoner	1093493
37. Inwoner	1097812
38. Hart voor Haarsteeg, Inwoner	1098414-1098414
39. Inwoner	1098076-1098411
40. Inwoner	1097914

Beoordeling inspraakreacties

Gezien de overlap in de onderwerpen van de diverse inspraakreacties worden in dit concept-Eindverslag Inspraak Mobiliteitsplan (GVVP) Heusden 2022 de ingekomen reacties per onderwerp gebundeld en samengevat. Met het oog op de herleidbaarheid van de reacties naar de betreffende indieners, is per onderwerp voor ieder item aangegeven welke indieners de betreffende opmerkingen hebben geplaatst. Daarmee wordt niet altijd letterlijk geciteerd uit de ingekomen reacties, maar wordt volstaan met een zo volledig mogelijke samenvatting van de opmerkingen die de diverse indieners over een bepaald onderwerp hebben ingediend. Dit neemt niet weg dat de volledige zienswijzen zoals deze zijn ingediend betrokken zijn bij de opstelling van onze reactie.

Per onderwerp worden de inspraakreacties voorzien van onze reactie. Voor zover hieruit voor het plan wijzigingsvoorstellen voortvloeien worden deze per onderwerp vastgelegd.

De diverse reacties komen achtereenvolgens in de volgende hoofdstukken aan de orde:

INLEIDING.....	2
1. Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL).....	6
2. Nieuwe verkeerscirculatie Vlijmen Centrum.....	6
3. Algemeen Mobiliteitsplan.....	7
3.1 Aandacht voor kleinere kernen.....	7
3.2 Aandacht voor verkeersoverlast.....	7
3.3 Beheer en onderhoud.....	8
3.4 Budget.....	9
3.5 Centrum parkeren.....	10
3.6 Deelauto's.....	10
3.7 Enquête scholieren.....	11
3.8 Geluidsoverlast.....	11
3.9 GVVP te algemeen.....	12
3.10 Laadinfrastructuur.....	12
3.11 Onderhoud trottoirs.....	12
3.12 Pakketbezorging.....	13
3.13 Prioritering MUP.....	13
3.14 Schoolomgeving.....	16

3.15	Snelheid verkeer	16
3.16	Uniforme voorrang fietser op rotonde	17
3.17	Vrachtverkeer in de kern	17
3.18	Wat als GOL niet doorgaat	18
3.19	Werkgroep	18
4.	Drunen	19
4.1	Duinweg	19
4.2	Fietspad Drunense Duinen	20
4.3	Openbaar vervoer	20
5.	Haarsteeg	20
5.1	Fietspad Tuinbouwweg	20
5.2	Fietsroute Tuinbouwweg	21
5.3	Fietsstraat Priemsteeg	21
5.4	GOL Tuinbouwweg	22
5.5	Hub Jonkheer de la Courtstraat	22
5.6	Inrichting 30 km/u wegen	23
5.7	Knelpunten enquête	24
5.8	Kruispunt Mommersteeg - Tuinbouwweg	25
5.9	Loopafstand scholen	25
5.10	Overstap 135 - 136	26
5.11	Pater v.d. Elsenstraat	26
5.12	Streefwaarde OV	26
5.13	Verlichting tussen Haarsteeg en Elshout	27
6.	Hedikhuizen	27
6.1	Aanpassing Groenstraat	27
6.2	Bereikbaarheid agrarische bedrijven	28
6.3	Deelfiets	28
6.4	Snelheidsremmende maatregelen	29
6.5	Weren vrachtverkeer	29
7.	Oudheusden	30
7.1	Algemeen	30
7.2	N267 - Heesbeenseweg	31
7.3	N267 - Vestingstraat	31
7.4	Wandelroutes Oosters	31
8.	Vesting	32
8.1	Fietsenstalling	32
8.2	Herzien bebording	32

8.3	Nieuwe Maasdijk.....	33
8.4	Pick Up Points	33
8.5	Proef verkeersluw	34
8.6	Vismarkt - Nieuwstraat	34
8.7	Wegcategorisering Provincialeweg	35
8.8	Weren vrachtverkeer	35
9.	Vlijmen	36
9.1	Afsluiten Wethouder van Buulweg.....	36
9.2	Centrumring via Karrestraat	37
9.3	Fietsroute Geerpark basisschool.....	37
9.4	Kruispunt Groen van Prinstererlaan - Achterstraat	38
9.5	Langzaam verkeerroutes naar het centrum	38
9.6	Looproute van Achterstraat naar Tunnelweg	39
9.7	Parkeerverwijssysteem.....	39
9.8	Rondweg.....	39
9.9	Verkeersmodel.....	39
9.10	Van Leeuwenhoeklaan en Groen van Prinstererlaan.....	40
9.11	Wolput snelheid	41

1. Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL)

1.1.1 Inpraakreactie van 4, 12, 28

Van drie inwoners is een inspraakreactie ontvangen die rechtstreeks betrekking heeft op de maatregelen die uitgevoerd worden in het kader van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL).

Reactie gemeente:

De maatregelen uit de GOL maken geen onderdeel uit van de inspraakmogelijkheden van het Mobiliteitsplan als onderdeel van het GVVP. De provincie Noord-Brabant is het bevoegd gezag voor deze maatregelen en alle noodzakelijke besluiten zijn in al in een eerste stadium genomen. Tegen die besluiten is destijds bezwaar en beroep mogelijk geweest. Hier hebben meerdere bewoners en belanghebbenden gebruik van gemaakt. Op 25 november 2021 heeft de Raad van State een tussenuitspraak gedaan. In de tussenuitspraak vraagt de Raad van State hoofdzakelijk meer tekst en uitleg aan de provincie Noord-Brabant over de compensatie van stikstofuitstoot in het plan. De afdeling bestuursrechtspraak laat verder het plan overeind, op een enkel bezwaar na. De provincie krijgt zes maanden de tijd haar plan beter te onderbouwen. Dit betekent dat hieromtrent geen inspraak meer mogelijk is.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

2. Nieuwe verkeerscirculatie Vlijmen Centrum

1.2.1 Inpraakreactie van

1, 3, 6, 10, 11, 12, 17, 18, 19, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 36, 37

Van elf bewoners en andere belanghebbenden is een inspraakreactie ontvangen die betrekking hebben op de nieuwe verkeerscirculatie in Vlijmen Centrum (maatregel 1B.01). De inhoud van de reacties is wisselend en is niet in alle gevallen negatief ten opzichte van de voorgenomen maatregel.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van de vele inspraakreacties heeft het college besloten om deze maatregel aan te passen. Dat de verkeerscirculatie zal wijzigen na invoering van de maatregelen uit de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) blijft een feit. Voor veel straten binnen Vlijmen betekent dit een afname van het verkeer. Maar in een aantal straten zal de hoeveelheid verkeer toenemen. De nieuwe verkeerscirculatie in het centrum van Vlijmen had als doel om het centrum verkeersluw te maken en daarmee aantrekkelijker als winkelgebied. Tegelijkertijd was het doel om het verkeer gelijkmatig te verdelen over de verschillende straten. Wij denken nog altijd dat we deze doelen behalen met de voorgestelde maatregel.

We zien echter een sterke ongerustheid onder inwoners en ondernemers over de voorgestelde nieuwe verkeerscirculatie. De onrust wordt deels gevoed door een gebrek aan vertrouwen in de voorspellingen in het verkeersmodel. We hebben daarom besloten om eerst de uitvoering van de maatregelen uit GOL af te wachten. Zodra de GOL-maatregelen uitgevoerd zijn kunnen we daadwerkelijk meten wat de effecten zijn. Ook kunnen bewoners en ondernemers dan ervaren of de nieuwe verkeerssituatie acceptabel is, of vraagt om bijsturing. Op basis van die informatie zullen wij te zijner opnieuw een besluit nemen over het al dan niet aanpassen van de verkeerscirculatie in het centrum van Vlijmen.

Alle informatie die we tijdens de voorbereiding van deze maatregel hebben verzameld – inclusief die inspraakreacties – gebruiken we bij de uitgestelde besluitvorming. De inspanning die wij en alle belanghebbenden hierin gestoken hebben zal dan ook niet verloren gaan.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

De tekst in het Mobiliteitsplan is conform bovenstaand aangepast. In de plaats van een uitvoeringsmaatregel wordt in het Uitvoeringsprogramma opgenomen dat na realisatie van de GOL-maatregelen indien gewenst een verkeerscirculatieplan wordt opgesteld voor Vlijmen Centrum op basis van de gemeten effecten van de GOL-maatregelen.

3. Algemeen Mobiliteitsplan

3.1 Aandacht voor kleinere kernen

3.1.1 Inspraakreactie van 39

Generiek GVVP

Behoudens enkele grote plannen die veelal gerelateerd zijn aan de GOL problematiek lijkt een concrete visie of ambitie detailniveau voor alle kleinere kernen voor de komende 10 jaar geheel te ontbreken.

Ik kan met alle goede wil geen enkele relevante visie of ambitie ontdekken in het GVVP voor de kleiner noordelijke kernen en specifiek ook geen enkel concreet (!) voornemen, visie of ambitie voor(recreatieve) wandelroutes (behoefte enquête). Feitelijk lijkt het plan behoudens GOL gerelateerde een complete stand-stil voor alle noordelijke kernen van de voormalige Gemeente Heusden.

1) Mijn inspraak: ik stel voor het huidige GVVP aan te vullen met een korte samenvatting per kern van een nul-situatie, de knelpunten, kwaliteitsniveau en een concrete visie en ambitie. Of daarvoor de middelen beschikbaar zijn kunt u jaarlijks beoordelen of naar rato uitvoeren. Uw heeft geen enkele concrete voornemens, ambitie of visie voor de kernen van de voormalige Gemeente Heusden (1997). Overigens ook niet voor een aantal andere kernen zoals Haarsteeg, Elshout en Nieuwkuijk."

Reactie gemeente:

In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat een 'Werkgroep prettige en veilige leefomgeving' wordt ingesteld met een vertegenwoordiging vanuit iedere kern. Uw suggestie voor een basisdocument per kern is een goede start voor de samenwerking in deze nieuwe werkgroep. Overigens herkennen wij ons niet in het beeld dat de noordelijke kernen helemaal niet aan bod komen. De kruising Heesbeenseweg - N267, afwaardering van de Groenstraat / Heusdenseweg en diverse maatregelen in de Vesting zijn voorbeelden van concrete maatregelen die opgenomen zijn in het Mobiliteitsplan.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.2 Aandacht voor verkeersoverlast

3.2.1 Inspraakreactie van: 39

Een gezonde leefomgeving

2) Mijn inspraak: er ontbreekt in het huidige GVVP enige analyse, visie of ambitie ten aanzien van de verkeersoverlast, geluid, fijnstof, NOx en ammoniak footprint t.g.v. het verkeer of toename daarvan. Ook ontbreekt een analyse ten aanzien van veiligheid, ongevallen en een minimum-onderhoudsniveau (SMART) dat men mag verwachten.

Specifiek voor Oud Heusden verneem ik graag uw analyse, voornemen, visie en ambitie ten

aanzien van de hinder (geluid), NOx en ammoniak van de provinciale weg in combinatie met de enorme toename van het verkeer de afgelopen jaren. Om daarvoor te verwijzen naar de provincie zou te eenvoudig zijn. Als inwoners van de Gemeente Heusden hier door nalatigheid overlast en hinder van ervaren is het ook uw rol daar tijdig de provincie op aan te spreken en te handhaven (of maatregelen te eisen) als betreffende normen worden overschreden.

Voldoen de geluidscontouren (en fijnstof) van de steeds drukkere provinciale weg ter hoogte van Oud Heusden aan de wettelijke eisen of normen en/of wilt u daar de provincie op aanspreken zodat er helderheid over komt?

Reactie gemeente:

We herkennen ons niet in de zienswijze dat er in het GVVP geen visie is met betrekking tot verkeersoverlast, geluid, fijnstof, NOx en ammoniak en footprint. Het GVVP richt zich juist op bevordering van duurzaamheid: het bevorderen van elektrisch en openbaar vervoer, fietsen en het verlagen van de maximumsnelheid zijn rode lijnen in het GVVP. Deze insteek zal juist zorgen voor het beperken van overlast, geluid en uitstoot.

De analyse en beleidsvoornemens uit het GVVP kunnen alleen maar gaan over die zaken waar de gemeente zeggenschap over heeft. De wijze waarop de gemeente om dient te gaan met mogelijke overlast van een weg waar de gemeente geen zeggenschap over heeft, is niet een onderwerp wat in het GVVP past (en hoort mogelijk meer bij 'handhaving').

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.3 Beheer en onderhoud

3.3.1 Inspraakreactie van: 40

Pagina: 7

Onderwerp: trottoirs

U geeft aan dat trottoirs, fietspaden, wegen en bermen goed onderhouden moeten zijn. Hoe brengt u het huidige niveau in beeld en hoe weegt u af welke locaties u gaat aanpakken. Ik ga ervan uit dat wandelroutes behorend bij het 'hoofd wandelnet' sowieso op orde moeten zijn? Denk bijvoorbeeld aan de Haarsteegsestraat, dat voetpad is in een slechte staat van onderhoud.

Reactie gemeente:

Het beheer en onderhoud van voetpaden, fietspaden en wegen is uitgewerkt in het Beheerplan wegen. De loop- en fietsnetwerken die in het Mobiliteitsplan worden vastgesteld krijgen daarin inderdaad een hogere prioriteit dan de overige trottoirs en fietspaden. Middels een visuele inspectie (uitgevoerd door een extern bureau) kan worden bepaald welke trottoirs hiervoor in aanmerking kunnen komen.

3.3.2 Inspraakreactie van: 27

2. Ambitie 5 Een robuuste infrastructuur, hoofdstuk 9.5.3. {onderhoud trottoirs, fietspaden, wegen en bermen)

In het mobiliteitsplan is opgenomen dat er meer aandacht dient te komen voor het onderhoud van trottoirs, wegen en bermen. Wij herkennen deze noodzaak en juichen dit toe. Zoals bekend is BuurtBestuurt Hedikhuizen al een aantal jaren in gesprek met medewerkers van de Gemeente over de zeer slechte kwaliteit van het straatwerk in de kern Hedikhuizen.

Waarschijnlijk ten overvloede merken we op dat er in Hedikhuizen geen trottoirs of fietspaden aanwezig zijn en al het verkeer noodgedwongen gezamenlijk gebruikt maakt van de smalle en slechte wegen. Deze situatie veroorzaakt grote overlast (geluid, onveilige situaties voor fietsers en wandelaars waaronder onze kinderen, volwassenen, ouderen, passanten en een aanmerkelijke hoeveelheid recreatief verkeer). En daar waar een combinatie met zwaar verkeer aanwezig is veroorzaakt de slechte staat van het onderhoud trillingen en scheuren in woningen. Deze problematiek is op 20/10/2020 met u gedeeld en tijdens de inspraakmogelijkheid in de Informatievergadering Ruimte en Duurzaamheid d.d. 20/1/2021 met de Raads- en Commissieleden besproken. Naast de problemen met het onderhoud van het straatwerk herkennen wij de noodzaak om meer werk te maken van het onderhoud van de bermen. De combinatie smalle wegen, zwaar vrachtverkeer en veel landbouwverkeer veroorzaakt regelmatig problemen met de bermen. We constateren echter dat er in het Mobiliteitsplan geen concrete maatregelen zijn opgenomen om invulling te geven aan dit onderdeel van de ambitie, het verbeteren van het onderhoud aan wegen en bermen.

Zienswijze C: Intensivering onderhoud wegen en bermen. BuurtBestuurt Hedikhuizen stelt voor om invulling te geven aan de ambitie 5 (robuuste infrastructuur) door in het Mobiliteitsplan een maatregel op te nemen om een concreet verbeterplan op te stellen om het achterstallig onderhoud in Hedikhuizen in een periode van 3 jaren weg te werken. Dit geeft tevens de mogelijkheid om invulling te geven aan ambitie 3 (gezonde, vitale en zelfstandige inwoners, maatregel 3C.03) door het onderhoudsniveau van looproutes (waar Hedikhuizen onderdeel van is) te verhogen en ouderen en anderen die slecht ter been zijn in staat te stellen gemakkelijk deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Graag gaat BuurtBestuurt Hedikhuizen hierover met de Gemeente in overleg. Desgewenst zijn wij bereid om mee te denken in het ontwikkelen van (pilot)voorstellen die de Gemeente in Hedikhuizen zou kunnen uitvoeren en die de Gemeente kunnen helpen bij het ontwikkelen van maatregelen voor de andere woonkernen binnen de Gemeente.

Reactie gemeente:

Het beheer en onderhoud van voetpaden, fietspaden en wegen is uitgewerkt in het Beheerplan wegen. De loop- en fietsnetwerken die in het Mobiliteitsplan worden vastgesteld krijgen daarin inderdaad een hogere prioriteit dan de overige trottoirs en fietspaden. Middels een visuele inspectie (uitgevoerd door een extern bureau) kan worden bepaald welke trottoirs hiervoor in aanmerking kunnen komen.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.4 Budget

3.4.1 Inspraakreactie van: 38

Pagina: gehele mobiliteitsplan

Onderwerp: budget

Hoe groot is uw budget om de komende jaren te werken aan de maatregelen in het mobiliteitsplan? En in hoeverre heeft Corona hier impact op. Hoe vindt afweging plaats voor verdeling budget tussen de domeinen (bijvoorbeeld mobiliteit versus zorg)?"

Reactie gemeente:

Binnen de huidige begroting is jaarlijks 200.000,- (structureel) opgenomen voor maatregelen uit het Mobiliteitsplan. Dit budget is voldoende om de komende vijf jaar kosten te dekken van campagnes, vervolgstudies en kleinschalige infrastructurele maatregelen. Grotere infrastructurele maatregelen kunnen we meerjarig afschrijven. Dit betekent dat we alleen rente

en aflossing uit het beschikbare budget hoeven te betalen. Hierdoor kunnen we een groot deel van de maatregelen die opgenomen zijn in het Mobiliteitsplan de komende vijf jaar uitvoeren. De planning en financiering moet nog wel afgestemd worden op werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud en GOL.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.5 Centrum parkeren

3.5.1 Inspraakreactie van: 23

Pagina 21: Parkeren winkelhart

Neem dan als uitgangspunt dat de woningeigenaren en ondernemers in de centra moeten parkeren op eigen terrein of op eigen parkeervoorziening en niet op de extra grotere parkeerterreinen, zodat de openbare parkeervoorziening beschikbaar zijn/blijven voor het winkelend publiek.

Reactie gemeente:

In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat een onderzoek plaatsvindt naar de parkeerdruk in (o.a.) Vlijmen en Vliedberg. Op basis van de resultaten van dit onderzoek bepalen we in overleg met ondernemers en omwonenden welke maatregelen eventueel nodig zijn.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.6 Deelauto's

3.6.1 Inspraakreactie van: 38, 40

Pagina: 15

Onderwerp: deelauto's

Waarom hebt u het alleen over (emissieloze) deelauto's in nieuwbouwprojecten? Ook in bestaande situaties zijn deelauto's nodig om de mobiliteitstransitie in gang te kunnen zetten en te komen tot een duurzame en prettige leefomgeving.

Reactie gemeente:

Dat is correct. De streefwaarde waaraan u refereert gaat specifiek over nieuwbouwprojecten omdat dit eenvoudiger te realiseren is dan duurzame deelmobiliteit in bestaande woonwijken. Dat neemt echter niet weg dat we daarnaast ook een algemene streefwaarde hebben gesteld voor de beschikbaarheid van (emissieloze) deelauto's: 1 per 500 huishoudens in 2030 en 1 per 100 in 2040. Wanneer u overweegt om in Haarsteeg een deelauto initiatief te starten dan zijn wij als gemeente uiteraard graag bereid om daar medewerking aan te verlenen. In het Uitvoeringsprogramma houden wij financieel rekening met een bijdrage vanuit de gemeente. Onder andere voor het reserveren van een parkeerplaats en het plaatsen van een laadpaal voor deelauto's. Het organiseren van de deelauto zelf zien wij primair als een initiatief dat bij de bewoners ligt, waarbij wij graag ondersteunen. Wij gaan hierover graag nader met u in gesprek.

3.6.2 Inspraakreactie van: 27

5. Overige vragen/verzoeken

- In uw ambitie 4 (een groene toekomst) geeft u bij punt 7.4 aan te streven naar het uitrusten van parkeervoorzieningen bij nieuwe woningen en het plaatsen van (emissie loze) deelauto 's bij nieuwbouwprojecten. Wij vinden het jammer dat de ambitie van de Gemeente

niet verder reikt dan nieuwbouwprojecten. Wij zijn benieuwd welke mogelijkheden en rolverdeling de Gemeente voor zich ziet tussen rijksbeleid , marktontwikkelingen en haar eigen invloed . Met andere woorden, welk pad zou bewandeld moeten worden om een deelauto in het dorp te krijgen en welke rol zou gemeente hierin op zich kunnen/willen nemen?

Reactie gemeente:

De streefwaarde waaraan u refereert gaat specifiek over nieuwbouwprojecten omdat dit eenvoudiger te realiseren is dan duurzame deelmobiliteit in bestaande woonwijken. Dat neemt echter niet weg dat we daarnaast ook een algemene streefwaarde hebben gesteld voor de beschikbaarheid van (emissieloze) deelauto's: 1 per 500 huishoudens in 2030 en 1 per 100 in 2040. Wanneer u overweegt om in uw kern een deelauto initiatief te starten dan zijn wij als gemeente uiteraard graag bereid om daar medewerking aan te verlenen. In het Uitvoeringsprogramma houden wij financieel rekening met een bijdrage vanuit de gemeente. Onder andere voor het reserveren van een parkeerplaats en het plaatsen van een laadpaal voor deelauto's. Het organiseren van de deelauto zelf zien wij primair als een initiatief dat bij de bewoners ligt, waarbij wij graag ondersteunen. Wij gaan hierover graag nader met u in gesprek.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

In paragraaf 9.4.3 van het Mobiliteitsplan voegen wij als maatregel toe dat we bewonersinitiatieven voor (duurzame) deelmobiliteit financieel en organisatorisch ondersteunen.

3.7 Enquête scholieren

3.7.1 Inspraakreactie van: 38

Pagina: 4 en 18

Onderwerp: betrekken scholieren

U hebt leerlingen van het D'Oultremontcollege betrokken. Veel scholieren gaan ook naar Waalwijk en 's-Hertogenbosch. In hoeverre hebt u deze leerlingen bevraagd over fietsveiligheid in de gemeente Heusden? Denk aan fietsen via Tuinbouwweg naar 's-Hertogenbosch, of fietsen via de Hoeve en Elshout naar Drunen en Waalwijk

Reactie gemeente:

De leerlingen van het D'Oultremontcollege hebben we specifiek benaderd omdat de algemene enquête gericht was op inwoners van de gemeente Heusden. We wilden ook graag respons krijgen van leerlingen die van buiten de gemeente Heusden naar het D'Oultremontcollege komen. Leerlingen van andere scholen die in onze gemeente wonen konden deelnemen aan de algemene enquête.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.8 Geluidsoverlast

3.8.1 Inspraakreactie van: 16

Op pagina 7, 9 en 15 wordt gesproken over een gezond & vitaal heusden. Wat hier in mijn ogen mist is een visie op het effect van verkeer op de gezondheid van mensen. In Heusden wordt veelal gebruik gemaakt van klinkerbestrating. Klinkerbestrating geeft veel geluidsoverlast wat een negatieve invloed heeft op de gezondheid van mensen. Mijn verzoek is om ook hier rekening mee te houden.

Reactie gemeente:

Op veel wegen in Vlijmen zal de maximumsnelheid worden teruggebracht van 50 naar 30 km/uur. Het gaat hierbij om een groot aantal klinkerwegen binnen de bebouwde kom van Vlijmen. Een lagere snelheid zal leiden tot een vermindering van de geluidsoverlast.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.9 GVVP te algemeen

3.9.1 Inspraakreactie van: 27

3) GVVP is te weinig concreet:

Het GVVP (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan) lijkt meer te focussen om richting te geven t.a.v. hele grote lijn, maar maakt naar mijn mening te weinig duidelijk wat nu het plan is om concreet in b.v. Vlijmen te veranderen. Dit document is op zich goed, maar een plan is concreter. Ik zou b.v. graag weten hoe u verkeersveilige wegen en woonwijken wil creëren en wat u aan de infrastructuur denkt te veranderen in Vlijmen. Zie ook eerder genoemde punten 1) en 2).

Reactie gemeente:

Een GVVP is inderdaad bedoeld om de grote lijnen uit te zetten. Het is een overkoepelend plan dat ingaat op alle aspecten van mobiliteit voor de gehele gemeente gedurende de komende 10 jaar. De concrete uitwerking van het GVVP gebeurt in deelplannen en -projecten. Overigens worden er voor Vlijmen wel al een aantal concrete maatregelen genoemd om wijzigingen aan te brengen aan de weginrichting en -structuur.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.10 Laadinfrastructuur

3.10.1 Inspraakreactie van: 23

Pag. 17 8.7:

Hoe wordt het alsmaar toenemende "laadpaalkleven" voorkomen? Bedoeld wordt hoe wordt voorkomen dat een auto bij de paal staat en de gehele dag/nacht blijft staan en een ander niet kan laden?

Reactie gemeente:

De komende twee jaar gaan we als eerste het aantal laadpalen fors uitbreiden. Indien nodig/wenselijk kunnen we het 'laadpaalkleven' aanpakken door aanvullende regels te stellen om 'laadpaalkleven' tegen te gaan.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.11 Onderhoud trottoirs

3.11.1 Inspraakreactie van: 38

Pagina: 7

Onderwerp: trottoirs

U geeft aan dat trottoirs, fietspaden, wegen en bermen goed onderhouden moeten zijn. Hoe brengt u het huidige niveau in beeld en hoe weegt u af welke locaties u gaat aanpakken. Wij

gaan ervan uit dat wandelroutes behorend bij het 'hoofd wandelnet' sowieso op orde moeten zijn? Denk bijvoorbeeld aan de Haarsteegsestraat, dat voetpad is in een slechte staat van onderhoud.

Reactie gemeente:

Het beheer en onderhoud van voetpaden, fietspaden en wegen is uitgewerkt in het Beheerplan wegen. De loop- en fietsnetwerken die in het Mobiliteitsplan worden vastgesteld krijgen daarin inderdaad een hogere prioriteit dan de overige trottoirs en fietspaden. Middels een visuele inspectie (uitgevoerd door een extern bureau) kan worden bepaald welke trottoirs hiervoor in aanmerking kunnen komen.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.12 Pakketbezorging

3.12.1 Inspraakreactie van: 23

Wij missen de visie m.b.t. de steeds toenemende ergernis en de verkeersproblemen ten gevolge van de zich nergens aan storende pakketdiensten?

Reactie gemeente:

In het Mobiliteitsplan is de volgende streefwaarde opgenomen "50% minder overlast door leveringen aan huis met pakketdiensten". De maatregel die hierbij hoort is om pick-up points te realiseren (maatregel 1B.05).

3.12.2 Inspraakreactie van: 38

Pagina: 20

Onderwerp: pick up points

Waar komen de pick-up points? Of hoe gaat u locaties bepalen en hoe wordt omgegaan met specifieke hinder op die locatie?

Reactie gemeente:

We kijken ook naar de mogelijkheid om Pick Up Points te realiseren bij bedrijventerreinen of in de buurt van op- en afritten. Daarnaast zoeken we ook mogelijkheden voor pick-up points in bestaande winkelcentra. De exacte locatie van de Pick Up Points moet nog nader worden onderzocht.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.13 Prioritering MUP

3.13.1 Inspraakreactie van: 27

4. Ten behoeve van het Uitvoeringsplan

Wij hebben begrepen dat er over het uitvoeringsplan geen inspraakprocedure wordt gehouden. Aangezien in het uitvoeringsplan de planning van de maatregelen wordt uiteengezet vinden wij het wel van belang om De Raad hierover te adviseren.

Zienswijze E uitvoeringsplan: Gezien de aard, ernst en langdurigheid van de gevaarzetting en problemen met het vrachtverkeer in de Lambertusstraat (maatregel 1B.04) en met de kwaliteit van de bestrating in Hedikhuizen met de bijbehorende gevaarlijke en onveilige situaties

(maatregel 9.5.3} verzoeken wij u om in het Uitvoeringsplan beide maatregelen op korte termijn te starten.

Reactie gemeente:

Gelijktijdig met de behandeling van het Mobiliteitsplan zal ook het Meerjaren Uitvoeringsprogramma aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Hierin wordt nader gespecificeerd welke maatregelen in welke periode uitgevoerd zullen worden. Bij de prioritering zal gekeken worden naar onder andere de mate waarin maatregelen bijdragen aan de speerpunten en ambities, naar de mogelijkheid om aan te sluiten bij andere uitvoeringsplanningen (bijvoorbeeld wegonderhoud) en naar de mogelijke (co-)financiering van maatregelen.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.13.2 Inspraakreactie van: 38

Pagina 3

Onderwerp: Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP)

In de informatiebijeenkomst hebben wij de volgende vraag gesteld:

Hoe worden maatregelen straks afgewogen. In het plan staat dat dat gebeurt op basis van de doelen. Maar is er een afwegingskader? En hoe wordt dat opgesteld?

U gaf daarop het volgende antwoord:

De maatregelen worden afgewogen op basis van de mate waarin zij bijdragen aan de verschillende speerpunten van de Mobiliteitsvisie. Voor de uitvoeringsplanning wordt daarnaast ook gekeken naar reeds geplande werkzaamheden vanuit andere disciplines (zoals wegonderhoud en riolering) en beschikbaarheid van budgetten, en eventuele subsidiemogelijkheden.

Dit antwoord geeft voor ons onvoldoende houvast. In de visie staan vele speerpunten. Een afweging van maatregelen kan ons inziens alleen als er aan deze speerpunten gewicht wordt toegekend. Het kan ons niet zo zijn dat alles even zwaar meeweegt. Daarnaast worden in het plan heel veel maatregelen benoemd, waarvan u ook weet dat deze zeer waarschijnlijk nooit allemaal kunnen worden uitgevoerd. Ook zal de verkeersstructuur Vlijmen straks veel aandacht gaan opeisen, waardoor aandacht voor de rest van de gemeente zal verlagen. Graag zien wij dat er een duidelijk afweegkader komt op basis waarvan wordt afgewogen welke maatregelen in de gehele gemeente Heusden worden genomen en op welk moment deze maatregelen worden genomen. Wij gaan ervan uit dat dit afweegkader wordt opgesteld alvorens het mobiliteitsplan wordt vastgesteld. We kunnen immers blijven dromen, het gaat er echter om dat we ook reëel met elkaar zijn over wat er daadwerkelijk kan gebeuren en wat we gaan doen.

Reactie gemeente:

Gelijktijdig met de behandeling van het Mobiliteitsplan zal ook het Meerjaren Uitvoeringsprogramma aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Hierin wordt nader gespecificeerd welke maatregelen in welke periode uitgevoerd zullen worden. Zoals eerder genoemd zal bij de prioritering gekeken worden naar onder andere de mate waarin maatregelen bijdragen aan de speerpunten en ambities, naar de mogelijkheid om aan te sluiten bij andere uitvoeringsplanningen (bijvoorbeeld wegonderhoud) en naar de mogelijke (co-)financiering van maatregelen. De ambities en speerpunten wegen inderdaad niet allemaal even zwaar mee. In de tabel op pagina 15 van het Mobiliteitsplan staan de gewichten per ambitie en speerpunt.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.13.3 Insppraakreactie van: 38

Pagina: gehele mobiliteitsplan

Onderwerp: focus plan

De verkeersstructuur in Vlijmen heeft veel impact en krijgt veel reactie van de omgeving. Dit gaat qua prioriteit ten koste van andere kernen, zo ook Haarsteeg. Hoe zorgt gemeente Heusden voor borging van andere belangen?

Reactie gemeente:

De prioritering van de maatregelen vindt in eerste instantie plaats op basis van een inhoudelijke afweging. Mocht de inhoudelijke afweging leiden tot een zeer onevenredige verdeling van maatregelen tussen de kernen, dan wordt ook daar rekening mee gehouden in de prioritering.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.13.4 Insppraakreactie van: 40

Pagina 3 Onderwerp: Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP)

In de informatiebijeenkomst heb ik de volgende vraag gesteld: Hoe worden maatregelen straks afgewogen. In het plan staat dat dat gebeurt op basis van de doelen. Maar is er een afwegingskader? En hoe wordt dat opgesteld? U gaf daarop het volgende antwoord: De maatregelen worden afgewogen op basis van de mate waarin zij bijdragen aan de verschillende speerpunten van de Mobiliteitsvisie. Voor de uitvoeringsplanning wordt daarnaast ook gekeken naar reeds geplande werkzaamheden vanuit andere disciplines (zoals wegonderhoud en riolering) en beschikbaarheid van budgetten, en eventuele subsidiemogelijkheden. Dit antwoord geeft voor mij onvoldoende houvast. In de visie staan vele speerpunten. Een afweging van maatregelen kan mijn inziens alleen als er aan deze speerpunten gewicht wordt toegekend. Het kan niet zo zijn dat alles even zwaar meeweegt. Daarnaast worden in het plan heel veel maatregelen benoemd, waarvan u ook weet dat deze zeer waarschijnlijk nooit allemaal kunnen worden uitgevoerd. Ook zal de verkeersstructuur Vlijmen straks veel aandacht gaan opeisen, waardoor aandacht voor de rest van de gemeente zal verlagen. Graag zie ik dat er een duidelijk afweegkader komt op basis waarvan wordt afgewogen welke maatregelen in de gehele gemeente Heusden worden genomen en op welk moment deze maatregelen worden genomen. Ik ga ervan uit dat dit afweegkader wordt opgesteld alvorens het mobiliteitsplan wordt vastgesteld. We kunnen immers blijven dromen, het gaat er echter om dat we ook reëel met elkaar zijn over wat er daadwerkelijk kan gebeuren en wat we gaan doen.

Reactie gemeente:

Gelijktijdig met de behandeling van het Mobiliteitsplan zal ook het Meerjaren Uitvoeringsprogramma aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Hierin wordt nader gespecificeerd welke maatregelen in welke periode uitgevoerd zullen worden. Zoals eerder genoemd zal bij de prioritering gekeken worden naar onder andere de mate waarin maatregelen bijdragen aan de speerpunten en ambities, naar de mogelijkheid om aan te sluiten bij andere uitvoeringsplanningen (bijvoorbeeld wegonderhoud) en naar de mogelijke (co-)financiering van maatregelen. De ambities en speerpunten wegen inderdaad niet allemaal

even zwaar mee. In de tabel op pagina 15 van het Mobiliteitsplan staan de gewichten per ambitie en speerpunt.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.14 Schoolomgeving

3.14.1 Inspraakreactie van: 23

Pagina 18, 1A.08:

Wij missen bij veiligere schoolomgeving een verwijzing naar de rapportage van VVN-Heusden. Tevens hebben wij via de scholen de ouders al voorzien van een door ons opgestelde folder voor het veilig rijden naar en vanaf de scholen.

Reactie gemeente:

Bij het inrichten van veilige schoolomgevingen zullen naast de school ook andere belanghebbenden zoals VVN worden betrokken. Hierbij zullen richtlijnen vanuit het CROW en van VVN worden gebruikt. Buiten de fysieke inrichting zullen ook mensgerichte campagnes een grote rol (blijven) spelen.

3.14.2 Inspraakreactie van: 23

Pagina 18, 1A.09:

De campagne "Lopend en fietsend naar school" wordt al jaren door meerdere scholen gebruikt. Bestaande campagne ondersteunen en/of breder uitrollen naar alle scholen

Reactie gemeente:

Het doel is inderdaad om bestaande en doeltreffende campagnes voort te zetten en zo mogelijk uit te breiden.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.15 Snelheid verkeer

3.15.1 Inspraakreactie van: 16

'- er wordt gesproken over de invoering van meer 30 km zones. Dat is in mijn ogen goed. Ik merk alleen op dat er ook aandacht moet zijn voor maatregelen die garanderen dat mensen zich ook aan die 30 km/u houden (meer verkeersluizen, drempels etc.). In mijn ervaring is het onvoldoende om een straat als 30 km-zone te bestempelen zonder ook daadwerkelijk maatregelen te nemen die dit garanderen. Mijn verzoek is om hier voor heel Heusden ook een visie op te ontwikkelen.

Reactie gemeente:

Bij het invoeren van 30 km/u zones worden inderdaad ook maatregelen getroffen om de weggebruikers te stimuleren zich aan de geldende snelheid te houden. De landelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen biedt al voldoende houvast voor het bepalen van de weginrichting en eventuele maatregelen. Een aparte visie voor de gemeente Heusden is in onze ogen daarom niet nodig. Het is wel zo dat het niet altijd mogelijk is om de optimale inrichting te realiseren. Dat kan zijn doordat er ook andere belangen spelen zoals busroutes, calamiteitenroutes of door beperkte beschikbaarheid van middelen.

3.15.2 Inspraakreactie van: 23

Pagina 16, Ambitie 5 + pag. 16, 8.6:

Wegcategorisering is prima maar de inrichting van de wegen dient overeenkomstig de snelheden te zijn. Niet eerst alleen maar een snelheidsbord plaatsen en niks aan de inrichting doen.

Reactie gemeente:

Bij het invoeren van 30 km/u zones worden inderdaad ook maatregelen getroffen om de weggebruikers te stimuleren zich aan de geldende snelheid te houden. Het is wel zo dat het niet altijd mogelijk is om de optimale inrichting te realiseren. Dat kan zijn doordat er ook andere belangen spelen (zoals busroutes of calamiteitenroutes) of door beperkte beschikbaarheid van middelen.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.16 *Uniforme voorrang fietser op rotonde*

3.16.1 Inspraakreactie van: 35

Nog een algemene opmerking: * Het is wenselijk om voor alle rotondes binnen de gemeente dezelfde voorrangssituatie voor fietsers te maken en bovenal dient de situatie voor fietsers t.p.v. het viaduct en rotonde Nieuwkuijk te worden verbeterd.

Reactie gemeente:

In het Mobiliteitsplan is de volgende streefwaarde opgenomen: "100% van de wegen voldoet aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken van het programma Duurzaam Veilig (DV) Wegverkeer." Onderdeel van de landelijke richtlijnen is dat buiten de bebouwde kom fietsers geen voorrang hebben op een rotonde. Binnen de bebouwde kom hebben fietsers in principe wel voorrang op de rotonde, tenzij het gaat om een meerstrooks- of turborotonde en tenzij de maximumsnelheid 70 km/u bedraagt.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.17 *Vrachtverkeer in de kern*

3.17.1 Inspraakreactie van: 9

Druk van het vrachtverkeer op het plaatselijk wegennet.

Waarom geen verbod voor vrachtverkeer dat geen bestemming heeft binnen het dorp. Een soortgelijk verbod is met succes in Boxtel ingevoerd.

Het vraagt wel een actieve handhaving.

Reactie gemeente:

Het is onduidelijk over welke specifieke situatie dit gaat. In zijn algemeenheid geldt dat een inrijverbod voor vrachtverkeer met een algemene uitzondering voor bestemmingsverkeer maar een beperkt effect heeft omdat het zeer moeilijk te handhaven is. We zijn daarom benieuwd naar de ervaringen in Boxtel en zullen daarom contact met de gemeente Boxtel opnemen hierover.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

3.18 Wat als GOL niet doorgaat

3.18.1 Inspraakreactie van: 16

In het document wordt veelal gesproken over de effecten van GOL. Er wordt in dit document vanuit gegaan dat GOL doorgaat. Ik zou dat toejuichen. De realiteit is dat dit nog wel even kan duren en dat het mogelijk helemaal niet of in een andere variant door zal gaan. Er worden bv een aantal knelpunten genoemd die moeten worden aangepakt, maar bij het niet/anders doorgaan van de GOL zullen ook andere knelpunten moeten worden aangepakt. Wat is het plan dan en hoe reduceer je dan al het sluipverkeer?

Reactie gemeente:

Vooralsnog gaan we ervan uit dat de maatregelen van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) gewoon kunnen worden uitgevoerd. Wanneer dat niet het geval is, dan heeft dat inderdaad consequenties voor een deel van de maatregelen in het GVVP. Deze maatregelen zullen daarop worden aangepast.

AANPASSING MOBILITEITSPPLAN:

Geen

3.19 Werkgroep

3.19.1 Inspraakreactie van: 27

5. Overige vragen/verzoeken

Tot slot verzoeken wij u om de Commissie Verkeer van BuurtBestuurt Hedikhuizen te betrekken bij het uitwerken van de overige maatregelen uit het Mobiliteitsplan, waar dat relevant is. Te denken valt aan maatregelen 28.01(onderzoek scheiden fietsers en landbouwverkeer), 4C.01 (opstellen plankaart laadinfrastructuur) en SA.02 (inventarisatie en aanpassing verkeersborden) .

Reactie gemeente:

BuurtBestuurt Hedikhuizen zal betrokken worden bij de voorbereiding van deze maatregelen. Ook voor andere maatregelen geldt dat we BuurtBestuurt Hedikhuizen zoveel mogelijk aan de voorkant betrekken. Hiervoor nodigen we u uit om aan te sluiten bij de "Werkgroep Prettige en Veilige Leefomgeving" op het moment dat er relevante bespreekpunten zijn voor Hedikhuizen.

AANPASSING MOBILITEITSPPLAN:

Geen

3.19.2 Inspraakreactie van: 38

Pagina 19

Onderwerp: Prettige en veilige leefomgeving

U spreekt over het GVO. Wat is dat?

Daarnaast: op welke wijze gaat u de buurt bestuurt organisaties aanhaken bij de club voor 'Prettige en veilige leefomgeving'. Graag dragen we als werkgroep Verkeer&Openbare Ruimte vanuit Hart voor Hartsteeg bij aan verdere invulling van de mobiliteit in gemeente Heusden.

Reactie gemeente:

GVO staat voor Gemeentelijk Verkeersveiligheid Overleg. Hieraan nemen nu - naast de gemeente - politie, VVN en ad hoc Fietsersbond deel. We willen de Buurt Bestuurt

organisaties laten aansluiten op het moment dat er relevante bespreekpunten zijn voor de betreffende wijk of kern.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

4. Drunen

4.1 Duinweg

4.1.1 Inspiraakreactie van: 8

In het mobiliteitsplan gemeente Heusden, lees ik een aantal malen dat de bereikbaarheid van de Drunense Duinen verbeterd moet worden.

Nu ben ik bewoner van de Van Goghstraat en onze achtertuin grenst aan de Duinweg.

Het verkeer op de Duinweg veroorzaakt nu reeds veel geluidshinder. Met name als er te hard wordt gereden en specifiek door motorrijders.

Ook de recentere ontwikkelingen rond het opzetten van een nieuw waterpark bij de roeivijver lijkt ervoor te gaan zorgen dat er veel meer verkeer over de Duinweg gaat komen.

Daarnaast geeft het huidige verkeer plus het toekomstige verkeer ook een uitstoot van fijnstof, broeikas gassen en stikstofoxides. Door deze uitstoot vlak bij het natura2000 gebied lijkt mij een grotere verkeersstroom naar de Duinen niet wenselijk, dit is namelijk in strijd met Ambitie 1, 2 en 4 van het GVVP.

Ik pleit er ook voor dat "Ambitie 1, Een prettige en veilige leefomgeving" ook van toepassing wordt voor de bewoners grenzend aan de Duinweg.

Het beperken van de hoeveelheid verkeer en het verlagen van de snelheid (tot het geldende maximum van nu 50 maar mogelijk 30 km/hr) is m.i. dus noodzakelijk.

Stel dat de huidig gemiddelde snelheid 60 km/h is en dat deze gereduceerd wordt tot 30 km/h dan geeft dit een verminderde uitstoot van ongeveer een factor 4, want 2x zo hard rijden kost ongeveer 4x zoveel brandstof en geeft ook evenzoveel extra fijnstof en stikstofoxides.

Hiertoe zouden er een aantal maatregelen genomen kunnen worden:

1. Het inrichten van de Duinweg, zodat te hard rijden niet mogelijk meer is.
2. Het handhaven van de maximale snelheid, bv. door een traject controle en/of permanente filtskasten
3. Het verminderen van het auto- en motorverkeer over de Duinweg. Door aanrijden van de Drunense Duinen, Giersbergen via de statenlaan in Drunen, en de Margrietweg te bevorderen. Ook kan gedacht worden aan het verbeteren van de Kanaalweg / Hoge Schijf als aanrij route vanuit de toekomstig afrit van de a59 tussen Drunen en Waalwijk.
4. Het groeien van tourisme te beperken. De aanleg van een attractiepark/zwembad met een grotere dan lokale doelgroep is niet nodig. Dit gaat 100.000 tot 150.000 bezoekers per jaar geven, wat neerkomt op een zeer grote verkeersstroom.
5. Het aanbrengen van stillere asfalt.

Samenvattend, ook de leefbaarheid aan de Duinweg in Drunen zou onderdeel moeten zijn/worden van het GVVP, want ik ben het van harte eens met de uitgesproken Ambities hiervan.

Reactie gemeente:

Alle wegen met woningen en andere bestemmingen worden in Drunen via een gebiedsontsluitingstructuur ontsloten. Deze 'ring van wegen' heeft onder andere een 50 km regime, voorrang, asfaltbestrating en fietsvoorzieningen. De Duinweg maakt deel uit van deze ontsluitingstructuur. Direct binnen en buiten de ring hebben alle wegen een verblijfsfunctie en zijn opgenomen binnen een 30 km-zone. Door het aanbieden van een goede

ontsluitingstructuur wordt het minder aantrekkelijk om door de woongebieden te sluipen wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Binnen de belangen van bovenstaand uitgangspunt wordt wel gestreefd naar het optimaliseren van leefbaarheid.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

4.2 Fietspad Drunense Duinen

4.2.1 Insppraakreactie van: 23

Pagina 14, opgave 3a.2:

De fietspaden van, naar en door de Loonse en Drunense Duinen verbeteren en aantrekkelijker maken. Wordt hiermee ook bedoeld de fiets- en wandel verbinding vanaf de Heidijk (einde Torenstraat), langs de sportvelden richting de parkeerplaats "steegerf" nabij Duinrand? Het lijkt beter om deze verbinding apart te noemen.

Reactie gemeente:

Opgave 3a.2 is onderdeel van "Gebiedsagenda Loonse en Drunense Duinen en de schil". Deze opgave is als input voor het GVVP opgenomen in het Mobiliteitsplan. Het beter geschikt maken van de Torenstraat als toeristisch-recreatieve verbinding tussen de kern Drunen en natuurpoort de Drie Linden staat verderop in het Mobiliteitsplan genoemd als aparte maatregel (maatregel 4A.01).

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

4.3 Openbaar vervoer

4.3.1 Insppraakreactie van: 23

Pagina 16, 8.5: Openbaar vervoer:

Worden de normen met betrekking tot de loopafstand vanuit het centrum Drunen naar het openbaar vervoer wel gehaald?

Reactie gemeente:

Voor het bepalen van de loopafstand hebben we als norm 400 meter hemelsbreed gehanteerd. De buurtbushaltes in het centrum van Drunen liggen binnen deze loopafstand. De overige bushaltes van de bussen die buiten het centrum om rijden vallen buiten deze loopafstand.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

5. Haarsteeg

5.1 Fietspad Tuinbouwweg

5.1.1 Insppraakreactie van: 38

Pagina:

Onderwerp fietspad Tuinbouwweg

Het fietspad langs de Tuinbouwweg naar Drunen staat al jaren op de planning, dit is er nog steeds niet. Wanneer kunnen de kinderen veilig naar d'Oultremontcollege fietsen?

Reactie gemeente:

De realisatie van een fietspad langs de Tuinbouwweg tussen Elshout en de rotonde Abt van Engelenlaan is in voorbereiding en voor de zomervakantie 2021 is reeds gestart met het noodzakelijke bestemmingsplan.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

5.2 Fietsroute Tuinbouwweg

5.2.1 Inspiraakreactie van: 38

Pagina: bijlage fietsstructuur

Onderwerp: dagelijkse fietsroutes

Waarom is de Tuinbouwweg niet helemaal meegenomen als dagelijkse fietsroute? Mensen die richting 's-Hertogenbosch fietsen gebruiken deze route immers vaak.

Reactie gemeente:

In de enquête is deze route niet onderscheidend als veelgebruikte route naar voren gekomen. Daarnaast is het na GOL mogelijk om via de Abt van Engelenlaan en de snelfietsroute richting 's-Hertogenbosch te fietsen.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

5.3 Fietsstraat Priemsteeg

5.3.1 Inspiraakreactie van: 38, 40

Pagina 18

Onderwerp: Veilige sport- en schoolomgevingen

U geeft aan veilige sportomgevingen na te streven. In de informatiebijeenkomst hebben wij al een vraag gesteld over de omgeving van sportpark Haarsteeg, en specifiek de inrichting van de Priemsteeg:

In het plan staat dat de Priemsteeg een fietsstraat moet worden. Gaat dit dan over de hele Priemsteeg?

U geeft als antwoord:

Er wordt in ieder geval voorgesteld om de Priemsteeg tussen de Tuinbouwweg en de Groen van Prinstererlaan als fietsstraat in te richten. We onderzoeken nog of het wenselijk is om ook het deel van de Priemsteeg ten Noorden van de Tuinbouwweg zo in te richten. Wij zijn blij dat u ook ziet dat er op de Priemsteeg een probleem is. We zijn echter verbaasd over de manier waarop dit issue is meegenomen in het Mobiliteitsplan, en ook verbaasd over het antwoord wat u geeft. U kiest ons inziens een oplossingsrichting zonder het volledige probleem te duiden. Want welk probleem pakt u nu eigenlijk aan?

- U richt zich vooral op fietsveiligheid vanaf Vlijmen. Terwijl vanaf Vlijmen het sportpark Haarsteeg te bereiken is met losse fietspaden met daarnaast een 30 km/u weg waarin ook nog eens vele drempels liggen waardoor het lastig is heel hard te rijden. Zit het grootste probleem nu daadwerkelijk aan de Vlijmense kant?
- Vanaf Haarsteeg is het ronduit gevaarlijk om met de fiets naar het sportpark te komen. Een smalle weg, waar hard wordt gereden, waar op drukke dagen vele auto's staan geparkeerd, met een kruising met de Tuinbouwweg waar we het regelmatig bijna mis zien gaan. Hoezo zegt u dan dat u een herinrichting wilt vanaf de Tuinbouwweg. Noordelijker zit het probleem immers ook al. Dit is door inwoners ook aangegeven in de mobiliteitsenquête. In uw rapportage over de enquête (die u heeft gedeeld na de informatieavond) staat echter ook al

alleen 'Priemsteeg (zuidelijk van Tuinbouwweg) • Niet veilig voor fietsers en voetgangers'. Wij vinden dit bijzonder en willen graag weten waarop dit is gestoeld.

- Het sportpark wordt iedere avond en ieder weekend overspoeld met auto's. Is er gekeken waarom mensen de auto nemen en niet de fiets? Hebt u gekeken waarom mensen nu keuzes maken, en op welke manier u die keuzes kunt beïnvloeden?

Wij vragen u echt op korte termijn te zorgen dat inwoners uit Haarsteeg, en vooral onze kinderen, op een veilige manier met de fiets bij hun eigen sportpark kunnen komen en ook via de Priemsteeg naar Vlijmen kunnen fietsen (huisarts, zwembad). Uw antwoord, dat u vanaf de Tuinbouwweg gaat kijken naar een oplossing, waarbij focus gaat naar veilige bereikbaarheid vanuit Vlijmen, past ons inziens niet.

Graag horen wij welk probleem u denkt te moeten aanpakken, welke analyse hieraan ten grondslag ligt, welke oplossingen u hebt overwogen en welke belanghebbenden u hierbij hebt betrokken.

Reactie gemeente:

Het idee om de Priemsteeg in te richten als fietsstraat is nog in een vroeg stadium. Een nadere uitwerking hiervan moet nog plaatsvinden. Hierbij zullen uiteraard de sportvereniging en Buurt Bestuurt van Geerpark en Haarsteeg betrokken worden. U maakt terecht de opmerking dat het deel van de Priemsteeg tussen Tuinbouwweg en Haarsteeg hierin ook meegenomen moet worden.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Het inrichten van de gehele Priemsteeg (van Haarsteeg tot Groen van Prinstererlaan) is toegevoegd aan het Mobiliteitsplan als maatregel nummer 1A.16.

5.4 GOL Tuinbouwweg

5.4.1 Inspraakreactie van: 38, 40

Pagina 29

Onderwerp: effect GOL op andere locaties

Op welke locaties gaat GOL zorgen voor een toename van het verkeer en welke compenserende maatregelen worden hier genomen? Wij denken bijvoorbeeld aan de Tuinbouwweg.

Reactie gemeente:

Voor een eenduidige weergave van de verkeersmodelintensiteiten verwijzen we u naar de website www.oostelijkelangstraat.nl. Op deze site zijn onder het kopje verkeersmodel alle verkeerscijfers in te zien.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

5.5 Hub Jonkheer de la Courtstraat

5.5.1 Inspraakreactie van: 38

Pagina 23

Onderwerp: Hub en OV

In het plan is opgenomen dat een hub wordt gerealiseerd op de De la Courtstraat. Het lijkt ons handig als dan ook lijnen 136 en 300 hier samenkomen, zodat er vanuit diverse richtingen een goede overstapmogelijkheid wordt gecreëerd.

Reactie gemeente:

Bij de ontwikkeling van een hub op deze locatie zullen mogelijke aanpassingen in de lijnvoering besproken worden met de provincie en de vervoerder. Het is de vraag of zij bereid zijn om lijn 300 over het gemeentelijk wegennet te laten gaan.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

5.6 Inrichting 30 km/u wegen

5.6.1 Inpraakreactie van: 38, 40

Pagina 18

Onderwerp: afwaarderen wegen naar 30 km/u

In het plan is aangegeven dat Mommersteeg, Hoeve en Inlaagdijk 30 km/uur gaan worden.

Daarover hebben we een aantal vragen:

- In de tabel onderaan de pagina 18 staat alleen de Mommersteeg benoemd. Waarom staan de andere straten hier niet aangegeven?
- De Haarsteegsestraat is nu enkele jaren 30 km/uur. Er wordt echter nog steeds veel harder gereden. In de informatiebijeenkomst hebben wij hierover al een vraag gesteld.

Wat doet u om wegen echt af te waarderen. Een bordje van 30 helpt niet... en wat doe je met wegen waar je nu dertig zou mogen, maar de gemiddelde snelheid veel hoger ligt?

U geeft als antwoord:

Een aantal wegen waar nu 50 km/u gereden mag worden kunnen zonder extra maatregelen een maximum snelheid krijgen van 30 km/u, bijvoorbeeld de Julianastraat in Vlijmen. Voor andere wegen, zoals de Admiraalsweg in Drunen, geldt dit niet. Deze weg zal daarom een nieuwe inrichting krijgen die past bij een maximumsnelheid van 30 km/u.

U zegt dat wegen een inrichting krijgen die past bij 30km/uur. In de Haarsteegsestraat heeft u echter niets ondernomen. Dat geeft ons geen vertrouwen in het realiseren van 30 km/uur op andere plaatsen. Graag zien wij in het plan opgenomen wat u gaat doen, zowel in bestaande situaties als in nieuwe situaties. Zeker aangezien er in het plan wordt gesteld: "de werkelijk gereden (gemeten) gemiddelde snelheid op een weg mag niet hoger liggen dan de geldende maximum snelheid".

- In het mobiliteitsplan zegt u dat er interventies komen om de veiligheid te bevorderen. Er zijn op enkele plaatsen tijdelijke afbeeldingen op de weg verschenen. Deze interventies zijn echter niet goed overdacht en dragen niet bij in de veiligheid (bijvoorbeeld de spelende kinderen die nu in de Mommersteeg op de weg staan, hadden aan de andere kant van de weg moeten liggen, voor de nieuwe straat van rechts naar Victoria die ineens opdoemt). Wat gaat u doen om interventies daadwerkelijk goed te benutten, en daarmee dus ook tijd en geld goed in te zetten?
- Zowel vanuit de Hoeve als vanuit de Haarsteegsestraat is er al jaren contact met de gemeente over het te hard rijden. In de Hoeve is ook toegezegd dat er maatregelen komen, in de Haarsteegsestraat is aangegeven dat er ook met gedragsinterventies aan de slag wordt gegaan, omdat echte maatregelen volgens u niet zouden kunnen. Wanneer komen we van praten naar doen, en gaat u daadwerkelijk iets doen aan de inrichting van deze wegen?
- U geeft aan dat de Tuinbouwweg een erftoegangsweg wordt. Welke maatregelen gaat u hier nemen om te zorgen dat de inrichting van de weg ook hierbij past, zodat het gebruik (en snelheid) van de weg ook daadwerkelijk passend zijn? Veiligheid van fietsers is hier een groot aandachtspunt.

Reactie gemeente:

De meeste wegen in zowel Haarsteeg als Vlijmen zijn reeds opgenomen binnen een 30 km-zone. In Haarsteeg zijn het zuidelijk deel van de Mommersteeg en de Inlaagdijk de enige uitzonderingen. Voor de Inlaagdijk zal overigens nog een komgrenswijziging moeten plaatsvinden. Dat er helaas op diverse wegen welke binnen 30 km-zones vallen veelal harder wordt gereden dan toegestaan is helaas bekend. Zeker op wegen waar ook de bus rijdt en die belangrijk zijn voor de brandweer en andere hulpdiensten is terughoudend omgegaan met snelheidsremmende voorzieningen. Het vraagt maatwerk om op betreffende wegen extra maatregelen te treffen. Dit zal altijd met belanghebbenden worden kortgesloten. De Tuinbouwweg is reeds een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. In het verleden zijn al op diverse locaties snelheidsremmende voorzieningen getroffen. Daarnaast zijn we bezig te onderzoeken of op het deel langs de Tuinbouwweg tussen Elshout en de rotonde Abt van Engelenlaan een vrijliggende fietsvoorziening haalbaar is. Het is inderdaad de bedoeling om De Hoeven in Haarsteeg af te waarden van 50 naar 30 km/u. De bijbehorende maatregel is inderdaad niet opgenomen in de maatregelen genoemd onder 9.1.1. In de definitieve versie passen we dit aan.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Op pagina 16 van het Mobiliteitsplan voegen we als maatregel bij 9.1.1 toe: "De Hoeven, Haarsteeg van 50 naar 30 km/u".

5.6.2 Inspraakreactie van: 21

Ik heb al 1,5 jaar contact met medewerkers van de verkeersveiligheid van de gemeente Heusden over de extreem hoge snelheden in De Hoeven in Haarsteeg. Er is een half jaar geleden toegezegd dat er maatregelen komen om te snelheid van voertuigen af te remmen. Er is daar een half jaar geleden subsidie voor aangevraagd en dit is toegezegd. Ook is er een aantal jaar geleden uit een onderzoek gekomen dat de Hoeven een 30 km zone moet zijn. Echter, zijn beide acties niet in het verkeersplan opgenomen. Graag zie ik beide acties terugkomen in het verkeersplan.

Reactie gemeente:

Het is inderdaad de bedoeling om De Hoeven in Haarsteeg af te waarden van 50 naar 30 km/u. De bijbehorende maatregel is inderdaad niet opgenomen in de maatregelen genoemd onder 9.1.1. In de definitieve versie passen we dit aan.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Op pagina 16 van het Mobiliteitsplan voegen we als maatregel bij 9.1.1 toe: "De Hoeven, Haarsteeg van 50 naar 30 km/u".

5.7 *Knelpunten enquête*

5.7.1 Inspraakreactie van: 38

Onderwerp: achterliggende analyses

In het mobiliteitsplan is aangegeven dat het is gebaseerd op ongevalscijfers en de mobiliteitsenquête. Het rapport over de ongevalscijfers is niet beschikbaar, en in het rapport over de mobiliteitsenquête zijn alleen geaggregeerde cijfers opgenomen. We zien dat vanuit Haarsteeg veel is gereageerd op de enquête, we zien echter niet welke knelpunten zijn aangedragen en ook hebben we geen zicht op de afweging die u maakt om knelpunten wel of niet mee te nemen in het totaalbeeld. We hebben hierover een aantal vragen:

- Kunt u de groslijst aan knelpunten met ons delen?

- Kunt u aangeven hoe u de input hebt gewogen, en hoe u tot uw knelpuntenlijst bent gekomen? 'Wint' hier sowieso het dorp met de meeste inwoners omdat daar dan vanzelfsprekend ook de meeste reacties op een enquête komen?
- In hoeverre mogen wij op basis daarvan onze reactie op het plan nog verfijnen?

Reactie gemeente:

Uiteraard kunt u inzage krijgen in de achterliggende analyses. Mede gezien uw overige opmerkingen stellen wij voor om een bijeenkomst met u te plannen om de analyses en geplande maatregelen door te nemen.

AANPASSING MOBILITEITSPAN:

Geen

5.8 Kruispunt Mommersteeg - Tuinbouwweg

5.8.1 Inspraakreactie van: 38

Pagina 18

Onderwerp: aanpak onveilige kruispunten

Al jaren wordt er gesproken over het aanpakken van het onveilige punt kruispunt Mommersteeg-Tuinbouwweg. We zijn blij om te zien dat dit punt nu ook daadwerkelijk in het plan is aangegeven. In dit plan is er echter geen enkele planning aangegeven. Wij hebben daarom het vermoeden dat het blijft bij dromen over een herinrichting van het kruispunt in plaats van doen. Graag zien wij in het plan een duidelijk afweegkader voor de maatregelen waarin helder wordt wat u daadwerkelijk belangrijk vindt en wat dus ook de volgorde van maatregelen gaat bepalen. En wij gaan ervan uit dat veiligheid hierbij hoog op de prioriteitenlijst staat en dit kruispunt dus ook vooraan in de planning staat.

Reactie gemeente:

Gelijktijdig met de behandeling van het Mobiliteitsplan zal ook het Meerjaren Uitvoeringsprogramma aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Hierin wordt nader gespecificeerd welke maatregelen in welke periode uitgevoerd zullen worden. Het kruispunt Mommersteeg - Tuinbouwweg is een van de projecten waarvan we aan de gemeenteraad voorstellen om deze in de eerstkomende vier jaar uit te voeren.

AANPASSING MOBILITEITSPAN:

Geen

5.9 Loopafstand scholen

5.9.1 Inspraakreactie van: 38, 40

Pagina 10

Onderwerp: loopafstand scholen

U zegt dat in alle dorpen een basisschool op loopafstand is (behalve Herpt en Hedikhuizen). Wat vindt u hierin een acceptabele loopafstand?

Reactie gemeente:

Bij de ruimtelijke analyse hebben wij voor basisscholen een 1.000 meter aangehouden als acceptabele loopafstand. Dat komt overeen met maximaal 10 tot 15 minuten lopen.

AANPASSING MOBILITEITSPAN:

Geen

5.10 Overstap 135 - 136

5.10.1 Inspraakreactie van: 38

Pagina 16

Onderwerp: openbaar vervoer

Is overstap tussen 135 richting 's-Hertogenbosch en 136 richting Waalwijk goed geborgd?

Reactie gemeente:

Op de Vijfhoevenlaan komen haltes waar beide lijnen halteren. Hier kan een overstap gemaakt worden van de ene naar de andere buslijn.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

5.11 Pater v.d. Elsenstraat

5.11.1 Inspraakreactie van: 38

Pagina: gehele mobiliteitsplan

Onderwerp: klimaat

Is er in thema's rekening gehouden met effecten klimaat? Denk bijvoorbeeld aan klimaatbestendige infrastructuur in relatie tot veiligheid. Wij denken hierbij aan specifieke bestaande situaties zoals de Pater vd Elsenstraat in Haarsteeg.

Reactie gemeente:

Het klimaatbestendig inrichten van infrastructuur vindt plaats bij de uitvoering van de maatregelen en maakt geen onderdeel uit van het GVVP zelf.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

5.12 Streefwaarde OV

5.12.1 Inspraakreactie van: 38

Pagina 16

Onderwerp: openbaar vervoer

U stelt als streefwaarde 'tot 15 km is OV reistijd max 20% hoger dan autoreistijd'. Wij zijn benieuwd wat u gaat doen om deze streefwaarde te halen. Want bijvoorbeeld van Haarsteeg naar Drunen haal je nooit in +20%. Hoe wilt u deze streefwaarde ooit gaan halen? En wij vragen ons ook af of het verstandig is in deze omgeving een dergelijke streefwaarde te benoemen.

Reactie gemeente:

Als referentie is uitgegaan van één centrale plaats in onze gemeente, namelijk de Spoorlaan bij Drunen ter hoogte van afrit 42. Maar deze streefwaarde kunnen we niet behalen voor alle plaatsen binnen onze gemeente. Specifiek voor Haarsteeg is deze streefwaarde inderdaad niet haalbaar.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Op pagina 16 van het Mobiliteitsplan voegen we bij bullet 1 en 2 van 8.5 als toelichting toe: "Gemeten vanuit de Spoorlaan in Drunen, nabij afrit 42".

5.13 Verlichting tussen Haarsteeg en Elshout

5.13.1 Inspraakreactie van: 38

Pagina: gehele mobiliteitsplan

Onderwerp: sociale veiligheid

Zijn er uit de enquête ook knelpunten gekomen op het gebied van sociale veiligheid? Wij missen het onderwerp in het mobiliteitsplan. Het ontbreken van verlichting tussen Haarsteeg - Elshout is immers al vaak aangekaart en geeft sociale onveiligheid voor fietsers (ook naar scholen).

Reactie gemeente:

Binnen het Beleidsplan Openbare Verlichting zijn de verlichtingseisen opgenomen. Hierbij speelt naast sociale en verkeersveiligheid ook de flora en fauna en duurzame energie een rol.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

6. Hedikhuizen

6.1 Aanpassing Groenstraat

6.1.1 Inspraakreactie van: 25

1. Ambitie S Een robuuste infrastructuur. maatregel SA.01 (veranderen Groenstraat tussen Haarsteeg en Herpt in een erftoegangsweg):

In het Mobiliteitsplan is een aanpassing voorzien van de Groenstraat tussen Haarsteeg en Herpt. Volgens de tekeningen (bijlage kaart 8.6 van het Mobiliteitsplan, wegcategorysering) zal vanaf de kruising Zeggelaarseweg-Rietveldenweg-Groenstraat de weg ingericht gaan worden als

erf toegangsweg . Deze aanpassing biedt ook de mogelijkheid om een aantal veiligheidsproblemen structureel op te lossen:

- Zienswijze A: Effect voorgenomen aanpassing Groenstraat op kruising Zeggelaarseweg-Rietveldenweg-Groenstraat

Deze kruising is door de Gemeente al voorzien van bebording " gevaarlijke kruising", maar desondanks vinden er regelmatig ongelukken plaats, zelfs vrij recent nog. Daarnaast is in een rapport van Veilig Verkeer Nederland (verder afgekort als WVN, rapport d.d. 1/5/2019 , in uw bezit en kan eventueel nog nagezonden worden) vastgesteld dat de overstekende fietspaden (te) onopvallend zijn en dat er op de kruising niet wordt gewaarschuwd voor fietsers. Om die redenen stellen wij voor om bij de voorgenomen aanpassingen van de Groenstraat deze kruising structureel veilig te maken door:

- o Ruim v66r de kruising de snelheid te reduceren tot 60km per uur {dus niet pas vanaf de kruising de snelheid te verlagen);;
- o De kruising beter te verlichten;
- o De kruising te voorzien van dwingende snelheid remmende maatregelen zoals een plateau of rotonde.

- Zienswijze B: Effect voorgenomen aanpassing Groenstraat op kruising Lambertusstraat-Groenstraat

Ook deze kruising kan als gevaarlijk worden aangemerkt. Zoals in een rapport van Veilig

Verkeer Nederland (verder afgekort als VVN, rapport d.d. 1/ 5/ 2019, in uw bezit en kan eventueel nagezonden worden) al is aangegeven is de kruising slecht zichtbaar door de eenzijdige verkanting in de weg (t.g.v. de bocht in de Groenstraat zelf). Ook is door WN vastgesteld dat de ANWB-mast (die vaak ook een kruising extra accentueert) door de bomenrij nauwelijks zichtbaar is en dat vanuit beide richtingen de overstekende fietspaden nauwelijks opvallen. Gevolg is dat er regelmatig onveilige situaties ontstaan wanneer er verkeer afslaat richting de Lambertusstraat in combinatie met achteropkomend verkeer. In aansluiting op het advies van WN verzoeken wij om deze kruising structureel veilig te maken door:

- o De bewegwijzering te verplaatsen van de oostzijde naar de westzijde van de kruising {hetgeen ook gezien kan worden als uitvoering van maatregel SA.02 {inventarisatie en aanpassing verkeersborden}};
- o De kruising beter te verlichten;
- o De kruising te voorzien van dwingende snelheid remmende maatregelen zoals een plateau of rotonde.

Reactie gemeente:

Uw suggesties om de 60 km/u zone al voor de kruising met de Zeggelaarseweg te laten beginnen nemen we op in het definitieve Mobiliteitsplan. Uw suggesties nemen we mee in de planuitwerking van het afwaarderen van de Groenstraat. Uiteraard wordt BuurtBestuurt Hedikhuizen bij de planvoorbereiding betrokken als een van de belanghebbenden.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Op de kaart van de wegcategorisering laten we de blauwe lijn "Erftoegangsweg" 100 meter ten zuiden van het kruispunt met de Zeggelaarseweg beginnen.

6.2 Bereikbaarheid agrarische bedrijven

6.2.1 Inspiraakreactie van: 2

In het plan wordt nauwelijks ingegaan op het vracht- landbouwverkeer in Hedikhuizen er wordt alleen melding gedaan van enige hinder van steenauto's van en naar steenfabriek.

Voor de agrarische bedrijven rond Hedikhuizen is het van essentieel belang dat de landbouw bedrijven toegang blijven houden tot de bedrijven en hun percelen in en om Hedikhuizen.

Reactie gemeente:

Uitgangspunt van het Mobiliteitsplan is dat de agrarische bedrijven en percelen bereikbaar blijven voor landbouwverkeer.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

6.3 Deelfiets

6.3.1 Inspiraakreactie van: 27

5. Overige vragen/verzoeken

- In uw ambitie 2 (ruimte voor ondernemerschap) heeft u als maatregel (2A.01) aangegeven een proef te willen doen met deelfietsen bij bushaltes. BuurtBestuurt Hedikhuizen wil graag meer informatie ontvangen over de werking van deze proef en met u onderzoek doen naar de behoefte aan een dergelijke proef in Hedikhuizen.

Reactie gemeente:

Wanneer we deze maatregel uit gaan voeren zullen we contact met u opnemen om te bespreken of er binnen Hedikhuizen behoefte is aan het plaatsen van een deelfiets bij de bushalte en welke rol BuurtBestuurt daarbij kan spelen.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

6.4 Snelheidsremmende maatregelen

6.4.1 Inpraakreactie van: 2

De hinder die bewoners nu ondervinden van vrachtverkeer van en naar de steenfabriek wordt voornamelijk veroorzaakt door de slechte staat van de wegen.

De bewoners willen daarom verkeersremmende maatregelen. Die maatregelen kunnen desastreus zijn voor het landbouwverkeer en ik wil U daarom verzoeken tegen die te nemen maatregelen eerst te overleggen met de omliggende agrariërs. De overlast van steenauto's kunt u het makkelijkst oplossen door het egaliseren van de wegen. Het is ook waarschijnlijk dat met de plannen van het G.O.L. de overlast van steenauto's tot het verleden behoort.

Reactie gemeente:

Bij het treffen van de maatregelen houden we wel rekening met de te verwachten effecten van de nieuwe verkeerssituatie na implementatie van de maatregelen uit GOL. Direct betrokkenen - zoals BuurtBestuurt en agrariërs - worden betrokken bij de voorbereiding.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

6.5 Weren vrachtverkeer

6.5.1 Inpraakreactie van: 27

3. Ambitie 1 Een prettige leefomgeving, maatregel 1B.04 {onderzoek weren vrachtverkeer steenfabriek uit kern Hedikhuizen)

We zijn gematigd positief over het feit dat er in het Mobiliteitsplan een maatregel is opgenomen om het vrachtverkeer te weren uit de kern Hedikhuizen. "Positief" omdat de problematiek nu, na ruim 8 jaar overleg hierover, is opgenomen als maatregel en de door ons eerder ingediende zienswijze onderdeel is geworden van het Mobiliteitsplan. "Gematigd positief" omdat de maatregel de status "onderzoek" heeft en beperkt is tot het vrachtverkeer van en naar de Steenfabriek. Door een afvaardiging van bewoners zijn tijdens uw besluitvorming over het Bestemmingsplan Steenfabriek haar zorgen kenbaar gemaakt. Deze zorgen zijn daarna ook toegelicht tijdens de inspraakmogelijkheid in de Informatievergadering Ruimte en Duurzaamheid d.d. 20/1/2021. In de daarop gevolgde gesprekken is duidelijk geworden dat het alleen weren van vrachtauto's van en naar de Steenfabriek een oplossing complexer maakt. Doordat de problematiek van het vrachtverkeer in de kern Hedikhuizen al ruim 8 jaar wordt besproken met de Gemeente mag verondersteld worden dat de fase van onderzoek inmiddels wel achter de rug is en oplossingen in het verschiet liggen. Daarnaast zorgt het labelen van de maatregel als 'onderzoek' voor een ongewisse uitkomst. De uitkomst lijkt inmiddels duidelijk (namelijk het weren van vrachtverkeer uit de kern, conform de Mobiliteitsvisie). De manier waarop deze uitkomst gerealiseerd moet gaan worden vergt uiteraard overleg met diverse betrokkenen (en daar staan we vanuit BuurtBestuurt Hedikhuizen al lange tijd voor open) maar dat mag niet meer vervat worden onder de noemer 'onderzoek'. Daarom, in aansluiting bij de Mobiliteitsvisie de volgende zienswijze :

Zienswijze D: weren van vrachtverkeer uit de kern Hedikhuizen. Maatregel 1B.04 is gericht op het doen van onderzoek naar het weren van vrachtverkeer van de steenfabriek uit de kern Hedikhuizen. In aansluiting op de Mobiliteitsvisie is de oplossingsrichting echter al helder, namelijk het weren van vrachtverkeer uit de kernen. Daarom dient dit actiepunt verbreed te worden door in te zetten op het weren van vrachtverkeer uit de kern van Hedikhuizen (en dus niet alleen het vrachtverkeer van en naar de steenfabriek). Aangezien deze problematiek en de gesprekken daarover met de Gemeente al ruim 8 jaar voortduren en de oplossingsrichting he/der is, dient de maatregel 1B.04 niet als 'onderzoek' betiteld te worden maar samengevat te worden als '1B.04 weren van vrachtverkeer uit de kern Hedikhuizen' waardoor dit in goed overleg tussen de diverse belanghebbenden opgepakt kan worden.

Reactie gemeente:

Uw suggestie om het onderzoek naar het weren van vrachtverkeer van en naar de steenfabriek uit de kern Hedikhuizen op te waarderen naar vrachtverkeer weren uit de kern Hedikhuizen wordt overgenomen in het Mobiliteitsplan. Omdat we bijvoorbeeld nog niet voldoende inzicht hebben wat een dergelijke maatregel voor de overige wegen (inclusief die bij onze buurgemeente 's-Hertogenbosch) als gevolg heeft blijven we de term onderzoek hanteren.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Op pagina 19 van het Mobiliteitsplan passen we de omschrijving van maatregel 1B.04 aan naar "Onderzoek weren van vrachtverkeer uit de kern Hedikhuizen".

7. Oudheusden

7.1 Algemeen

7.1.1 Inspraakreactie van: 39

Enquête GVVP

Uw maatregelen relateert u veelvuldig aan uw enquête. Die is echter niet compleet en bepaalde (grote) kernen zijn daar oververtegenwoordigd. Overigens is de inspraak vanuit de vesting Heusden met 1.300 inwoners vele malen groter als de inspraak uit Oud Heusden met 1.800 inwoners. Ik denk dat dat genoeg zegt over de (on)betrouwbaarheid van de enquête. Hoe kan Heusden (mooiste van NL) nu slechter scoren als Oud Heusden? Ik vermoed dat men in de vesting Heusden beter is georganiseerd en mondiger is. Als u dan uw maatregelen onder deze incomplete "inspraak" (!) gaat afstemmen gaat het helemaal fout. Ooit al eens zelf naar het verschil gekeken in mogelijkheden voor fietsers, wandelaars en recreanten in de Vesting Heusden versus Oud Heusden (3e grootste kern)?

4) Mijn inspraak: het klimaatplein heeft vorig jaar in samenwerking met u een enquête uitgevoerd in Oud Heusden. Wilt u de resultaten van deze enquête voor wat betreft de zaken die het GVVP betreffen hierin alsnog betrekken en daar ook rekening mee houden als minimum (!) voor een concrete GVVb-visie en ambitie voor Oud Heusden?

Reactie gemeente:

Vanwege het coronavirus waren de mogelijkheden om informatie op te halen beperkt. Een enquête was een van de mogelijkheden. We zijn blij dat deze veelvuldig is gebruikt. Daarnaast hebben we diverse (digitale) gesprekken gevoerd met inwoners, ondernemersverenigingen en BuurtBestuurt waarbij ook veel informatie is verzameld. De resultaten van de enquête van het Klimaatplein hebben op het gebied van mobiliteit geen andere inzichten voor Oudheusden gebracht dan al bekend.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

7.2 N267 - Heesbeenseweg

7.2.1 Inspraakreactie van: 7

Graag willen we nog aandacht voor de volgende punten die opgenomen kunnen worden in het mobiliteitsplan:

- Veiligheid en doorstroming aansluiting Heesbeenseweg / N 267

Reactie gemeente:

In het Mobiliteitsplan is als maatregel opgenomen het uitvoeren van een "Variantenstudie verkeersveilige aansluiting Heesbeenseweg op Provinciale weg" (zie maatregel 1A.11).

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

7.3 N267 - Vestingstraat

7.3.1 Inspraakreactie van: 39

Structuurvisie

In de structuurvisie van de Gemeente Heusden is opgenomen te onderzoeken of de (over gedimensioneerde) aansluiting van de provinciale weg ter hoogte van Oud Heusden kan worden aangepast.

3) Mijn inspraak: wilt u overeenkomstig de structuurvisie onderzoeken of het "botte mes" (provinciale weg) dat de voormalige noord-zuid en oost-west infrastructuur ten zuidwesten van Oud Heusden heeft doorsneden in meer of mindere mate is te herstellen met een voetfietsers tunnel tussen Oud Heusden, het natuurgebied de Hooibroeken, het voet- fietspad naar Elshout en het voet-fietspad richting de Polderweg.

Wellicht is het nog beter te onderzoeken of een rotonde (zoals momenteel bij de aanleg en reconstructie van provinciale wegen gebruikelijk is) voor eenieder op termijn niet een veel betere oplossing is?

Reactie gemeente:

De urgentie bij de N267 ligt in eerste instantie bij de gelijkwaardige aansluiting ter hoogte van de Heesbeenseweg. In deze te starten studie door de provincie zullen we trachten ook de aansluiting ter hoogte van de Vestingstraat in Oudheusden op te nemen.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

7.4 Wandelroutes Oosters

7.4.1 Inspraakreactie van: 39

Wandel en looproutes

Voor het nieuwe GVVP is door u een enquête gehouden waaruit blijkt dat het gebrek aan veilige (!) wandelvoorzieningen en ommetjes in de Gemeente Heusden met stip op één staat als grootste behoefte. Op basis hiervan is dit als speerpunt opgenomen in het GVVP 2021.

5) Mijn inspraak: wilt u de onveilige recreatieve wandelroute over de Oosters eindelijk eens verbeteren en daarvoor als ambitie in het GVVB opnemen om op termijn deze wandelverbinding op het onderhoudsniveau "A niveau (utilitair)" te brengen. Het betreft een erg onveilige wandelroute waar veel bewoners, recreatieve wandelaars, sporters uit de omgeving van Oud Heusden, Heusden en Herpt gebruik van (kunnen) maken. Er komen

dagelijks zelfs inwoners met de auto die ze dan halverwege De Oosters aan de Spieringstraat parkeren om daar hun hond uit te kunnen laten.

Vooralsnog is er ten aanzien van wandelen geen enkel concreet (ander) voorstel in het GVVP voor de kern Oud Heusden opgenomen. Onderstaand heb ik gecontroleerd (geel gemarkeerd) of het op uw ambities en doelstellingen van het GVVP aansluit. Het lijkt me evident dat dit het geval is.

Recente foto van zaterdag 27 maart rond 12:00 – De Oosters

De betreffende route is ook onderdeel van het Cultuurhistorische Ommetje Herpt - Oud Heusden – Heusden. Er kan echter alleen op een onverlichte landbouwweg worden gewandeld. Elke indicatie, voorziening of veiligheidsmaatregelen dat het een wandelroute zou betreffen ontbreekt.

Het heeft toch geen enkele zin de route over De oosters te bestempelen als recreatieve wandelroute terwijl de weg er nog net zo bij ligt als in 1965 toen deze is aangelegd en er slechts een tiental mensen in Oud Heusden woonden.

Momenteel wonen er ruim 1.800 mensen in Oud Heusden waarvoor nagenoeg geen enkele voorziening is getroffen om buiten het versteende dorp een gezond en veilig dagelijks ommetje te kunnen wandelen, recreëren of sporten.

Samen met de Gemeente bezitten wij samen ter plaatse 100% van de grond aan de Zuidzijde van de Oosters. Daarnaast bezit u ca. 50% van de grond aan Noordzijde van de Oosters. Ik bied u aan hierin mee te denken.

Reactie gemeente:

Een dergelijk initiatief om de Oosters op te pakken past prima binnen ons beleid. Het lijkt ons goed om dit samen met u en de discipline recreatie en toerisme te bespreken.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

8. Vesting

8.1 Fietsenstalling

8.1.1 Inspraakreactie van: 7

Heusden Vesting verkeersluw bij piekdrukke

Verkeersluw betekend niet alleen verkeersluw voor auto's maar ook voor fietsers.

Het is daarom een goed idee om (bewaakte) fietsstallingen te faciliteren op diverse plekken in en rondom de vesting.

Dergelijke faciliteiten dragen bij om de parkeerplaatsen bestemd voor auto's vrij van fietsen te houden hetgeen weer bijdraagt aan de leefbaarheid van de vesting.

Er dient wel een balans gevonden te worden tussen de bereikbaarheid van de entree van alle ondernemingen en een stalling voor ongemotoriseerd verkeer.

Reactie gemeente:

Voor het realiseren van de beveiligde fietsparkeerplaatsen zullen de ondernemers- en bewonersvereniging betrokken worden.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

8.2 Herzien bebording

8.2.1 Inspraakreactie van: 14

9.5.1 In eerdere jaren is vanuit de vesting al aangestuurd op herziening van verkeersborden en bewegwijzering. De toegang naar de vesting wordt ontsierd door de grote hoeveelheid aan borden. De hoeveelheid info is door een menselijk brein niet te behappen, zodat veel borden hun doel missen. Ook in de vesting is een grote hoeveelheid borden terug te vinden. Looproutes, fietsroutes, verkeersborden en allerlei andere borden ontsieren het stadsbeeld. Ook ontbreekt het aan een eenduidige bevestiging. Op muren, dan weer op losse palen, meerdere palen naast elkaar. Goed dat er nu eens daadwerkelijk invulling aan wordt gegeven om het aantal verkeersborden en bewegwijzeringen terug te dringen. Het advies is daarbij wel om deze in het stadsbeeld passend te maken.

Reactie gemeente:

We nemen uw advies ter harte.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

8.3 Nieuwe Maasdijk

8.3.1 Inspraakreactie van: 7

(Graag willen we nog aandacht voor de volgende punten die opgenomen kunnen worden in het mobiliteitsplan:)

- Veiligheid op de Nieuwe Maasdijk (nabij Jonkerfris)
- Het zou goed zijn om het gemotoriseerd verkeer over de Nieuwe Maasdijk wordt geleid en de voetgangers en fietsers door de Grotestraat.

Reactie gemeente:

Bij het vernieuwen van de bebording en bewegwijzering zullen we hier rekening mee houden.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

8.4 Pick Up Points

8.4.1 Inspraakreactie van: 7

Pick-up Points aan de rand van de kernen.

Pick-up points buiten Heusden is voor de gemiddelde inwoner van de vesting een probleem, het zet de leefbaarheid van de vesting onder druk.

Daarnaast is het voor de ondernemers lastig om hun zaak te moeten verlaten om een bestelling op te moeten halen. Hou er rekening mee dat veel ondernemers een eenmanszaak bestieren en niet de luxe hebben van personeel die hun zaak blijven bemannen tijdens zo'n tocht naar een pick-up point.

Tevens is bevoorradiging een belangrijk onderdeel van de dagelijkse bedrijfsvoering.

Reactie gemeente:

Het realiseren van Pick Up Points aan de randen van de kernen wordt in het Uitvoeringsprogramma opgenomen als maatregel voor de langere termijn. Op het moment dat we met deze maatregel aan de slag gaan, is uitgebreid inspraak mogelijk vanuit ondernemers en bewoners.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

8.5 Proef verkeersluw

8.5.1 Inspraakreactie van: 14

9.1.3 De bewoners van de vesting zien graag dat de vesting niet alleen verkeersluw is bij piekdrukke, maar dat dit een permanent karakter krijgt (in combinatie met 5.8 en 9.2.3).

Reactie gemeente:

We nemen uw opmerking mee bij de uitwerking van de proef.

8.5.2 Inspraakreactie van: 7

Tevens maken we ons zorgen om een proef tijdens piekdrukke in de zomer en tijdens evenementen. Tijdens de evenementen, georganiseerd door de ondernemersvereniging (Candlelight en sinterklaas intocht) zorgen we er al voor met behulp van verkeersregelaars dat de auto's verwezen worden naar de grote parkeerterreinen aan de rand van de vesting. Wij zien meer in goeie dynamische verkeersverwijssystemen dan in een afsluiting van de vesting. De ondernemers voor bijvoorbeeld, maar niet enkel, de dagelijkse boodschappen moet er toch een mogelijkheid zijn om hun klanten met hun auto's te blijven ontvangen. Ook hier geldt dat mensen die slechter ter been zijn gastvrij in onze stad ontvangen dienen te worden.

Reactie gemeente:

We nemen uw opmerking mee bij de uitwerking van de proef.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

8.6 Vismarkt - Nieuwstraat

8.6.1 Inspraakreactie van: 5

Een autoluwe Vismarkt is fijn. Een autoluwe Vesting nog veel beter; bewoners hebben met een auto toegang; al het andere verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd. Ik maak bezwaar tegen het 'horecaplein' Vismarkt, als een van de weinige nog niet cafés op de Vismarkt. De aanpassing van de Vismarkt (stoepen weg, verhoogde terrassen weg, zwerfstenen op het plein) heeft duidelijk NIET bijgedragen aan een aantrekkelijk plein. De huidige 'schaapsomheining van de terrassen op de straat incl. de rood/witte roadblocks al evenmin. Welke maatregelen neemt de gemeente om ervoor te zorgen dat je als terrasbezoeker niet op de straatstenen zit (bekijk eens hoe de gemeente Bergen dit oplost) en er een werkelijk aantrekkelijke Vismarkt terugkeert (kiosk, lindebomen). Gebruik de gelegenheid om de inrichting van de Vismarkt te herdenken en zorg er tegelijkertijd voor dat de bevoorrading met draaiende motoren, koeling en ander overlast wordt geweerd.

Reactie gemeente:

In het Mobiliteitsplan is voor dit moment alleen het instellen van éénrichtingsverkeer opgenomen.

8.6.2 Inspraakreactie van: 7

Pagina 20 – 9.1.3 De voetganger staat centraal (Speerpunt 1C)

Wij vinden het een goedplan om eenrichtingsverkeer in te stellen in de Nieuwstraat en de Vismarkt.

Wel vinden we het van belang dat er parkeerplaatsen blijven op de Vismarkt, hier zou de zuidzijde van de Vismarkt een ideale plaats zijn. Zowel de winkeliers als de

horecaondernemers hechten er belang aan dat er geparkeerd kan worden, niet iedereen is goed ter been om hele afstanden te lopen.

Reactie gemeente:

In het Mobiliteitsplan is voor dit moment alleen het instellen van éénrichtingsverkeer opgenomen. In het op te stellen parkeerbeleid voor de vesting Heusden nemen we uw suggestie voor het parkeren op de Vismarkt mee.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

8.7 Wegcategorisering Provincialeweg

8.7.1 Inspraakreactie van: 14

6.2. / 9.5.2 GOL / Heusden sluit goed aan op de GOL

Het gevoel bij bestudering van de kaart 8.6 Wegcategorisering overheerst dat de kaart achter de tekentafel is opgesteld door een GOL-bril en niet vanuit het huidige daadwerkelijk gebruik van de wegen.

Zo is aan de Provincialeweg in Heesbeen/Doeveren de categorie 'erftoegangsweg' toegekend en is aan de Polderweg zelfs geen categorie toegekend. Beide wegen worden dagelijks vanuit Heusden en Oudheusden veelvuldig gebruikt als kortste route richting Waalwijk-Tilburg-Breda. De N267 buigt namelijk in oostelijke richting af en betekent een omweg van enkele kilometers. Ook worden deze wegen dagelijks veelvuldig gebruikt, omdat deze voor arbeiders vanuit het Land van Heusden en Altena, die werkzaam zijn op de industrieterreinen Haven 1 tot en met 8 in Waalwijk nu eenmaal de kortste en snelste route naar huis is.

De samenvoeging van aansluiting 39 en 40 (A59) zoals opgenomen in de GOL zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot extra verkeersstromen op de Provincialeweg en Polderweg, omdat deze aansluiting voor verkeer dat vanuit Heusden-Oudheusden-Heesbeen-Doeveren over de A59 richting westen wil een aantrekkelijkere en snellere route is dan de beoogde route via de N267. Menselijk gedrag laat zich nu eenmaal niet sturen vanuit een gewenste en beoogde route, maar door een daadwerkelijke kortste en snelste route.

Een aanpassing / andere invulling van de toegekende categorisering van beide genoemde wegen lijkt dan ook zeker op zijn plaats.

Reactie gemeente:

De Provincialeweg en de Polderweg zijn opgenomen als erftoegangswegen. Het upgraden van beide wegen naar een gebiedsontsluitingsweg is niet wenselijk mede omdat beide wegen dwars door de kern Doeveren leiden en omdat er ook relatief veel fietsverkeer gebruik van maakt, wat gezien de verkeersveiligheid ongewenst is.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

8.8 Weren vrachtverkeer

8.8.1 Inspraakreactie van: 14

9.1.2 Beperking vrachtverkeer Heusden Vesting / Hedikhuizen.

Hopelijk blijft dit niet bij loze kreten en wordt er mee gewacht tot de Mobiliteitsvisie in haar definitieve vorm is gegoten. Inwoners van Hedikhuizen en bewoners van de Drietrompetterstraat/Stadshaven ondervinden dagelijks veel overlast van vrachtverkeer. Overlast die door het nemen van een verkeersbesluit op korte termijn kan worden weggenomen (quick win).

Reactie gemeente:

Voor de korte termijn wordt een inrijverbod ingesteld voor doorgaand vrachtverkeer door Heusden Vesting over de Demer (maatregel 1B.02). Ten behoeve van de middellange termijn wordt onderzoek uitgevoerd naar maatwerkoplossingen voor de bevoorrading in de vesting Heusden Vesting (maatregel 1B.03) en het weren van vrachtverkeer door de kern Hedikhuizen (maatregel ab.04).

8.8.2 Inspraakreactie van: 23

Pagina 19, 1B.02:

Kan dat wel een inrijverbod instellen voor alleen doorgaand vrachtverkeer. Als je dat niet echt kunt verbieden, dan is dat ook niet te handhaven en heb je er niet veel aan.

Reactie gemeente:

De exacte wijze waarop we de maatregel invoeren moet nog worden uitgewerkt in afstemming met de direct betrokkenen. We denken bijvoorbeeld aan een inrijverbod voor vrachtverkeer op de Demer, met een ontheffing voor lokale ondernemers op Bakkersdam en/of Heesbeen.

8.8.3 Inspraakreactie van: 7

Pagina 19 en 20 - 9.1.2 Zwaar verkeer buiten de kernen (Speerpunt 1B)

We stellen daarom een inrijverbod in voor doorgaand vrachtverkeer door de vesting, waarvan lokale ondernemers vrijstelling kunnen krijgen buiten de begin- en eindtijden van de basisschool.

Is het bedoeling dat de ondernemers van de vesting voor iedere transport beweging en vergunning gaan aanvragen?

Reactie gemeente:

De exacte wijze waarop we de maatregel invoeren moet nog worden uitgewerkt in afstemming met de direct betrokkenen. We denken bijvoorbeeld aan een inrijverbod voor vrachtverkeer op de Demer, met een ontheffing voor lokale ondernemers op Bakkersdam en/of Heesbeen.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

9. Vlijmen

9.1 Afsluiten Wethouder van Buulweg

9.1.1 Inspraakreactie van: 31

Met de ontwikkeling van het Vlijmens Ven heeft de Wethouder van Buulweg in Vlijmen niet langer een functie voor het landbouwverkeer.

Het is een smalle weg die vooral als sluiptweg wordt gebruikt. De bermten zijn 'versterkt' met granulaat. Fietzers worden door auto's van de weg gedrukt. Als het droog is worden stofwolken opgeworpen door de auto's. Slecht voor de gezondheid van de fietsers.

De natuur aan weerszijden van de weg wordt niet bevorderd door al het autoverkeer. Vlinders en insecten worden meegezogen, en ook het stof is voor hen niet goed.

De Natuur- en Milieuvereniging gemeente Heusden (NMVH) stelt voor om de weg af te sluiten voor het doorgaande autoverkeer. De beste oplossing lijkt ons een paaltje ergens midden in de anderhalve kilometer lange weg.

Voordelen van deze oplossing:

1. Fietzers kunnen zonder hinder over deze weg fietsen.
2. Het groen krijgt weer de kans terrein terug te veroveren op het granulaat.
3. Vlinders en insecten worden minder belaagd.
4. De huurders van de paardenweidetjes blijven toegang tot hun percelen houden. En ook de gemeente en Natuurmonumenten houden toegang voor onderhoud aan de Heidijk of het Vlijmens Ven.
5. Bijkomend voordeel is dat het risico van illegale vuilstort sterk zal verminderen.

Reactie gemeente:

Wat uitgangspunten betreft past deze suggestie binnen ons beleid. we zijn dan ook graag bereid om samen met u de mogelijkheden te bespreken. Onderzoek naar de Wethouder van Buulweg zal moeten aantonen of een afsluiting mogelijk is waarbij geen (grote) problemen op andere wegen ontstaan.

AANPASSING MOBILITEITSPPLAN:

Geen

9.2 Centrumring via Karrestraat

9.2.1 Inspraakreactie van: 23

Pagina 19, 9.12 + figuur 4:

Het is de bedoeling om in het centrumplan Vlijmen het centrum zoveel als mogelijk verkeersluw gemaakt. Als dan het verkeer vanaf het noorden via de Karrestraat toch door het centrum van Vlijmen wordt gestuurd, dan past dat naar onze mening niet helemaal in de bedoeling. Door de ring om het centrum te laten doorlopen van de Karrestraat naar de Vlaemsche Hoeve verminder je de verkeersdruk in het centrum.

Reactie gemeente:

Bij het vernieuwen van de bebording en bewegwijzering zullen we hier rekening mee houden.

AANPASSING MOBILITEITSPPLAN:

Geen

9.3 Fietsroute Geerpark basisschool

9.3.1 Inspraakreactie van: 35

- De schoolfietsroute vanuit het Geerpark naar de basisscholen in de Vijfhoeven2 meer aandacht moet krijgen in het plan en als zodanig als "Fietsroute dagelijks gebruik "moet worden aangemerkt.
- Verbeteren oversteeksituatie schoolfietsroute. Als suggestie geeft ik mee om de fietsroute vanuit het Geerpark komend in de Van Hogendorpstraat, ter hoogte van huisnummer 17, achter woningen langs de Vijfhoevensloot te leggen. Dit fietspad komt dan uit bij de huidige voetgangersoversteekplaats bij de Kuiperlaan. Deze fiets/voetgangers oversteekplaats moet vervolgens een duidelijke voorrangssituatie worden

Reactie gemeente:

In het Mobiliteitsplan is als maatregel opgenomen het aanleggen van een loop- en fietsverbinding tussen Geerpark en centrum Vlijmen (Maatregel 3A.01). Het is een goede suggestie om de door u genoemde route hiervoor te gebruiken zodat Geerpark ook direct verbonden is met de basisscholen.

AANPASSING MOBILITEITSPPLAN:

Op de kaart van de fietsroutes de verbinding tussen Geerpark en de Mommersteeg intekenen als toekomstige fietsverbinding.

9.4 Kruispunt Groen van Prinstererlaan - Achterstraat

9.4.1 Inspraakreactie van: 35

Een ander lastig punt in deze straat is de oversteeksituatie voor fietsers en wandelaars ter hoogte van de Achterstraat . Ook hier speelt snelheid en de onoverzichtelijke situatie een grote rol. Ook op deze plaats zou er een goed zichtbare (voorrang)oversteekplaats voor fiets/voetgangers moeten komen.

Reactie gemeente:

Niet voor alle wegvakken en/of kruispunten binnen onze gemeente zijn maatregelen opgenomen in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma. Dit betekent niet dat we daar geen aandacht aan zullen besteden maar deze zullen met name tijdens grootschalige reconstructie mee worden genomen.

AANPASSING MOBILITEITSPPLAN:

Geen

9.5 Langzaam verkeerroutes naar het centrum

9.5.1 Inspraakreactie van: 27

2) Geen plan om utilitaire looproutes en fietsroutes van en naar het Plein vanuit de noordzijde te verbeteren:

U wilt een beter en bereikbaarder centrum (voor voetgangers en fietsers). Bovendien heeft de gemeente Heusden in het Gemeentelijke Verkeer en Vervoer Plan de volgende speerpunten:

- Voetganger staat centraal (ambitie 1, speerpunt c))
- Lopen en fietsen als belangrijkste vervoersmiddel (ambitie 3, speerpunt a))

De Akkerstraat wordt door u als een utilitaire looproute en fietsroute van en naar het plein genoemd. In uw rapport

(https://www.heusden.nl/fileadmin/introduction/downloads/Projecten/GVVP/Rapport_Mobiliteit_senquete.pdf) wordt ook meerdere malen genoemd dat de Akkerstraat druk, onveilig voor fietsers en onveilig voor voetgangers is etc.

Dit heeft in mijn ogen niet alleen te maken met achterstallig onderhoud van de weg en het trottoir, maar ook met het volgende:

- Er is slechts aan een zijde een trottoir
- De straat is smal waardoor er voor fietsers uberhaupt geen ruimte is in combinatie met auto's.

Ik zie in uw plannen helaas niets terug om hier wat aan te veranderen. Het enige wat ik zie is dat de Akkerstraat 30 km/u wordt en dat er mogelijk achterstallig onderhoud wordt gedaan aan de weg en het trottoir. Dat juich ik overigens allebei toe.

Echter, naar mijn bescheiden mening mist u daarmee eigenlijk een van uw doelstellingen/speerpunten.

Wat gaat u doen om de utilitaire looproutes en fietsroutes van en naar het Plein vanuit de noordzijde te verbeteren?

Het eenrichtingsverkeer maken van de Akkerstraat biedt net zoals voor De Akker en de Catharinastraat meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Reactie gemeente:

Als onderdeel van de maatregel "Mommersteeg van 50 naar 30 km/u" passen we het kruispunt Mommersteeg – Wilhelminastraat – Achterstraat zodanig aan dat ter plaatse meer

ruimte ontstaat voor voetgangers. Op het moment dat de Mommersteeg vanwege beheer en onderhoud een nieuwe inrichting krijgt onderzoeken we de mogelijkheid om het wegprofiel te versmallen zodat meer ruimte ontstaat voor de trottoirs.

AANPASSING MOBILITEITSPAN:

Geen

9.6 Looproute van Achterstraat naar Tunnelweg

9.6.1 Inpraakreactie van: 35

- Vanaf deze plaats zou er ook een duidelijkere looproute moeten komen voor voetgangers die via de Tunnelweg naar de Vliedberg willen.

Reactie gemeente:

Via de middengeleider in de Wolput (ter hoogte van de bushaltes) is een oversteekvoorziening aanwezig waardoor het voor voetgangers mogelijk is de weg in twee fasen over te steken.

AANPASSING MOBILITEITSPAN:

Geen

9.7 Parkeerverwijssysteem

9.7.1 Inpraakreactie van: 14

5.8 Parkeren vesting

Met de huidige bebording is enkele jaren geleden een begin gemaakt om de 'parkeerstromen' rond de vesting te sturen, maar daar is om budgettaire redenen destijds geen vervolg aan gegeven. Fijn om te lezen in 9.2.3 dat dit vervolg er gaat komen.

Reactie gemeente:

Geen reactie noodzakelijk

AANPASSING MOBILITEITSPAN:

Geen

9.8 Rondweg

9.8.1 Inpraakreactie van: 13

Het voorgestelde plan kan niet; Vlijmen heeft een Rondwegstructuur nodig en niet een plan dat het verkeer in rustige woonwijken volledig op z'n kop zet. Maak s.v.p. een nieuw plan !!

Reactie gemeente:

Tijdens de voorbereiding met de GOL is onderzocht of een ringstructuur om Vlijmen heen tot de mogelijkheden bestond. Gezien de ligging van de bestaande wegen en de opbouw van het dorp, zou een ring onvoldoende positief uitwerken waarbij bestaande wegen nog steeds te veel verkeer zouden moeten verwerken.

AANPASSING MOBILITEITSPAN:

Geen

9.9 Verkeersmodel

9.9.1 Inpraakreactie van: 12

Ik hoor de heer Rompen tijdens de presentatie zeggen, dat er nu dagelijks al 15.000 auto's (of moet het zijn verkeersbewegingen) via de Grote Kerk Vlijmen binnen komen(en uitgaan?) Hoe

moet ik dan de cijfers beoordelen die vermeld worden bij de nieuwe Randweg door de Gemeint? Daar wordt uitgegaan van 12.000!

Reactie gemeente:

Vanwege de grootschalige maatregelen welke binnen de GOL zijn geprojecteerd (zoals afsluiten bestaande op- en afritten of juist de aanleg van nieuwe op- en afritten van de rijksweg), laten de resultaten van het verkeersmodel zien dat het verkeer in een aantal situaties andere routes neemt. Dit verklaart dergelijke verschillen.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen

9.10 Van Leeuwenhoeklaan en Groen van Prinstererlaan

9.10.1 Inspraakreactie van: 12

De heer Jan Waalen vertelt tijdens de presentatie van de mobiliteitsvisie, dat langs een weg met een snelheidsregime van 50 km een fietspad moet liggen. Ik vraag me daarom af, waarom de Mommersteeg, waarlangs voor een zeer groot gedeelte een fietspad ligt, 30 km zone wordt en de Van Leeuwenhoeklaan 50 km, terwijl daar dagelijks vele schoolgaande kinderen zowel te voet als per fiets gebruik van moeten maken. En de Van Leeuwenhoeklaan beschikt, evenals de Groen van Prinstererlaan, niet over een fietspad of fietsstrook en beide wegen zijn, vanwege de vele bochten extra gevaarlijk! Hoezo veiligheid een belangrijk speerpunt van de mobiliteitsvisie?

Reactie gemeente:

De landelijke richtlijnen schrijven voor dat er fietsvoorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen aanwezig moeten zijn. Helaas hebben we als wegbeheerder wat dat betreft nog niet alle wegen op orde. Diverse maatregelen in het Uitvoeringsprogramma hebben dit doel wel in petto. Specifiek voor de situatie Van Leeuwenhoeklaan en de Groen van Prinstererlaan het volgende: Na overweging zullen we gezien de te verwachten verkeersintensiteiten op de Groen van Prinstererlaan en de Van Leeuwenhoeklaan in combinatie met de huidige inrichting van beide wegen met de vele directe erfaansluitingen, deze wegen categoriseren als erftoegangsweg en opnemen binnen een 30 km-zone.

9.10.2 Inspraakreactie van: 20

De Van Leeuwenhoeklaan en Groen van Prinstererlaan in Vlijmen zijn niet ingericht voor een nog grotere aanvoer van doorgaand verkeer! Daarnaast is het een straat waar veel kinderen gebruik van moeten maken om naar school te kunnen gaan! Ik vind het compleet onverantwoord dat hier 50 km p/u gereden mag worden en dat in het nieuwe plan er zoveel verkeer door deze straat gestuurd wordt.

Ik teken hierbij protest aan tegen het huidige plan en verzoek u dit te herzien!

Reactie gemeente:

Na overweging zullen we gezien de te verwachten verkeersintensiteiten op de Groen van Prinstererlaan en de Van Leeuwenhoeklaan in combinatie met de huidige inrichting van beide wegen met de vele directe erfaansluitingen, deze wegen categoriseren als erftoegangsweg en opnemen binnen een 30 km-zone.

9.10.3 Inspraakreactie van: 35

- Voor de Groen van Prinstererlaan/ Van Leeuwenhoeklaan de maximumsnelheid niet op 50 km/h maar max. 30 km/h moet worden gesteld. Vervolgens stel ik voor om deze straat in te

richten met (gekleurde) fietssuggestie stroken, versmallingen, etc., dit naar voorbeeld van de Deken van Baarstraat in Vlijmen. Als opmerking geef ik mee het vreemd te vinden dat voor de hele Mommersteeg is opgenomen om de snelheid van 50 km/h naar 30 km/k te brengen en dit bij de door mij genoemde straat midden door de wijk niet wordt gedaan.

Reactie gemeente:

Na overweging zullen we gezien de te verwachten verkeersintensiteiten op de Groen van Prinstererlaan en de Van Leeuwenhoeklaan in combinatie met de huidige inrichting van beide wegen met de vele directe erfaansluitingen, deze wegen categoriseren als erftoegangsweg en opnemen binnen een 30 km-zone.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Op de kaart van de wegcategorisering markeren we de Groen van Prinstererlaan en de Van Leeuwenhoeklaan als blauwe stippellijn met de betekenis "Snelheid van 50 km/u terug naar 30 km/". Tevens voegen we op pagina 16 van het Mobiliteitsplan als maatregel bij 9.1.1 toe: "Groen van Prinstererlaan en de Van Leeuwenhoeklaan van 50 naar 30 km/u".

9.11 Wolput snelheid

9.11.1 Inspraakreactie van: 15

Uit de afgelopen video presentatie 25 februari jongstleden, blijkt dat vanaf de Karrestraat/ Vlaamse Hoeven naar de Groen van Prinsenstraat met dit gedeelte van de Wolput slechts sprake is van een wijziging. Namelijk van 50 km naar 30 km zone. Ook blijkt dat het deel blijft uitmaken van de calamiteitenroute en de route voor het openbaar vervoer. Op zich logisch gezien de locatie van de brandweerkazerne.

Het blijft dus een belangrijke aan en afvoerroute naar het centrum (plein) van Vlijmen. Op dit moment is het bovengenoemde deeltraject van de Wolput al een racebaan, er wordt met name 's avonds dikwijls erg hard gereden.

De bestrating is echter gedeeltelijk verzakt, ligt uit elkaar en de trottoirs zijn niet over de gehele lengte bruikbaar. Een en ander veroorzaakt ook extra geluids overlast. Persoonlijk ben ik in die zin er bij betrokken dat mijn huis bijna direct tegen de rijbaan (trottoir ontbreekt) aan ligt en ook nog in een daardoor onoverzichtelijke bocht. Een eerdere eigenaar heeft noodgedwongen de ingang van ons perceel van de voorkant naar uiteindelijk de achterkant verplaatst.

Ik maak mij dan ook grote zorgen dat bij invoering van het nieuwe mobiliteitsplan aan de situatie van de Wolput niets veranderd. Al was het maar ook door de waarschijnlijk verslechterende financiële situatie van de gemeente.

Ik wil u in overweging geven om toch na te denken en uitvoering te geven over verkeers remmende maatregelen, daarbij rekening houdend met de bus en brandweer route en daarbij verbetering van het huidige wegdek en trottoirs mee te nemen.

Tevens dat er ook strenge en frequentere controles op de snelheid worden uitgevoerd.

Reactie gemeente:

Het westelijk deel van de Wolput (dus wegvak ten westen van aansluiting Tunnelweg) is en blijft een gebiedsontsluitingsweg. Het deel ten oosten van de Tunnelweg krijgt een verblijfsfunctie en wordt opgenomen binnen een 30 km-zone. In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat we op dit deel van de Wolput snelheidsremmende maatregelen treffen (maatregel 1A.01). Het klopt inderdaad dat we bij het uitvoeren van de maatregelen rekening moeten houden met de aanwezigheid van een busroute en calamiteitenroute op de Wolput.

AANPASSING MOBILITEITSPLAN:

Geen