

# ‘Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid’

naar aanleiding van raadsbesluit januari 2015

behorende bij het collegebesluit van 6 oktober 2020

versie 5 oktober 2020

---

Het voorlopig ontwerp voor de ‘Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid’ hebben voor een periode van zes weken, van 18 juni tot 29 juli jl. digitaal ter inzage gelegen. De ontwerpen hadden betrekking op de voorgenomen aanpassingen c.q. reconstructies van:

- Westerhovenseweg tussen komgrens en Brouwerijplein
- Brouwerijplein
- Brouwerijdreef
- Bergstraat
- Norbertusdreef
- Venbergseweg
- Dommelseweg

Laatstgenoemde is slechts op enkele delen onderdeel van Verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid, maar in verband met de gewenste integrale benadering (zoals de benodigde rioleringsopgave) is de Dommelseweg wel in de ontwerpen meegenomen. Tevens zijn hier en daar aansluitende wegen opgenomen voor zover dit nodig is om een goede aansluiting op de bestaande situatie te kunnen realiseren. De ontwerpen waren te raadplegen op de website [www.dommelenzuid-inbeeld.nl](http://www.dommelenzuid-inbeeld.nl) (ook op social media bekend gemaakt). Van de terinzagelegging is openbare kennisgeving gedaan in het Valkenswaardse Weekblad.

In totaal zijn gedurende de periode van terinzagelegging 26 inspraakreacties bij de gemeente binnengekomen. Hierna worden deze besproken. Een omschrijving van de inspraakreacties is cursief weergegeven, waarna de reactie van de gemeente is geformuleerd. De originele inspraakreacties zijn opgenomen in de bijlage.

## 1. Reclamant 1, ontvangen 2 juli 2020

*Reclamant vraagt aandacht voor de situatie op de Westerhovenseweg, direct na de bocht richting de komgrens.*

- a. Reclamant acht genoemd wegvak een van de gevaarlijkste punten van de weg. Hij vreest dat het voorgestelde ontwerp met aan twee kanten fietsers en een tussenliggende groenstrook de situatie om de weg op te rijden alleen maar onveiliger maakt.*
- b. Tevens wijst hij op de onwenselijkheid van het laten vervallen van parkeergelegenheid vanwege de daardoor verminderde leefbaarheid.*

Beantwoording gemeente:

- a. Wat betreft de vermeende verkeersonveiligheid van de geschetste oplossing voor de bocht in de Westerhovenseweg (aansluiting Mgr. Smetsstraat) wordt de mening van reclamant niet gedeeld. Het ontwerp is juist afgestemd op verbetering van de verkeersveiligheid, namelijk door het verlagen van de snelheid, het versmallen van de rijbaan en het verbeteren van de fietsvoorzieningen.
- b. Voor wat betreft de parkeermogelijkheden op de Westerhovenseweg tussen de bocht en de bebouwde komgrens kan worden meegegaan met de inspraakreactie van reclamant. Bij de uitwerking van het ontwerp zal de parkeergelegenheid op dit deel worden uitgebreid voor zover de ruimte en de locatie van inritten dat toelaten. Dit zal

dan wel ten koste gaan van een aantal groenelementen die in het huidige voorlopig ontwerp zijn opgenomen.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp als volgt aan te passen:

- Uitbreiding van de parkeergelegenheid op de Westerhovenseweg tussen de komgrens en de aansluiting van de Mgr. Smetsstraat, voor zover ruimtelijk en qua verkeersveiligheid haalbaar.

## **2. Reclamant 2, ontvangen 29 juni 2020**

- a. Reclamant heeft bezwaar tegen de aanduiding van de Norbertusdreef als woonstraat in de toelichting van het voorlopige ontwerp. Het blijft een verbindingsweg tussen Noord- en Zuid-Dommelen, waar derhalve altijd meer verkeer van gebruik maakt dan in de aansluitende 30 km/h woonstraten. Hij betwijfelt dat de voorgestelde 30 km/h-inrichting in Dommelen-Zuid (en op de Norbertusdreef) de verwachte toename van het verkeer voldoende zal afremmen, ook al geeft het verkeersmodel dit wel aan.*
- b. Reclamant stelt dat bij de herinrichting de veiligheid van de zwakke verkeersdeelnemers – in het bijzonder de fietsers – als uitgangspunt moet worden genomen. Daaraan voldoet het ontwerp voor de Norbertusdreef niet, zeker niet ter hoogte van de voorgenomen lange splitsing van de rijbaan, waarbij fietsers volgens de reclamant worden ingezet (gebruikt) als verkeersremmende maatregel. Reclamant bestrijdt het aangevoerde argument voor het niet toepassen van fietsvoorzieningen omdat het een 30 km/h-inrichting betreft, door te wijzen op de voorgestelde situatie op de Westerhovenseweg, Bergstraat en Dommelseweg.*
- c. De splitsing van de rijrichtingen zorgt volgens reclamant geregeld voor blokkering van de rijbaan door bijvoorbeeld bezorgdiensten bij het afleveren van pakketjes.*
- d. Het aangevoerde argument van "groene straat" zou volgens de reclamant pas als allerlaatste mogen worden aangevoerd. In een smalle middenberm leidt de aanplant van bomen tot ongewenste wortelgroei in het wegdek en daarmee tot onveiligheid.*
- e. Reclamant geeft aan dat de veiligheid voor fietsers extra toeneemt als in plaats van recht-aangesneden trottoirbanden schuin aangesneden banden worden toegepast.*

Beantwoording gemeente:

- a. De mening over de functie van de Norbertusdreef, dat deze weg een verbinding vormt tussen Noord- en Zuid-Dommelen, wordt gedeeld. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt echter dat de intensiteit op de Norbertusdreef door de voorgestelde maatregelen wel degelijk fors vermindert. Daarbij is al rekening gehouden met de aanvullende mogelijkheid dat de parallel lopende Dommelstraat wordt afgesloten voor doorgaand verkeer in het geval dat daar een sluiproute ontstaat.
- b. De opmerking over de positie en veiligheid van de fietser wordt gedeeld. Gekeken naar de beschikbare noord-zuid routes zijn de Kerkakkerstraat en Dommelstraat nu al geschikt voor fietsverkeer. Bij de verdere uitwerking van de Norbertusdreef en de Brouwerijdreef worden extra voorzieningen getroffen ter bevordering van het comfort van de fietser. Gezien de beperkte ruimte op de Brouwerijdreef en de beperkte verkeersbewegingen op de Norbertusdreef worden in beide gevallen fietssuggestiestroken opgenomen. Daarnaast worden op de Norbertusdreef ~~worden~~ ter plaatse van de rijbaansplitsingen de rijbanen verbreed om meer ruimte te creëren voor passerende auto's.
- c. Op de Norbertusdreef zijn ter hoogte van de rijbaansplitsing door de inritten en de doorsteken voldoende uitwijkmogelijkheden aanwezig voor de pakketbezorger, waardoor de verwachte problemen niet ontstaan.

- d. De opmerking over mogelijke opdruk van verharding door boomwortels wordt gedeeld. Hier zal bij de uitwerking van het groenontwerp rekening mee worden gehouden. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- e. De suggestie van reclamant met betrekking tot de toepassing van schuin aangesneden trottoirbanden (zogenaamde RWS-betonbanden) wordt overgenomen op locaties waar dat mogelijk is. Ontwerptechnisch hoeft hiervoor geen aanpassing gedaan te worden.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Aanbrengen van fietsuggestiestroken op de Norbertusdreef en Brouwerijdreef.

### **3. Reclamant 3, ontvangen 6 juli 2020**

*Namens diverse buurtbewoners (Dommelseweg tussen Kromstraat en Notarisplein) meldt reclamant dat meerdere bewoners niet op de hoogte waren van de aankomende plannen, wellicht mede doordat de naam van het project Dommelen-Zuid niet past bij de locatie die het hier betreft in centrum Valkenswaard. Vanuit dit deel van de Dommelseweg is ook geen deelname geweest in de participatiesessies. Het voorlopig ontwerp voor dit deel van de weg zorgt voor een mooie upgrade, die de bewoners positief stemt, maar reclamant plaatst de volgende kanttekeningen:*

- a. *In het voorlopige ontwerp komt de rijbaan voor het gemotoriseerd gedeelte veel dichterbij de woningen aan de westzijde van de Dommelseweg, waardoor bestaande klachten over verzakkingen, wateroverlast en scheuren in gevels van de woningen (waaronder gemeentelijke monumenten) alleen maar zullen toenemen. Met name vanwege het zwaar verkeer dat ook in de toekomst gebruik zal maken van de weg acht reclamant de voorgestelde verschuiving in de richting van de woningen niet acceptabel en doet voorstellen om de verschuiving ongedaan te maken. Doel zou moeten zijn om de hoofdrijbaan van de weg zo centraal mogelijk te positioneren om alle bewoners aan beide zijden van deze weg zo min mogelijk overlast te bezorgen.*
- b. *Reclamant constateert dat dit deel van de Dommelseweg ook in de toekomst een belangrijke rol blijft spelen voor doorgaand verkeer en dat de verkeersintensiteit naar verwachting niet of nauwelijks afneemt. De snelheid wordt dan ook gehandhaafd op 50 km/h, hetgeen ook bijdraagt aan de overlast.*
- c. *Reclamant stelt voor het dubbele fietspad in het ontwerp te verplaatsen naar de zuidzijde, omdat dan het kruispunt Dommelseweg-Nieuwe Waalreseweg veel minder complex wordt. Fietsers hoeven er dan niet de doorgaande rijbaan te kruisen, waardoor een veiliger situatie ontstaat. Bijkomende voordelen zijn dat bij een zuidelijke ligging het fietspad bij de brug in Dommelen de rijbaan niet hoeft te kruisen en dat een veiliger situatie ontstaat voor het fietsverkeer voor basisschool de Pionier (het meeste fietsverkeer hoeft niet in de bocht bij Dommelseweg-Kromstraat niet meer de hoofdrijbaan over te steken).*
- d. *Reclamant betwijfelt het nut van de gekozen breedte voor het fietspad langs de Dommelseweg. Gelet op het beperkte fietsverkeer dat er nu is na de bocht Dommelseweg-Kromstraat richting Dommelen en vice versa, zou een smaller dubbel fietspad voldoende moeten zijn. Hij stelt fietstellingen voor om dit te onderbouwen. Een smaller fietspad draagt positief bij aan de mogelijkheid de hoofdrijbaan meer te centreren op de weg alsook voor bredere stoepen.*
- e. *Reclamant wijst op diverse inrichtingsaspecten waarover hij afstemming met de gemeente wenst in de uitwerking van het voorlopig ontwerp. Het gaat daarbij om de positie van openbare verlichting, bomen en ander groen ten opzichte van woningen en inritten. De huidige situatie in deze bocht is al erg onoverzichtelijk en daarmee gevaarlijk. Het is niet wenselijk als dat na de reconstructie nog steeds zo is. Tevens is*

*er aandacht nodig voor gebruikers van een rolstoel, waarvoor aanvullende maatregelen nodig zijn.*

- f. *De combinatie van alle bovengenoemde aandachtspunten baart reclamant zorgen en verzoekt de gemeente om een gesprek.*

Beantwoording gemeente:

- a. De vraag om de rijbaan ter hoogte van de bocht in de Dommelseweg zoveel mogelijk centraal in het profiel te leggen, wordt overgenomen. Samen met de bewoners wordt in de uitwerking bekeken hoe dit kan worden vormgegeven.
- b. De constatering van reclamant over de functie van dit deel van de Dommelseweg als ontsluitingsroute voor het centrum, wordt bevestigd en is vastgelegd in het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2014. Er is geen aanleiding dit aan te passen. Bovendien zal volgens de verkeersmodelberekeningen de intensiteit op dit deel van de Dommelseweg dalen van de huidige ca. 10.000 (gemeten eind 2019) naar ca. 5.600 motorvoertuigen per etmaal in 2030. Dat is dus aanmerkelijk minder, bijna een halvering (!), hetgeen zal leiden tot een vermindering van de overlast.
- c. Reden om het fietspad aan de noordzijde van de Dommelseweg te leggen, is dat aansluitende fietsroutes en de meeste fietsbestemmingen juist aan de noordzijde van de Dommelseweg liggen. Zo ontstaat een goed op elkaar aansluitend netwerk van fietspaden. Een fietspad aan de zuidzijde wordt als verkeersonveiliger aangemerkt, omdat fietsers dan veel vaker (in totaal 6 oversteekmogelijkheden) de rijbaan zouden moeten oversteken om hun bestemming aan de noordzijde van de Dommelseweg te kunnen bereiken of hun route te kunnen vervolgen. Nu vindt dat oversteken plaats op één locatie, die de fietsers maximaal comfort en een veilige oversteek biedt. Wel is het zo dat de oversteek van de Nieuwe Waalreseweg een aandachtspunt is en zodanig moet worden vormgegeven dat fietsers veilig kunnen oversteken. Daar wordt nu uitgegaan van verkeerslichten die voor de fietser op aanvraag werkt. Ook wordt de opstelruimte voor de fietser op dit kruispunt groter gemaakt.
- d. In 2019 zijn er verkeerstellingen uitgevoerd, ook van het fietsverkeer. Daaruit bleek dat er op de Dommelseweg tussen de Kromstraat en de Nieuwe Waalreseweg bijna 1.400 fietsers per etmaal rijden. Ten westen van de Dommelseweg is dit aantal ruim 1.300. Dit betekent dat er wel degelijk veel fietsers langs de Dommelseweg tussen Dommelen en het centrum van Valkenswaard rijden. Om deze hoeveelheid fietsers goed en veilig te kunnen afwickelen zijn, ook vanwege de toenemende onderlinge snelheidsverschillen (denk aan de elektrische fiets), voldoende brede fietspaden nodig. Hiervoor zijn landelijke richtlijnen opgesteld en die zijn in het voorlopige ontwerp gehanteerd. Op de locaties waar de fietspadbreedte in de knel kan komen met de trottoirbreedte is het mogelijk de breedte van het fietspad iets kleiner te maken hetgeen direct ten gunste komt aan de breedte van het trottoir. In de verdere uitwerken van de plannen wordt deze mogelijkheid onderzocht.
- e. De suggestie wordt overgenomen. Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp zal een vertegenwoordiging van de aanwonenden als klankbord worden betrokken. Dit geeft nu nog geen aanleiding voor aanpassing van het voorlopig ontwerp anders dan hieronder aangegeven.
- f. Het bovenstaande zal in een overleg met de reclamant nader worden toegelicht.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Aanpassing van de positie van de rijbaan in het profiel ter hoogte van de bocht in de Dommelseweg, tussen Kromstraat en Kerkweg.

#### **4. Reclamant 4, ontvangen 3 juli 2020**

*Reclamant maakt bezwaar tegen het fietspad in twee richtingen aan één zijde van de Dommelseweg, omdat dit tot gevaarlijke situaties leidt. Met name wijst hij op scooters die van het fietspad gebruik maken.*

Beantwoording gemeente:

Toepassing van een in twee richtingen bereden fietspad is hier ingegeven door het feit dat daardoor in het profiel ruimte kan worden gewonnen om de Dommelseweg van gevel tot gevel beter in te richten, zodat bredere parkeervakken, een comfortabele, brede en veilige fietsvoorziening én een groenstrook kunnen worden aangebracht. Daarbij is met een breedte van 3,5 meter gekozen voor een extra breed fietspad, ten opzichte van de minimale norm die een breedte van 2,75 meter voorschrijft. Bij toepassing van in één richting bereden fietspaden aan weerszijden van de rijbaan is er niet voldoende ruimte en zou de onveilige situatie ontstaan zoals die ook nu ondervonden wordt: een smal fietspad en deels op het fietspad geparkeerde auto's. Met het voorlopige ontwerp wordt beoogd juist die situatie te voorkomen. Daarom heeft toepassing van een fietspad in twee richtingen hier de voorkeur. Uiteraard met een voldoende breedte, zodat het elkaar passeren en inhalen op een veilige manier kan. Uit de zienswijze van reclamant blijkt overigens niet of de gevaarstelling wordt gezien door de snelheid van bromscooters. Indien dit het geval is, wordt er op gewezen dat bromscooters geacht worden op de rijbaan te rijden. Alleen snorscooters mogen gebruik maken van het fietspad, met een maximum snelheid van 25 km/h., vergelijkbaar met een (elektrische) fiets. De zienswijze wijst dan op een handhavingsvraagstuk, niet een ontwerp-vraagstuk.

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen.

#### **5. Reclamant 5, ontvangen 5 juli 2020**

*Reclamant reageert namens de Fietsersbond. Hij geeft aan het doorlopen proces in zijn algemeenheid als erg positief te hebben ervaren en dat in het voorlopig ontwerp voor de fietsers veel ten goede verandert. Toch zijn er ook bezwaren:*

- a. *Reclamant heeft bezwaar tegen de situatie op de Brouwerijdreef-Noord tussen Duithof en rotonde Damianusdreef waar de bestaande vrije fietspaden opgeheven worden. Er wordt voor gepleit de bestaande fietspaden te handhaven.*
- b. *Reclamant heeft bezwaar tegen de toepassing van een aantal chicanes in de Brouwerijdreef, vanwege de hinder die die veroorzaken voor de fietser. Voorstel is de chicanes alleen voor het autoverkeer te laten gelden.*
- c. *Reclamant heeft bezwaar tegen de voorstellen voor de herinrichting van de Brouwerijdreef en de Norbertusdreef, omdat deze de veiligheid en het comfort voor de fietsers ernstig schaden. Hij stelt vraagtekens bij de gedachte dat in een 30 km/h-straat een gemengd profiel zou moeten worden toegepast, met name vanwege de verwachte drukte op beide wegen. In de voorstellen moet de fietser er blijkbaar dienen als snelheidsremmer voor het autoverkeer, met name op de Norbertusdreef waar een rijbaansplitsing is opgenomen.*
- d. *Reclamant benadrukt de noodzaak om op tenminste één van beide wegen een vrij liggend fietspad toe te passen. Voor de Norbertusdreef geldt dat daar voldoende ruimte beschikbaar is. Hij merkt daarbij op dat in dat geval het gemeentelijk fietsbeleidsplan hierop moet worden aangepast (Norbertusdreef primair fietsnetwerk).*

Beantwoording gemeente:

- a. De mening van reclamant over de handhaving van de bestaande fietsvoorzieningen op de Brouwerijdreef-Noord wordt gedeeld. Het ontwerp zal hierop worden aangepast.

- b. De chicane tussen het kruispunt met de Keersopperweg-Helenadal en de rotonde Damianusdreef zal worden gehandhaafd, omdat het fietsverkeer op dit deel wordt afgewikkeld via de te handhaven vrijliggende fietspaden. De noodzaak van een verkeersremmende maatregel op het zuidelijke deel van de Brouwerijdreef, tussen de Goudenrijderhof en Dukaathof, is zeer wenselijk. Bekeken wordt of hier een andere maatregel dan een chicane kan worden toegepast.
- c. Zie voor de beantwoording reclamant 2 onder b.
- d. Zie voor de beantwoording reclamant 2 onder b.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Handhaving bestaande fietsvoorzieningen ter hoogte van Brouwerijdreef-noord;
- Toepassing fietssuggestiestroken op Norbertusdreef en Brouwerijdreef;
- Toepassing van een andere verkeersremmende maatregel tussen de Goudenrijderhof en Dukaathof.

## **6. Reclamant 6, ontvangen 29 juni 2020**

*Reclamant vraagt aandacht voor de hemelwaterafvoer ter hoogte van huisnummer 34-36 aan de Westerhovenseweg. Deze panden liggen erg laag ten opzichte van de weg. In de huidige situatie is dit opgelost door een extra afvoergoot en een afvoerput in het trottoir, hoewel bij hevige regenval toch wateroverlast optreedt (het water komt binnen via de voordeur). Hij is ook in de nieuwe situatie bang voor wateroverlast en vraagt hiervoor een oplossing.*

Beantwoording gemeente:

Bij de uitwerking van het voorlopige ontwerp wordt tevens de situatie voor de hemelwaterafvoer beschouwd en waar nodig aangepast. De locatie die reclamant aandraagt zal daarbij worden meegenomen. Dit leidt niet tot een aanpassing van het voorlopig ontwerp.

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen.

## **7. Reclamant 7, ontvangen 8 juni 2020**

*Reclamant vreest bij het in- en uitrijden van zijn inrit ter hoogte van de kruising Westerhovenseweg/Mgr. Smetstraat onveilige situaties vanwege het voorgestelde tweerichtingen fietspad. Ook de ingetekende hagen zorgen voor problemen met het parkeren of achteruit inparkeren op de oprit. Reclamant verzoekt hiermee rekening te houden in de uitwerking van het voorlopige ontwerp.*

Beantwoording gemeente:

Bij de uitwerking van het voorlopige ontwerp tot definitief ontwerp en vervolgens bestek wordt zeker rekening gehouden met het gebruik, de vormgeving en de positionering van bestaande inritten naar de woningen, waarbij het creëren van een verkeersveilige situatie binnen de gegeven ruimte voorop staat. Bij eventuele groenaanplant wordt rekening gehouden met het benodigde vrije uitzicht vanaf de diverse inritten op naderend fiets- en autoverkeer. Dit leidt niet tot een aanpassing van het voorlopig ontwerp.

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen

### **8. Reclamant 8, ontvangen 25 juni 2020**

*Reclamant maakt bezwaar tegen de bushalte die in het voorlopige ontwerp voor de woning aan de Bergstraat 26 is gepland. De huidige halte zorgt door het ontbreken van een fietsenstalling voor hinder en het bushokje doet afbreuk aan het straatbeeld ter plaatse. Hij stelt voor:*

- a. de bushalte te verplaatsen naar het Martinusplein waar meer ruimte is voor fietsbeugels en een bushokje en bovendien de bereikbaarheid beter is;*
- b. indien a. geen mogelijk is fietsenbeugels te plaatsen aan de fietspad zijde en het bushokje te vervangen door alleen een haltepaal.*

Beantwoording gemeente:

Er wordt bekeken of de bushalte verplaatst kan worden in de richting van het Martinusplein, tegenover de zuidelijke bushalte.

De inspraakreactie geeft waarschijnlijk aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Verplaatsing van de bushalte ter hoogte van Bergstraat 26 naar het Martinusplein.

### **9. Reclamant 9, ontvangen 16 juli 2020**

- a. Reclamant maakt bezwaar tegen het "behalteren" van de bus op de rijbaan bij de woning aan de Bergstraat 94. Plaatsing van eenabri zorgt voor overlast in de vorm van lawaai/herrie, zwerfafval, stalling van fietsen voor de woning en samenscholing van jongeren zoals dat nu ook al gebeurt in het aan de overkant van de Bergstraat. Bovendien is er 's-avonds last van de reclameverlichting. Het plaatsen van alleen een haltepaal is voor de reclamant ook geen oplossing.*
- b. Reclamant vindt de vergroening van het Brouwerijplein positief, maar maakt bezwaar tegen het opheffen van de parkeergelegenheid op het Brouwerijplein, omdat daardoor geen parkeergelegenheid overblijft voor de bewoners van Bergstraat 92, 94 en 96.*

Beantwoording gemeente:

- a. Er wordt gekeken naar de verplaatsing van de bushalte in de richting van het Brouwerijplein en het realiseren van enkele parkeerplaatsen op deze locatie.
- b. Zie antwoord onder a

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Verplaatsing van de bushalte ter hoogte van Bergstraat 94 naar het Brouwerijplein.
- Realisatie van enkele parkeerplekken ter plaatse van de te verplaatsen bushalte.

### **10. Reclamant 10, ontvangen 18 juli 2020**

*Reclamant maakt bezwaar tegen het niet toepassen van een fietspad op de Brouwerijdreef.*

Beantwoording gemeente:

- a. Zie voor de beantwoording reclamant 2 onder b.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Toepassing van fietssuggestiestroken op de Brouwerijdreef.

### **11. Reclamant 11, ontvangen 17 juli 2020**

*Reclamant dient een inspraakreactie met alternatieve verkeersontwerpen.*

- a. Reclamant stelt voor om de Westerhovenseweg – stroomweg of wijkontsluitingsweg – in te richten als 50 km/h voorrangsweg, met asfaltdeklaag en aan weerszijden een*

- fietspad. Een rijbaan van asfalt met lange rechte stukken en een vrijliggend fietspad voldoet niet qua inrichting aan de richtlijnen voor 30 km/h is bovendien erg onlogisch en niet te handhaven.*
- b. Reclamant stelt voor om de Brouwerijdreef in te richten als 50 km/h voorrangsweg met parkeervoorzieningen. Bij Helenadal wenst hij een verkeersplateau in verband met overstekende schoolkinderen.*
  - c. Reclamant geeft een alternatieve oplossing voor het kruispunt Westerhovenseweg/Mgr. Smetsstraat, waarin geen sprake is van een gevaarlijke situatie met overstekende fietsers omdat er aan weerszijden van de weg een fietspad is gepland, zoals ook elders in de gemeente Valkenswaard. Bovendien ontstaat dan ook niet de gevaarlijke situatie voor de bewoners aan de Westerhovenseweg indien ze gebruik maken van hun inrit. Indien toch wordt vastgehouden aan een eenzijdig fietspad pleit hij voor een oversteek met verkeersregeling nabij de rotonde, net buiten de bebouwde kom, waar de snelheid van het kruisend autoverkeer toch al laag is.*
  - d. Reclamant vindt toepassing van een vrijliggend en in twee richtingen bereden fietspad tussen de komgrens van Dommelen en de Luikerweg een verkeersveilige oplossing, maar acht de locatie gedeeltelijk onveilig en onlogisch. Reclamant stelt voor om het tweerichtingen fietspad langs de Bergstraat en Dommelseweg in zijn geheel aan de zuidzijde te leggen, omdat dit beter aansluit bij de bestaande situatie, waarin de meeste verkeersactiviteiten en bestemmingen (winkels, horeca, school en kerk) ook aan de zuidzijde plaatsvinden en minder oversteken nodig zijn. Hij vraagt met name aandacht voor de geplande oversteek bij de Nieuwe Waalreseweg (stroomweg), die buiten de voorrang is gehouden en niet wordt uitgerust met een verkeersregelinstantie. Dit is in zijn ogen zeer ongewenst.*
  - e. Reclamant constateert dat er in het voorlopig ontwerp geen enkele fietsvoorziening tussen Dommelen-Zuid, de Bergstraat, en Dommelen-Noord, de Tienendreef, is opgenomen. Hij meent dat een goede fietsverbinding voor met name kinderen en ouderen zou hier op zijn plaats is. Ten westen van de Norbertusdreef ziet hij voldoende ruimte voor een eenzijdig fietspad dat in twee richtingen bereden kan worden. Langs de Tienendreef kan dan een verbinding aangelegd worden naar de rotonde bij de Damianusdreef zodat men daar veilig kan oversteken.*

**Beantwoording gemeente:**

- a. De opmerking van de reclamant wordt niet gedeeld. De Westerhovenseweg moet ingericht worden als 30 km/h weg om te voldoen aan de afspraken over de toekomstige verkeersintensiteiten in Dommelen-Zuid. Een 50 km/h inrichting zorgt voor teveel verkeer op de verschillende wegvakken, met meer hinder (geluid, trillingen, lucht) en verkeersonveiligheid tot gevolg. Ook is een breder profiel noodzakelijk waardoor niet alle functies in het wegprofiel kunnen worden verwerkt. Met de huidige indeling hebben alle functies wél een plek gekregen. De opmerking leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- b. De suggestie van reclamant is in de schetsfase als variant uitgewerkt. Voor de Brouwerijdreef blijkt de inrichting van een 50 km/h weg ertoe te leiden dat de verkeersbelasting veel hoger uitvalt dan wenselijk is. Tevens blijkt voor de Brouwerijdreef dat op sommige stukken niet alle gewenste functies binnen de beschikbare ruimte passen. Met name het parkeren langs de rijbaan, de trottoirs en de groenstroken komen met een 50 km/h-inrichting onder druk te staan. Vrijliggende fietsvoorzieningen – een uitgangspunt bij een 50 km/h-inrichting – blijken zonder grondaankoop niet inpasbaar (vooropgesteld dat de ruimte überhaupt aanwezig is). Dit alles heeft ertoe geleid dat niet is gekozen voor deze variant. Bij de kruising met Helenadal is in het voorlopige ontwerp reeds sprake van een verhoogd kruispuntplateau, in combinatie met een oversteekvoorziening. Een en ander leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.



- c. Voor de fietsvoorzieningen op de Westerhovenseweg vanaf de komgrens kan de gemeente niet anders dan aanhaken op het ontwerp van de aansluiting Dommelen-Zuid op de Nieuwe verbinding N69 van de provincie. Om diverse redenen houdt de provincie hier vast aan de afwikkeling van alle fietsverkeer via een eenzijdig en in twee richtingen bereden fietspad ten noorden van de rijbaan voor het autoverkeer. Dit is ook in het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vastgelegd. De suggestie van reclamant om de oversteek voor fietsers direct ten oosten van de provinciale rotonde te leggen is voor de provincie vanwege verkeersveiligheid (op de rotondetak moeten dan twee rijstroken worden overgestoken) onbespreekbaar. Daarom is door de gemeente gezocht naar een alternatieve oplossing die verkeersveilig is, in een logische fietsroute resulteert en voldoende comfort biedt aan de fietser. Bovendien moet de oplossing de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer niet (te veel) verstoren en inpasbaar zijn binnen de beschikbare ruimte. Dat heeft geleid tot het voorlopige ontwerp dat er nu ligt. Tijdens de schetsfase is nog bestudeerd of een fietsoversteek op het wegvak tussen de provinciale rotonde en de kruising met de Mgr. Smetsstraat mogelijk is, maar dit blijkt vanwege van de krappe ruimte en de (mede daardoor) verminderde verkeersveiligheid geen haalbare kaart. De alternatieve oplossing voor de fietsers die reclamant aandraagt wordt daarom niet overgenomen. Dit leidt niet tot een aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- d. Zie voor beantwoording reclamant 3 onder c.
- e. Zie voor beantwoording reclamant 2 onder b.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Toepassing van fietsuggestiestroken op de Norbertusdreef en Brouwerijdreef.

## **12. Reclamant 12, ontvangen 18 juli 2020**

*Reclamant verwacht dat inrichting van de Brouwerijdreef als 30 km/h zone met zeer beperkte snelheidsremmende maatregelen en fietsers op de rijbaan niet zal leiden tot een veilige situatie. De ook in de toekomst hoge snelheid van het verkeer én de verwachte toename van de drukte met 50 (!) procent zal voor heel gevaarlijke situaties gaan zorgen. Reclamant vindt dat het aantal voorzieningen op de Bergstraat in schril contrast staat tot de paar voorzieningen op de Brouwerijdreef, terwijl de verkeersintensiteiten op beide wegen vergelijkbaar zijn. Reclamant pleit voor scheiding van fietsers en auto's en adviseert dringend de plannen op het punt van veiligheid te herzien om zeer gevaarlijke situaties te voorkomen.*

Beantwoording gemeente:

De mening van reclamant wordt niet gedeeld. De intensiteit op de Brouwerijdreef tussen de Goudenrijderhof en de rotonde Damianusdreef zal in 2030 naar verwachting 5.200 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Dat is ruim 700 motorvoertuigen meer dan de eind 2019 gemeten 4.484 motorvoertuigen, ofwel een stijging van 16%, maar zeker geen stijging met 50% zoals reclamant stelt. Voornoemde 5.200 motorvoertuigen per etmaal is daarnaast aanzienlijk lager dan de voor 2030 verwachte intensiteit van 7.200 motorvoertuigen per etmaal op het centrale deel van de Bergstraat.

Wat betreft fietsvoorzieningen ontbreekt op de Brouwerijdreef de ruimte in het profiel. Realisatie van aanliggende of vrijliggende fietspaden zou ten koste gaan van een groot aantal parkeervakken, groenstroken en delen van voortuinen. Dat is geen optie. Wél is er de mogelijkheid om op de rijbaan van de Brouwerijdreef fietsuggestiestroken toe te passen, zoals al eerder uitgewerkt in één van de ontwerpdelingen. Tevens worden de huidige vrijliggende fietspaden op het noordelijke deel van de Brouwerijdreef gehandhaafd. Verder wordt verwezen naar de beantwoording van reclamant 2 onder b.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Toepassing van fietssuggestiestroken op de Norbertusdreef en Brouwerijdreef.

**13. Reclamant 13, ontvangen 20 juli 2020**

*Reclamant dient een inspraakreactie in met diverse bijlagen.*

- Reclamant stelt dat zolang de nieuwe N69 nog niet gereed is er rekening moet worden gehouden met veranderingen in de plannen.*
- Reclamant wil overleg met de gemeente alvorens tot aanpak van de Westerhovenseweg wordt overgegaan in verband met rijbaanbreedte en 'water op straat'.*
- Reclamant spreekt zijn steun uit voor het inrichten van Dommelen als 30 km/h-zone.*
- Reclamant spreekt zich uit tegen het realiseren van een nieuwe aansluiting achter de brouwerij.*
- Reclamant geeft aan dat de Venbergseweg de functie van gebiedsontsluitingsweg moet behouden, om zo een goede spreiding van het verkeer over het wegennet te krijgen, de overbelasting van de Westerhovenseweg wordt tegengegaan, landbouwpercelen bereikbaar blijven en verkeer voor het industrieterrein buiten Dommelen om kan worden geleid.*

Beantwoording gemeente:

- Uitgangspunt bij het ontwerpproces rond de verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid is de volledige aanleg van de Nieuwe Verbinding N69. De gemeente heeft met de uitwerking van de verkeersmaatregelen bewust gewacht tot de plannen voor de Nieuwe Verbinding N69 onherroepelijk waren (in het Provinciaal Inpassingsplan). Dat is inmiddels het geval. De uitvoering van de plannen is gaande. Volgens de provincie verlopen de werkzaamheden op schema. Voor de gemeente is er derhalve geen aanleiding om bij de uitwerking van de verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid rekening te houden met ontwerpwijzigingen van de kant van de provincie, detailaanpassingen daargelaten. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- De gemeente treedt in overleg met de reclamant.
- Ter kennisgeving aangenomen.
- Een nieuwe aansluiting achter de brouwerij is in het kader van de verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid niet aan de orde. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- De Venbergseweg heeft de functie van een erftoegangsweg en niet – zoals reclamant aangeeft – die van een gebiedsontsluitingsweg. Dat betekent dat de weg nu en in de toekomst geen rol is toebedeeld bij de spreiding van het verkeer over het wegennet van Dommelen. Sterker nog, gezien de hoge snelheden van het autoverkeer in de huidige situatie en als gevolg daarvan het onveilige gevoel van zowel fietsers als voetgangers, moet de Venbergseweg zodanig worden aangepast dat alle verkeersdeelnemers zich veilig voelen. De inrichting van de weg moet met andere woorden meer in overeenstemming worden gebracht met het gewenste gebruik. Daarbij moet de bereikbaarheid van de aanliggende percelen gewaarborgd blijven. Alle vrachtverkeer – waaronder verkeer van en naar de industrieterreinen - wordt in de toekomst afgewikkeld via de Nieuwe Verbinding N69 en de Luikerweg, buiten de bebouwde kom om. De Venbergseweg heeft hierin nu en in de toekomst geen functie. Omdat doorrekeningen met het verkeersmodel aangeven dat ook zonder aanvullende maatregelen het gewenste gebruik van de Venbergseweg al wordt bereikt, wordt de voorgestelde knip in de Venbergseweg niet meteen toegepast, maar wordt deze als optie achter de hand gehouden on indien nodig op termijn te realiseren. Daarvoor wordt de afwikkeling van het verkeer ná realisatie van alle maatregelen binnen

Dommelen-Zuid gemonitord. Een eventuele knip zal pas indien nodig en in overleg met omwonenden en gebruikers van omliggende percelen worden gerealiseerd. Daarbij kan dan ook gekeken worden naar een knip die voor belanghebbende nog wel toegankelijk blijft.

De inspraakreactie geeft mogelijk aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Monitoring van sluipverkeer Venbergseweg en er wordt alleen bij gebleken noodzaak en na overleg met belanghebbenden tot afsluiting overgaan.

#### **14. Reclamant 14, ontvangen 24 juli 2020**

*Reclamant uit zijn zorgen naar aanleiding van het voorlopig ontwerp op de site [dommelenzuid-inbeeld.nl](http://dommelenzuid-inbeeld.nl). en de antwoorden die door de gemeente worden gegeven op de door bewoners gestelde vragen. Deze zijn volgens reclamant veelal ontwijkend beantwoord en er wordt veel verwezen naar 'de verdere uitwerking van het ontwerp'. Vanwege het eindigen van de inspraakperiode op 29 juli weet hij daardoor niet waar hij aan toe is.*

- a. Reclamant is bekend met de parkeerproblemen aan de Westerhovenseweg. Op het stuk voorbij de bocht is volgens hem hiervan echter geen sprake. Indien het voorlopige ontwerp wordt uitgevoerd ontstaat dat probleem echter wel: reclamant verwacht dat het voorgestelde tweerichtingenfietspad op de Westerhovenseweg de parkeerproblemen alleen maar groter maakt.*
- b. Reclamant heeft bezwaar tegen het voornemen om lijnbussen bij de laatste halte op de Westerhovenseweg te laten halteren op de rijbaan. Hij acht het verkeersaanbod op de Westerhovenseweg daarvoor te groot. Achter de bus zal zich een wachtrij vormen, die in combinatie met het verkeerslicht bij de Mgr. Smetsstraat voor onveiligheid zorgt.*
- c. Reclamant vermoedt dat de enige reden om een tweerichtingen fietspad toe te passen ligt in het ontwerp van de provincie van de N69. Het lijkt er voor hem op dat het bij de gemeente ligt om dit op te lossen op een plek waar al niet veel ruimte aanwezig is.*
- d. Het dubbele fietspad lijkt volgens reclamant vooral extra problemen op te leveren voor het parkeerprobleem waarvan de bewoners sinds jaren vragen of dit juist opgelost kan worden.*
- e. Reclamant maakt bezwaar tegen het plaatsen van een groenvoorziening voor Westerhovenseweg nr. 52 en 54, die de parkeermogelijkheden beperkt. Buiten dat dit voor de bewoners problemen geeft maakt het parkeren voor bezoek vrijwel onmogelijk. Reclamant verbaast zich over het feit dat dit wordt doorgeschoven naar de uitwerking van het ontwerp, terwijl het oplossen van de parkeerproblemen toch een uitgangspunt zou moeten zijn.*
- f. Reclamant maakt voorts bezwaar tegen genoemde groenvoorziening omdat die in combinatie met het dubbel fietspad het overzicht belemmert met verkeersveiligheidsproblemen tot gevolg.*
- g. Reclamant stelt dat de snelheid van het verkeer door de voorgestelde fysieke maatregelen niet voldoende wordt verlaagd. Nu wordt er veel te hard gereden en dat zal inderdaad minder worden door de maatregelen, maar de gewenste snelheid van 30 km/h zal niet gehaald worden. Ingeschat wordt dat die snelheid tussen 50 en 70 km/h ligt.*
- h. Reclamant wil de parkeerstrook tussen de rijbaan en het fietspad in plaatsen, zodat oprijdend verkeer vanaf de uitritten niet direct wordt geconfronteerd met snel verkeer maar eerst met het langzamere fietsverkeer. Bovendien kan verkeer dat uitvoegt naar de parkeerstrook in dat geval gebruik maken van het fietspad (zoals op de Bergstraat gebeurt) en kan tenminste aan de passagierskant veilig worden in- en uitgestapt. Het fietspad kan dan verhoogd worden aangelegd.*

- i. *Reclamant heeft bezwaar tegen de toepassing van twee richtingen fietspaden vanwege de slechte ervaringen daarmee elders. Dat er dan na het voorsorteren op het fietspad als de situatie dit toelaat gekeken wordt naar het snellere autoverkeer ligt meer voor de hand.*
- j. *Reclamant verzoekt om de bestaande bomen op het perceel naast Westerhovenseweg nr. 36 te behouden en geld te besparen door de omvang van het pleintje bij de aansluiting Mgr. Smetsstraat te verkleinen of voor een simpeler oplossing te kiezen. De huidige omvang van het pleintje acht de reclamant niet nodig omdat sprake is van minimale problemen, die zijn terug te voeren op de snelheid van het huidige verkeer.*
- k. *Reclamant stelt dat ook elders langs de Westerhovenseweg een boom dreigt te moeten wijken. Reclamant geeft aan dat voor de fietsers andere oplossingen mogelijk zijn – bijvoorbeeld via het Holtzerpad door Lage Heide – zodat het verwijderen van bomen op de Westerhovenseweg niet nodig is. Bovendien zorgt dit voor een veel simpeler verkeerssituatie bij de kruising met de Mgr. Smetsstraat.*

Beantwoording gemeente:

- a. De zorg van reclamant over het tekort aan parkeerruimte op de Westerhovenseweg tussen de komgrens en de bocht wordt gedeeld. De parkeergelegenheid bij het Holtzerpad blijft daarom ook in de nieuwe situatie beschikbaar als overloopterrein. Bovendien wordt bekeken of op het bedoelde wegvak extra parkeervoorzieningen kunnen worden ingepast tussen rijbaan en fietspad.
- b. De beschikbare ruimte binnen het nieuwe profiel van de Westerhovenseweg staat niet toe dat aparte bushaltes naast de rijbaan worden gerealiseerd. Daarom is gekozen voor halteren op de rijbaan. Gezien de frequentie van de buslijn leidt dat slechts tot beperkte verstoring van de doorstroming, die bovendien niet tot verkeersonveilige situaties leidt. In het nieuwe profiel wordt de snelheid van het verkeer gereduceerd naar 30 km/h, waardoor de kans op ongevallen zoals reclamant beschrijft sterk afneemt. Bovendien wordt op de Westerhovenseweg een moeilijk overrijdbare middenstrook toegepast waardoor het eventueel passeren van een halterende bus door achteropkomend verkeer wordt bemoeilijkt. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- c. Voor de fietsvoorzieningen op de Westerhovenseweg vanaf de komgrens kan de gemeente niet anders dan aanhaken op het ontwerp van de aansluiting Dommelen-Zuid op de Nieuwe verbinding N69 van de provincie. Om diverse redenen houdt de provincie hier vast aan de afwikkeling van alle fietsverkeer via een in twee richtingen bereden fietspad ten noorden van de rijbaan voor het autoverkeer. Dit is ook vastgelegd in het onherroepelijke Provinciale Inpassingsplan. Door de gemeente is gezocht naar een oplossing om het fietsverkeer de Westerhovenseweg te laten oversteken, die voldoende comfort en vooral ook veiligheid biedt aan de fietser, de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer niet (te veel) verstoort en inpasbaar is binnen de beschikbare profielruimte. Dat leidt tot het voorlopige ontwerp dat er nu ligt.
- d. De suggestie van reclamant dat toepassing van het tweerichtingen fietspad het parkeerprobleem op de Westerhovenseweg zou verergeren, wordt niet gedeeld. In tegendeel, door toepassing van een fietspad aan één zijde van de weg ontstaat juist de benodigde ruimte in het profiel om aan één zijde van de weg goede parkeervoorzieningen te creëren. Parkeervoorzieningen die er nu niet zijn. Op het wegvak tussen de komgrens en de bocht wordt bij de uitwerking bekeken of parkeervoorzieningen aan beide zijden van de weg mogelijk zijn, aangezien hier de profielruimte iets groter is.
- e. Het inpassen van extra parkeerplaatsen op het betreffende wegvak zal ten koste gaan van de in het voorlopige ontwerp voorgestelde groenvoorzieningen.

- f. Voor alle in te passen groenvoorzieningen geldt dat deze getoetst worden op hun effecten voor verkeersveiligheid – met name waar het gaat om vrij uitzicht. Dit leidt in dit stadium niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- g. De stelling van reclamant wordt niet gedeeld. De situatie op het betreffende wegvak wijzigt sterk, waarbij zowel aan de kant van de komgrens als bij de bocht snelheidsremmende maatregelen worden genomen, in de vorm van respectievelijk een rotonde en een voorrangspointje. Gecombineerd met de beperking van de rijbaanbreedte ontstaat een situatie waar de door reclamant genoemde snelheden niet voor de hand liggen. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- h. De suggestie van reclamant over de positie van de parkeerstrook in het profiel wordt niet ondersteund door ervaringen elders, waaronder op diverse wegen in Valkenswaard. Parkeren tussen de rijbaan en het fietspad in vereist een ruime dimensionering om te voorkomen dat er wederzijds hinder of onveilige situaties ontstaan. Die ruimte is op het grootste deel van de Westerhovenseweg niet beschikbaar. De aangehaalde voordelen van de positie van de parkeerstrook tussen de rijbaan en het fietspad in vergelijking met het voorlopige ontwerp worden betwijfeld: bij het vanaf de inrit oprijden van de Westerhovenseweg kunnen de geparkeerde auto's juist het zicht ontnemen op het aankomende autoverkeer op de Westerhovenweg. Ook het comfortabel in- en uitstappen aan de fietspadkant leidt helaas regelmatig tot ongevallen door onoplettendheid, ongeacht de positie van de parkeerstrook. De beperkende – en bepalende – factor is in deze situatie de beperkte profielruimte, waardoor de verschillende functies dicht tegen elkaar aan liggen. Daarom is er voor gekozen de parkeervoorzieningen te integreren met de loop/fietsstrook. Dit is een oplossing die bewezen veilig is. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- i. Tweerichtingen fietspaden worden landelijk al lange tijd naar tevredenheid toegepast in vergelijkbare situaties. Daarbij is met een breedte van 3,50 meter gekozen voor een extra breed fietspad, ten opzichte van de minimale norm van 2,75 meter. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- j. Uit de ontwerpateliers met omwonenden is nadrukkelijk naar voren gekomen dat de bestaande situatie bij het kruispunt met de Mgr. Smetsstraat gevaarlijk is of in ieder geval als zodanig ervaren wordt. Dat is reden geweest om een zo veilig mogelijke oplossing te bieden binnen de beschikbare ruimte. Resultaat is het voorrangspointje in het voorlopige ontwerp, dat qua afmetingen is afgestemd op de afwikkeling van alle reguliere verkeerssoorten en een gereduceerde snelheid van het verkeer (waaronder vrachtverkeer van en naar de brouwerij). Verdere verkleining van de afmetingen is niet mogelijk zonder dat met name vrachtverkeer hierdoor bovenmatig wordt gehinderd. Bij uitwerking van het ontwerp wordt gestreefd om zoveel mogelijk bomen te behouden. Een en ander leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- k. Niet duidelijk is welke boom de reclamant bedoelt. Het omleiden van de fietsers via het Holtzerpad is in de schetsfase aan de orde gekomen. Deze route wordt nu door fietsers regelmatig gebruikt en dat zal in de toekomst waarschijnlijk zo blijven. De gemeente hanteert echter een stimuleringsbeleid voor het gebruik van de fiets en daarbij horende optimale fietsvoorzieningen. Het is in die zin van belang dat vanuit de richting Westerhoven een doorgaande, comfortabele en veilige fietsverbinding naar Dommelen en Valkenswaard wordt gerealiseerd. De route via het Holtzerpad en door Lage Heide kan daaraan onvoldoende voldoen. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Uitgangspunt is de uitbreiding van de parkeergelegenheid op de Westerhovenseweg tussen de komgrens en de aansluiting van de Mgr. Smetsstraat, voor zover dat ruimtelijk en functioneel haalbaar is.

### **15. Reclamant 15, ontvangen 19 juli 2020**

*Reclamant maakt namens 9 buurtbewoners bezwaar tegen het voornemen om de Venbergseweg af te sluiten voor doorgaand autoverkeer middels een sluis.*

- a. Volgens de reclamant is de afsluiting een compleet overbodige ingreep (door de opening van de nieuwe N69 op de Venbergseweg blijft er geen sluipverkeer meer over) maar heeft die vergaande consequenties voor de aanwonenden. Deze worden geconfronteerd met grote omrijbewegingen richting Dommelen (meer dan een verdubbeling of zelfs verdriedubbeling van de afstand). Dit zelfde geldt voor de onderlinge contacten tussen buurtbewoners aan weerszijden van de geplande afsluiting.*
- b. Reclamant stelt dat de Venbergseweg nodig is als één van de ontsluitingsroutes voor Lage Heide en daarom moet openblijven (zie ook behandeling van de plannen voor Lage Heide Wonen bij de Raad van State), te meer omdat ook de Mgr. Smetsstraat door de bouw van de fietserstunnel al niet meer kan worden gebruikt voor de ontsluiting van de wijk. Ook voor een optimale bereikbaarheid van de Malpie Hoeve is de Venbergseweg nodig.*
- c. Reclamant kan zich vinden in het streven van de gemeente om de Venbergseweg veilig te maken voor fietsverkeer, maar dit mag niet ten koste gaan van de aanwonenden. In plaats van afsluiten wordt voorgesteld een vrijliggend fietspad aan te leggen naast de bestaande weg. Bijna alle benodigde gronden daarvoor zijn al in het bezit van de gemeente. Reclamant stelt dat de gemeente van het fietspad afziet omdat een betrokken ontwerper zelf één van de personen is die daarvoor een stuk tuin zou moeten inleveren.*
- d. Reclamant vraagt zich af of de gemeente wel gerechtigd is om tot afsluiting van de Venbergseweg over te gaan. De Venbergseweg is ten tijde van de ruilverkaveling immers aangelegd om een goede ontsluiting te bewerkstelligen voor de agrarische bedrijven aldaar. Voor een periode van 30 jaar hebben de omwonende agrariërs hiervoor aanzienlijke ruilverkavelingslasten moeten betalen. Het kan niet zo zijn dat vervolgens wordt overgegaan tot afsluiting.*
- e. Reclamant vindt het vreemd dat de buurtbewoners de plannen van de gemeente hebben moeten lezen in de publicatie in het Valkenswaards weekblad, terwijl in de kern van Dommelen de informatie huis aan huis is verspreid.*

Beantwoording gemeente:

- a. Zie voor beantwoording reclamant 13 onder e.
- b. Zie voor beantwoording reclamant 13 onder e.
- c. Toepassing van een vrijliggend fietspad langs de Venbergseweg is in de schetsfase uitgewerkt. De maatregel brengt hoge kosten met zich mee die niet in verhouding staan tot de omvang van de problematiek op de Venbergseweg en in verhouding tot de andere wegvakken in Dommelen-Zuid. Daarom is deze optie voor nu losgelaten. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp. Reclamant speculeert dat de ontwerper aan de Venbergseweg woont. Het ontwerp bureau is Witteveen & Bos en de ontwerper woont niet aan de Venbergseweg.
- d. Als sprake is geweest van een verrekening zal het een gedeelte van de aanlegkosten van de Venbergseweg hebben betroffen. Ook bij ruilverkavelingslasten is er min of meer een soort van afschrijving aan de orde. De weg die is aangelegd ten tijde van de ruilverkaveling is in ieder geval afgeschreven. Deze weg is inmiddels meerdere malen

- door de gemeente aangepakt. Daarnaast betreft het een openbare weg die dus onder beheer en onderhoud van de gemeente is. Daarom gaat dit argument niet op.
- e. Het lijkt erop dat dit in de bezorging niet goed is gegaan. In komende berichtgeving hierover zal de informatie ook aan de Venbergseweg huis aan huis worden verspreid.

De inspraakreactie geeft mogelijk aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Monitoring van sluipverkeer Venbergseweg en er wordt alleen bij gebleken noodzaak en na overleg met belanghebbenden tot afsluiting overgaan.

**16. Reclamant 16, ontvangen 27 juli 2020**

*Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerp voor de Dommelseweg, omdat ter hoogte van nr. 142 geen parkeergelegenheid is ingepland aan de noordkant van de weg. Dat zorgt er voor dat altijd de weg overgestoken moet worden om bij de geparkeerde auto te komen. Met (kleine) kinderen is dat levensgevaarlijk en het is ook niet praktisch voor de dagelijkse boodschappen. Reclamant vraagt daarom om ook aan de noordkant van de Dommelseweg parkeerplaatsen te maken, zodat de verkeersveiligheid voor ons en onze kinderen groter wordt. Reclamant verzoekt om het bezwaar nader toe te lichten.*

Beantwoording gemeente:

De beschikbare profielruimte van de Dommelseweg ter hoogte van huisnummers 130 t/m 146 laat ruimte toe om ook aan de noordzijde enkele parkeervakken te realiseren. De parkeervakken worden toegevoegd.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen

- Enkele parkeervakken worden toegevoegd aan de noordzijde Dommelseweg ter hoogte van nrs. 130 t/m 146.

**17. Reclamant 17, ontvangen 22 juli 2020**

- a. *Reclamant maakt bezwaar tegen het voornemen om de Venbergseweg af te sluiten voor doorgaand verkeer door middel van een verkeerssluis. Reclamant heeft zijn bedrijf gevestigd aan de Venbergseweg om zijn klanten in zowel Valkenswaard als Dommelen van daaruit goed te kunnen bedienen. Naast werkzaamheden met tractoren en graafmachines wordt ook heel vaak gebruik gemaakt van een bestelwagen en/of personenauto. Deze kunnen de voorgestelde verkeerssluis niet passeren. Een en ander belemmert een efficiënte bedrijfsvoering. Reclamant wil dat het bedrijf met de auto van beide zijden bereikbaar blijft voor klanten, zonder dat daarvoor omgereden hoeft te worden.*
- b. *Reclamant is grote voorstander om de Venbergseweg verkeerssluw te maken, zodat fietsers en voetgangers rustig en veilig gebruik kunnen maken van de weg en er ook genoeg ruimte overblijft voor de "rustige" automobilist. Daarvoor wil reclamant afsluiten voor doorgaand verkeer en toegankelijk houden voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer zal in de toekomst gebruik maken van de nieuwe N69.*

Beantwoording gemeente:

- a. Zie voor beantwoording reclamant 13 onder e.
- b. De inspraakreactie van reclamant wordt gedeeld. Er is al sprake van een afname van doorgaand verkeer maar de drukte centreert zich nu nog met name in de spits. De voorgestelde afsluiting voor doorgaand verkeer is een alternatieve mogelijkheid, maar wordt normaal gesproken niet gehandhaafd en biedt dus weinig zicht op effectiviteit. Wel wordt bekeken of in het kader van onderhoud de weg ingericht kan worden als fietsstraat en of een snelheidsremmende maatregel meegenomen kan worden.

De inspraakreactie geeft mogelijk aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Monitoring van sluipverkeer Venbergseweg en er wordt alleen bij gebleken noodzaak en na overleg met belanghebbenden tot afsluiting overgaan.
- Overwegen om (na monitoring) inrijverbod voor niet bestemmingsverkeer in te stellen.
- Eventueel snelheidsremmende maatregel meenemen.

#### **18. Reclamant 18, ontvangen 27 juli 2020**

*Reclamant maakt bezwaar tegen de voorgenomen plaatsing van een bushalte ter hoogte van Bergstraat 92, 94 en 96, vanwege verwachte geluidsoverlast, hinder van stalling van fietsen van de buspassagiers, samenscholing van jongeren en rondslingerend afval. Reclamant acht de huidige locatie van deabri goed geschikt of desnoods een aantal meters verplaatst voor het kantinegebouw van de brouwerij, waar deze geen overlast zal bezorgen.*

Beantwoording gemeente:

Zie voor beantwoording reclamant 9 onder a.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen

- Verplaatsing van de bushalte ter hoogte van Bergstraat 94 naar het Brouwerijplein.

#### **19. Reclamant 19, ontvangen 28 juli 2020**

- a. Reclamant wenst een beter ontwerp voor het wegvak Brouwerijdreef, waarin goede fietsvoorzieningen zijn meegenomen, vergelijkbaar met die in het ontwerp voor de Bergstraat.*
- b. Volgens de reclamant zijn beide wegen even druk en wordt op de Brouwerijdreef nu al veel te hard gereden.*
- c. Reclamant pleit voor snelheidscontroles.*

Beantwoording gemeente:

- a. Zie voor de beantwoording reclamant 2 onder b.
- b. De intensiteit op de Brouwerijdreef tussen de Goudenrijderhof en de rotonde Damianusdreef zal in 2030 naar verwachting 5.200 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Dat is ruim 700 motorvoertuigen meer dan de eind 2019 gemeten 4.484 motorvoertuigen, ofwel een stijging van 16%. Voornoemde 5.200 motorvoertuigen per etmaal is daarnaast fors lager dan de voor 2030 verwachte intensiteit van 7.200 motorvoertuigen per etmaal op het centrale deel van de Bergstraat.
- c. De suggestie van reclamant om snelheidscontroles uit te voeren wordt onderschreven. De voorkeur gaat echter uit naar een weginrichting die het gewenste rijgedrag stimuleert en de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemer borgt. Daarop is het streven van de gemeente dan ook gericht. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen

- Toepassing fietssuggestiestroken op Norbertusdreef en Brouwerijdreef.

#### **20. Reclamant 20, ontvangen 28 juli 2020**

*Reclamant heeft bezwaren en voorstellen ter verbetering van de aanpassingen van de toegangswegen naar de N69 in Dommelen-Zuid, in het bijzonder de wegen Bergstraat en Brouwerijdreef.*



- a. *De sterke beperking van het verkeer op de Bergstraat leidt tot een ongewenste, sterke toename van het verkeer over de Brouwerijdreef. Het van oudsher doorgaande karakter van de Bergstraat zou moeten worden gehandhaafd, terwijl de Brouwerijdreef als woonstraat juist niet zwaarder belast zou moeten worden. Voorstel is daarom te streven naar een gelijkmatige verdeling van het verkeer van en naar de N69 moeten komen. Verkeer vanuit Valkenswaard moet niet anders rijden dan nu het geval is.*
- b. *Er zijn geen fietspaden voorzien op de Brouwerijdreef. Dat is voor het fietsverkeer onveilig, terwijl fietsverkeer juist gestimuleerd zou moeten worden. Voorstel is op de Brouwerijdreef wél een fietspad of ten minste fietsstroken toe te passen*
- c. *Gevreesd wordt voor toename van zwaarder vervoer door Brouwerijdreef. Voorstel is doorgaand zwaar vervoer na afslag naar Goudenrijderhof te verbieden.*
- d. *De nieuwe weg wordt niet uitgevoerd in stil asfalt, wat voor onnodig extra geluidsoverlast leidt in de woonwijk. Voorstel is wel gebruik te maken van stil asfalt of stillere vormen van bestrating.*
- e. *Uitvoering van de aanpassingen van de toegangswegen lijkt pas na de opening van de nieuwe N69 te starten. Voorstel is jarenlang geweest om hinder te voorkomen door vooraf de toegangswegen aan te passen.*

*Reclamant is bereid zijn bezwaren nader mondeling toe te lichten.*

Beantwoording gemeente:

- a. In het onderzoek dat in samenspraak met de adviesgroep Verkeersmaatregelen Dommelen in 2014 is uitgevoerd naar de mogelijkheden om de verkeersintensiteit in Dommelen-Zuid te beperken, kwam naar voren dat het verkeer op de Brouwerijdreef voor het grootste deel verkeer van en naar Dommelen-Noord betreft, dat de Nieuwe Verbinding 69 wil bereiken. Voor dit verkeer is nauwelijks een alternatieve route mogelijk. In hetzelfde onderzoek werd op de Bergstraat een aanzienlijke hoeveelheid verkeer van en naar Valkenswaard geconstateerd, dat ook gebruik kan maken van een route via de Luikerweg, Eindhovenseweg of Leenderweg. Door het treffen van de maatregelen die de adviesgroep Verkeer Dommelen-Zuid in 2014 heeft voorgesteld en door de raad integraal zijn overgenomen, blijkt uit verkeersmodelberekeningen dat het grootste deel van het verkeer met een relatie met Valkenswaard inderdaad van de Bergstraat zal verdwijnen. Daardoor zal het op de Bergstraat aanzienlijk rustiger worden dan wanneer er geen maatregelen in Dommelen-Zuid zouden worden getroffen (naar verwachting ca. 7.200 motorvoertuigen per etmaal in 2030 versus ruim 15.000 bij 'niets doen'). Omdat zoals aangegeven een goed alternatief voor het verkeer vanuit Dommelen-Noord ontbreekt, blijkt dat op de Brouwerijdreef een dergelijke reductie van het verkeer niet haalbaar is (ca. 5.200 motorvoertuigen per etmaal in 2030, tussen de Goudenrijderhof en de rotonde Damianusdreef). Dit verklaart het verschil in intensiteit op beide wegen. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- b. Zie voor de beantwoording reclamant 2 onder b.
- c. In het Mobiliteitsplan 2014 is reeds bepaald dat alle doorgaande vrachtverkeer uit de bebouwde kom van Valkenswaard wordt geweerd, behoudens via de Zuidelijke Randweg en De Vest. Voor de bereikbaarheid van de brouwerij is het nodig om vrachtverkeer toe te staan tot aan de Goudenrijderhof en het wegprofiel ook in te richten voor dit zware vrachtverkeer. Het vervolg van de route via de Brouwerijdreef wordt alleen gebruikt door incidenteel vrachtverkeer, zoals in het geval van een omleidingsroute, wanneer bijvoorbeeld de Bergstraat gestremd is. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- d. Bij de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp tot definitieve ontwerpen en uitvoeringstekeningen wordt het verhardingstype bepaald. Hierbij wordt er naar

gestreefd om de geluidsoverlast in de woonwijk zoveel mogelijk te verminderen. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.

- e. De afspraken die de gemeente eerder heeft gemaakt over de uitvoeringstermijn van de verkeersmaatregelen Dommelen-Zuid hebben als achterliggende reden het voorkomen van verkeersoverlast in Dommelen na openstelling van de Nieuwe verbinding N69. Inmiddels is het waarschijnlijk dat sommige maatregelen pas kunnen worden afgerond nádat de Nieuwe verbinding N69 is opengesteld. Om desondanks verkeershinder te voorkomen wordt de ontwikkeling van het verkeer in Dommelen gedurende die periode gemonitord en treft de gemeente indien nodig tijdelijke maatregelen om optredende overlast te beteugelen tot het moment dat de definitieve maatregelen klaar zijn. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen

- Handhaving bestaande vrijliggende fietspaden op het noordelijke deel van de Brouwerijdreef;
- Toepassing fietssuggestiestroken op Norbertusdreef en Brouwerijdreef.

**21. Reclamant 21, ontvangen 28 juli 2020**

- a. *Reclamant spreekt zich uit tegen afsluiting van de Venbergseweg voor autoverkeer (met behulp van een landbouwsluit), omdat dit ingrijpende gevolgen heeft voor zijn sociale contacten met het kerkdorp Dommelen en vergaande gevolgen heeft voor zijn bedrijf aan de Venbergseweg, met name vanwege het feit dat klanten moeten omrijden om het bedrijf te kunnen bereiken. Veel klanten maken gebruik van de auto. De reclamant ziet de noodzaak van de afsluiting niet aangezien het sluipverkeer op de weg sinds de aanleg van Lage Heide Wonen al sterk is afgenomen en na afsluiting van de Mgr. Smetsstraat nog minder zal worden. Reclamant pleit er voor te wachten met de maatregel en eerst te bezien welke effecten de maatregelen in de omgeving hebben voor het gebruik van de Venbergseweg.*
- b. *Ten slotte vermoedt reclamant dat het voorstel voor de afsluiting het gevolg is van bezuinigingen in de maatregelen voor de Venbergseweg. De maatregelen elders in Dommelen kosten zoveel geld dat geen geld overblijft voor goede maatregelen op de Venbergseweg.*

Beantwoording gemeente:

- a. Zie voor beantwoording reclamant 13 onder e.
- b. Bij de keuze voor maatregelen wordt absoluut rekening gehouden met de kosten. Met name of de kosten ook opwegen tegen de functionaliteit en het effect van de maatregel. Gezien de beperkte verkeersintensiteiten is daarom gekeken naar een maatregel die hier passend is.

De inspraakreactie geeft misschien aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Monitoring van sluipverkeer Venbergseweg en er wordt alleen bij gebleken noodzaak en na overleg met belanghebbenden tot afsluiting overgaan.

**22. Reclamant 22, ontvangen 30 juli 2020**

*Reclamant maakt bezwaar tegen het voornemen om de Venbergseweg af te sluiten voor doorgaand autoverkeer middels een sluis. Door de afsluiting wordt een deel van zijn klanten voor hem onbereikbaar en zijn daarmee niet meer te bedienen. Bovendien is de Venbergseweg voor hem een cruciaal onderdeel van zijn bezorgroute richting Oud Dommelen en Westerhoven. Bij afsluiting is hij genooddaakt om met zijn 25 km/h-voertuig via de Luikerweg - Dommelseweg te rijden. Dit is niet gewenst.*

Beantwoording gemeente:

- a. Zie voor beantwoording reclamant 13 onder e.

De inspraakreactie geeft mogelijk aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen

- Monitoring van sluipverkeer Venbergseweg en er wordt alleen bij gebleken noodzaak en na overleg met belanghebbenden tot afsluiting overgaan.

### **23. Reclamant 23, ontvangen 28 juli 2020**

- a. *Reclamant stelt voor vrachtverkeer te weren vanaf afslag Goudenrijderhof naar de Brouwerijdreef in de 30 km/h zone met fietsers met verkeerborden voor het weren van vrachtverkeer.*
- b. *Reclamant stelt voor de 'normale, rustige' straatverlichting te handhaven vanaf de rotonde op de Brouwerijdreef (dus geen verblindende LED-verlichting, zoals deze momenteel op de Tienendreef aanwezig is), zodat deze omwonenden niet hindert. Op die manier is ook visueel duidelijk, dat het om een 30 km/h traject gaat.*
- c. *Reclamant wenst de maximum snelheid van 30 km/h periodiek te handhaven, door controle op genoemd traject vanaf de rotonde, i.v.m. kwetsbaarheid overstekende voetgangers, scholieren en fietsers.*

Beantwoording gemeente:

- a. Zie voor de beantwoording reclamant 20 onder c.
- b. Voor de keuze voor de vorm van openbare straatverlichting volgen we het gemeentelijk programma Duurzaamheid waarbij wordt ingezet op LED verlichting in de openbare ruimte. Daarbij zal aandacht uitgaan naar de hoeveelheid licht. Dit leidt niet tot de aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- c. Zie voor beantwoording reclamant 19 onder c.

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen.

### **24. Reclamant 24, ontvangen 28 juli 2020**

*Reclamant wenst een beter plan voor de Brouwerijdreef. Deze straat is net zo druk als de Bergstraat. De verwachting is dat automobilisten zich niet houden aan de 30 km/h. Nu al wordt er te hard gereden. Pleidooi voor controles.*

Beantwoording gemeente:

Zie voor beantwoording reclamant 19 onder b en c.

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen.

### **25. Reclamant 25, ontvangen 27 juli 2020**

- a. *Reclamant verwacht dat in het voorlopige ontwerp voor de Dommelseweg veel parkeergelegenheid verloren gaat. Er zijn nu aan beide zijden parkeerstroken voor maximaal parkeren. In de nieuwe situatie komen er bomen en parkeervakken. Reclamant verwacht dat parkeerders zullen uitwijken naar de zijstraten, waaronder de Barentszstraat. Het bedrijf van reclamant is erg afhankelijk van de aanwezigheid van voldoende gratis parkeerruimte voor de deur voor zijn klanten. Hij refereert aan een beding in een contract dat begin jaren negentig met de gemeente is gesloten inzake de zorg voor voldoende gratis parkeerruimte in de nabijheid van zijn bedrijf. De verwachting is dat door het terugbrengen van de parkeergelegenheid op de*

*Dommelseweg de parkeerdruk bij reclamant toe zal nemen. Eerder verzocht reclamant de gemeente om voor de parkeerstroken ter hoogte van zijn bedrijf een blauwe zone in te stellen met een maximale parkeerduur van 30 minuten. Daar was voor de gemeente geen aanleiding voor.*

- b. Reclamant heeft bezwaar tegen de herinrichting van de Dommelseweg met aan één zijde een fietspad in twee richtingen. Hij pleit voor behoud van een fietspad aan beide zijden van de weg.*
- c. Reclamant wil de maximum snelheid op de Dommelseweg op 50 km/h handhaven. Hij twijfelt eraan dat de verkeerssituatie op de Dommelseweg door de komst van de nieuwe N69 wezenlijk wijzigt en ziet dan ook niet direct de noodzaak van maatregelen. Hij stelt voor om de nieuwe situatie eerst af te wachten.*

Beantwoording gemeente:

- a. Op de Dommelseweg is vijf keer het aantal parkerende auto's geteld. In het ontwerp is het aantal parkeervakken hierop afgestemd, namelijk circa 40 stuks. Daarnaast voegen we zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van de Dommelseweg, ten westen van de Barentszstraat, enkele parkeervakken extra toe.
- b. Om dit moment ondervinden zowel parkerende automobilisten als fietsers hinder van de smalle parkeerstroken en de smalle fietspaden, hetgeen aantoonbaar heeft geleid tot schade aan geparkeerde auto's en verkeersonveilige situaties voor zowel de fietsers als de in- en uitstappende passagiers. Om aan deze onwenselijke situatie een eind te maken, is besloten om de parkeer- en fietsvoorzieningen breder te maken, conform de landelijke richtlijnen hiervoor. En binnen de krappe beschikbare ruimte is het niet mogelijk om deze herinrichting gestalte te geven met twee parkeerstroken en twee fietspaden, maar wél met één parkeerstrook en één fietspad.
- c. Het terugbrengen van de snelheid op de Dommelseweg naar 30 km/h maakt de route volgens het verkeersmodel voor doorgaand verkeer minder aantrekkelijk, hetgeen leidt tot een forse reductie van de hoeveelheid autoverkeer. Op basis van eerdere afspraken in het kader van de aanleg van de Nieuwe Verbinding N69 worden maatregelen genomen, zodanig dat in Dommelen-Zuid geen extra verkeershinder optreedt. Het is geen optie om eerst de nieuwe situatie af te wachten. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Enkele parkeervakken worden toegevoegd aan de noordzijde Dommelseweg t.h.v. nr. 130 t/m 146.

## **26. Reclamant 26, ontvangen 29 juli 2020**

- a. Reclamant stelt dat op de Brouwerijdreef te weinig verkeersremmende maatregelen worden getroffen;*
- b. Reclamant stelt dat het opdraaien vanaf de Kroonhof en het Florijnhof onoverzichtelijk is door geparkeerde auto's en de gereden snelheid.*
- c. Reclamant verwacht dat de snelheid en aantal auto's toeneemt na openstelling van de Nieuwe N69.*
- d. Reclamant geeft aan dat er weinig rekening is gehouden met de fietser.*

Beantwoording gemeente:

- a. Op de Brouwerijdreef worden om de 80 tot 100 meter verkeersremmende maatregelen getroffen om de snelheid te verlagen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit leidt niet tot aanpassing van het voorlopig ontwerp.
- b. De Brouwerijdreef wordt ingericht als 30 km-zone. Verkeer van rechts heeft daarbij voorrang, door de toepassing van gelijkwaardige kruispuntplateaus. Bij de verdere

uitwerking naar definitief ontwerp zullen de locaties van de parkeervakken op deze kruispuntplateaus worden afgestemd, waarbij de draai vanuit de Kroonhof en Florijnhof mee wordt genomen.

- c. Zie beantwoording onder b.
- d. Zie voor de beantwoording reclamant 2 onder b.

De inspraakreactie geeft wel aanleiding om het voorlopig ontwerp aan te passen:

- Toepassing fietssuggestiestroken op de Brouwerijdreef.