Van:
Verzonden:
Aan:
CC:

Onderwerp:
Bijlagen:

Beste ,

Ter voorbereiding van onze bespreking van a.s. Maandag, treft u hierbij alvast onze opmerking ten aanzien van de Nota van beantwoording op de Mobiliteitsvisie aan, welke we dan graag met jullie bespreken.

Ik verzoek je ons de volgende gegevens te mailen:

- "Verkeersonderzoek Eversestraat en de Lieshoutsedijk" (Arcadis, 2021)
- het Integraal VeiligheidsPlan (IVP) van de Gemeente
- Her regionaal verkeersmodel (pg 19)

Op pagina 6 geeft u aan: "De auto heeft ons veel welvaart gebracht maar we krijgen steeds meer te maken met de nadelen van de auto. Denk aan files, ruimte voor parkeren, verkeersongevallen, CO2-uistoot en gevolgen voor klimaat en gezondheid"
Dat laatste deel wordt de komende 20 jaar opgelost. Het eerste deel kan gewoon opgelost worden door het maken van goede infrastructuur en voorzieningen voor het verkeer. Dat is ook gewoon een taak van de Gemeente die in de wet is vastgelegd. Wij missen dit standpunt in de mobiliteitsvisie en nota van beantwoording.

Op pagina 8 afwaardering Lieshoutseweg

U geeft aan dat de huidige Lieshoutseweg een grijze weg is wat inhoud dat deze weg niet de juiste eigenschappen heeft om ingedeeld te worden in een van de 4 wegtypes van Duurzaam veilig: ETW-1, ETW-2, GOW of SW. Nu ben ik geen verkeersdeskundige, maar ik heb me wel even verdiept in deze problematiek. Nergens is vastgesteld dat een dergelijke grijze weg zoals de Lieshoutseweg is, niet toegestaan is of dat het noodzakelijk is om dergelijke wegen om te bouwen zodat deze wel voldoen aan een van de 4 genoemde wegtypes. Het fijt dat de Lieshoutseweg een grijze weg is maakt een afwaardering naar een ETW-1 niet nodig. Gezien bovenstaande zou ook gekeken kunnen worden naar een opwaardering tot een GOW. Vroeger was het immers een Provinciale weg. De Gemeente Laarbeek deelt onze mening en heeft de weg wel voorzien van randbelijning, wat natuurlijk voor de veiligheid veel beter is, zie bijgevoegde foto.
U geeft op deze pagina ook aan dat de Lieshoutseweg kenmerken van een ETW-1 heeft. Het enigste kenmerk dat ik hierbij kan bedenken is de aanwezigheid van inritten van aanwonenden. Op het stuk van 4,3 km vanaf de Gemeentegrens tot aan de Dommelbrug in Nijnsel liggen slechts 25 inritten van bewoners. Dat zijn er gemiddeld bijna 6 per km. Dit past meer bij een GOW dan een ETW-1.
U geeft aan dat u streeft naar een afwaardering van deze weg om de hoeveelheid en snelheid van het verkeer op deze weg te verminderen. Dit is natuurlijk een mooi streven, maar belangrijker is of dit ook gaat lukken. Als er door deze afwaardering echt 30% minder verkeer over deze weg komt, neemt het verkeer door onze buurt ook af, wat wij natuurlijk heel fijn vinden. Helaas zijn wij zeer sceptisch of dit ook echt gaat lukken.

De afwaardering van de Lieshoutseweg heeft een grote invloed op de leefbaarheid van de gehele omgeving oostelijk van de A50. Wij vinden het dan ook onbegrijpelijk dat een dergelijke besluit voorgesteld wordt voordat er grondig onderzoek gedaan is naar de noodzaak en gevolgen van deze beleidsbeslissing. Het is dus noodzakelijk dat nu niet tot een afwaardering besloten wordt, maar dat nu besloten wordt om geld vrij te maken voor een uitvoerig onderzoek naar het nut, noodzaak en de gevolgen van een dergelijke beslissing.

Op pagina 9 Landbouwverkeer.

U geeft aan dat er nader onderzoek nodig is naar het gebruik van wegen door landbouwverkeer en de gebruikseisen. Dit ondersteunen wij sterk. Wij hebben bij de beslissingen rond de vernieuwing van de Bikkelkampen ervaren dat deze kennis er bij de Gemeente in zijn geheel niet is waardoor er in eerste instantie voor een verkeerd weg-type gekozen werd. Wat ons wel verwonderd is dat het wel mogelijk is onderzoek te doen naar het landbouwverkeer en er

geen onderzoek opgenomen is in de Beleidsvisie naar de hierboven aangegeven beslissing over de afwaardering van de Lieshoutseweg, die toch een veel grotere invloed zal hebben op onze bevolking dan het landbouwverkeer.

Op pagina 10 Vrachtverkeer Lieshoutseweg

U geeft aan dat het niet gewenst is om het vrachtverkeer van de A50-afrit Sint-Oedenrode naar Beek en donk/Aarle-Rixtel/Lieshout/Helmond te stimuleren. Ook dit ondersteunen wij natuurlijk, maar wij missen de onderbouwing van de Gemeente hoe deze denkt dat deze wens na een afwaardering ook werkelijk zal uitkomen. Hoe moeten deze vrachtauto`s dan rijden?
Uit een uitgebreid verkeerskundig onderzoek naar de Lieshoutseweg en omgeving, zal blijken dat het heel moeilijk is het verkeer op deze route te verminderen. Als dit duidelijk is, zal de Gemeente er voor moeten zorgen dat het verkeer over de huidige weg achter Nijnsel via het industrieterrein naar de GOW bij de tunnel kan rijden.

Pagina 11: Knelpunten Lieshoutseweg-Eversestraat

Op deze pagina staat de problematiek van de Lieshoutsedijk goed omschreven.

1. Weren niet bestemmingsverkeer

U geeft hierop geen reactie, terwijl dit toch het key-isue is waar het in onze hele buurt over gaat. Wij willen dat u in de visie opneemt dat er op zeer korte termijn gestart wordt met proeven om de verkeershoeveelheid via de Lieshoutseweg-Eversestraat te verminderen.

Dit kan eenvoudig door:

- Afsluiten Lieshoutsedijk voor niet-bestemmingsverkeer
- Verboden rechts-af voor verkeer vanuit Mariahout in de Lieshoutsedijk en verbod rechts-af voor verkeer vanuit de Eversestraat naar de Lieshoutsedijk
- Als een van bovenstaande maatregelen niet mogelijk zijn voor alle verkeer, dan alleen voor vrachtverkeer.

Het (landbouw gerelateerd) verkeer wat in onze buurt moet zijn, kan vanuit Mariahout via de nieuwe Weievenseweg van de andere kant naar onze buurt rijden en via de Eversestraat weer naar de snelweg. Sluipverkeer zal deze route niet nemen, omdat die langer is dan de gewenste route via het industrie terrein Nijnsel.

Mocht uit de proefperiode blijken dat er ergens in onze Gemeente extra hinder ontstaat, dan kan de uitvoering in overleg met onze commissie aangepast worden.

Het argument dat de Politie geen personele capaciteiten heeft om een verplicht rijrichting /Inrijverbod te controleren (zie ook boven pg13) kan niet toegepast worden. Wegen zijn er voor de verre toekomst en moeten altijd veilig zijn. Dat de Politie momenteel een beperkte capaciteit heeft kan binnen een paar jaar opgelost zijn, het is immers hun wettelijke taak de naleving van verkeersregels te controleren. Ook beschikt de Gemeente over een eigen BOA-corps om deze controles uit te voeren. Dit argument mag de Gemeente er niet van weerhouden de voor de veiligheid benodigde maatregelen te treffen.

2. Aanpassingen Lieshoutsedijk

Wij vinden het goed dat er € 200.000,- uitgetrokken wordt voor de aanpassing van de kruisingen en het aanbrengen van drempels. Ook vinden we het goed dat u overweegt de weg breder te maken en te voorzien van fietsstroken zoals deze gepland zijn in de Eversestraat. Dit is de enige juiste uitvoering. De bermen van de Lieshoutsedijk worden nu kapot gereden, zorgen voor veel stofoverlast en de Lieshoutsedijk is een belangrijke fietsroute in onze Gemeente. Wat wij echter niet goed vinden is dat de verbreding van de weg en het aanbrengen van deze fietsstroken niet opgenomen is in het uitvoeringsprogrammama, dat moet nu wel gebeuren.
Verder verzoeken wij u er nu serieus naar te kijken of in de eerste fase 2024-2025, niet ***het deel van de Lieshoutsedijk tot aan de Eversestraat/Bikkelkampen in een keer goed aangepakt kan worden.*** Daarvoor is € 200.000,- misschien niet voldoende. De weg is nu 410 cm breed. Als deze hetzelfde uitgevoerd wordt als de Eversestraat moet er 90 cm → 100 cm Asfalt bijgelegd worden en moeten er 2 x 40 cm grasstenen gelegd worden. Dit deel van de weg is 1600 m lang -> 1600 m2 asfalt en 1280 m2 grasstenen. Totaal 2880 m2. Wat de kosten zijn weten we niet, maar € 50,-/m2 lijkt me een goede richtprijs. Die kosten komen dan op ca. € 144.000,- zodat het volgens ons wel mogelijk is dit deel van de weg aan te passen voor een bedrag rond de 200K.

Als dan in 2025 na de proef met de verkeersbeperkende maatregelen en aanpassing van het eerste deel van de weg blijkt dat er nog teveel verkeershinder is op het tweede deel van de Lieshoutsedijk, kunnen dan ook daar maatregelen overwogen worden.

Pagina 12 Kom Nijnsel

Uw reactie op onze zienswijze om het verkeer meer via de Eimbert om Nijnsel te laten rijden is onjuist. U geeft aan dat het de vraag is of autoverkeer zicht laat sturen. Dit is geen vraag, maar voor elke goed opgeleide verkeerskundige een feit: Verkeer laat zich zeker sturen, alleen niet gemakkelijk. Waarom hebben we in Nederland grote organisaties zoals het S.W.O.T. en C.R.O.W. ? Deze organisaties doen wetenschappelijk onderzoek en geven richtlijnen aan hoe het verkeer gestuurd kan worden.
Ook geeft u aan dat de route via de Eimbert al de verplichte route is voor vrachtwagens en landbouwverkeer. ***Wij wensen dat dit de voorkeursroute wordt voor alle verkeer vanaf de Lieshoutseweg naar de GOW bij de tunnel. Het minste wat de Gemeente kan doen is een onderzoek laten doen naar de door ons voorgestelde aanpassingen van de kruisingen (GOW-Tunnel en Lieshoutseweg-dorpskern) die nu nog het doorgaande verkeer door de kom van Nijnsel sturen. De Gemeente kan ook zelf besluiten deze twee kruisingen aan te passen zodat de doorstroming enorm bevorderd wordt en de dorpskern Nijnsel en onze buurt ontlast wordt. Graag dit onderzoek ook in uw beleidsvisie opnemen.***

Pagina 14: Veghelseweg-Postdijk

Wij zijn het niet eens met uw standpunt. Wij hadden gedacht dat de Gemeente Meierijstad er veel aangelegen zou zijn om deze door de Gemeente Sint Oedenrode destijds veroorzaakte projectfout op te lossen. Vanuit Veghel is de paralelweg duidelijk een (oude) Gebiedsontsluitingsweg. Kom je op voormalig Roois grondgebied, dan moet je eerst goed naar de fietsers kijken en val je in een gat. Dan volgt een kronkelig te smal pad opnieuw terug naar de paralelweg en Postdijk die veel te smal zijn voor het verkeer dat er over rijdt. Dat deze wegen niet direct aangepast worden zouden wij nog kunnen begrijpen, maar dat de aanpassing van deze wegen niet in de mobiliteitsvisie opgenomen is, is werkelijk niet te begrijpen. Wij hopen dat bij het volgende onderhoudstermijn van deze wegen zorgvuldig gekeken wordt naar wat de wegbreedte moet zijn en of er aanvullende maatregelen getroffen moeten worden in de bermen(zie ook pg 36 onder aan)

Pagina 18 Verhoging snelheid Oostenlijke Randweg.

Zoals aangegeven zijn wij voorstander van een onderzoek naar de mogelijkheid de snelheid van de Oostenlijke Randweg te verhogen naar 70 km/uur. Ook hier verwonderd het ons dat er naar zo`n kleine wijzigen wel onderzoek gedaan kan worden en niet naar de verkeersproblematiek in onze buurt. Ook zal een verhoging van de snelheid, de doorstroming verbeteren waardoor er uiteindelijk minder verkeer in onze buurt zal komen.

Pagina 19: Vrachtwagenheffing

De invoering van een vrachtwagenheffing in 2027 zal zeker invloed hebben op het verkeer in onze omgeving. Ervaringen in het Buitenland geven een duidelijke verhoging aan van het vrachtverkeer op routes die enigszins als alternatieve route gebruikt zouden kunnen worden. ***Het lijkt ons goed dit aspect in de uitgebreide studie op te nemen die gedaan moet gaan worden in het kader van een mogelijk afwaardering van de Lieshoutseweg.***

Registratie Ongevallen. U maakt nu gebruik van gegevens van BRON Noord Brabant. Door een abonnement te nemen op VIASTAD, https://www.via.nl/nl-NL/Products
krijgt u veel betere gegevens. Ik verzoek u dan ook in de Mobiliteitsvisie op te nemen dat de Gemeente dit abonnement afsluit zodat er meer kennis komt op het gebied van de veiligheid in onze Gemeente.

Wij verzoek u bovengenoemde punten op te nemen onder paragraaf 3, Wijzigingen Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad,

Pagina 24 blz 67

U geeft aan de Zuidelijke randweg niet op te nemen op de kaart op pagina 67. Op deze kaart zijn de routes aangegeven waarop de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer verbeterd moet worden. Wij zijn het daar niet mee eens en wensen dat deze route wel opgenomen wordt en doorgetrokken wordt naar de Lieshoutseweg, die wel (foutief) opgenomen is. Zie ook onze opmerkingen hierboven.

Pagina 35: Doorstroming verkeer.

Onder punt 2.11 geeft u het volgende aan:
“Zet in op een veilige en goed onderhouden infrastructuur, zorg voor doorstroming van verkeer in, van en naar alle kernen, houdt de voorname werklocaties/bedrijventerreinen in Sint-Oedenrode/Nijnsel, Erp, Schijndel en Veghel goed bereikbaar”
Waarom geldt dit alleen voor de kernen binnen onze Gemeente en niet voor kernen in aangrenzende Gemeenten. U wilt met de afwaardering van de Lieshoutseweg de doorstroming van het verkeer naar Mariahout niet bepaald

bevorderen. Ook wordt daardoor het bedrijventerrein in Nijnsel minder goed bereikbaar. ***Met een afwaardering van de Lieshoutseweg gaat u dus in tegen eigen beleid.***

De hoofdambities van de Gemeente zijn:
- Bereikbaar Meierijstad: werken aan een economisch vitale stad
- Leefbaar Meierijstad: zorg dragen voor een prettige en veilige leefomgeving

Waarom geldt de tweede ambitie niet voor de bewoners van onze buurt?

Pagina 37 ev reacties op onze zienswijzens.

Hierbij treft u slechts onze opmerking aan als die al niet eerder hierboven besproken zijn

4.2. Afwaarderen Lieshoutseweg

Zoals aangegeven is de Lieshoutseweg nu duidelijk een Gebiedsontsluitingsweg en moet dit ook blijven. Wij eisen dat er voor de beslissing tot afwaardering eerst een duidelijk omvangrijk onderzoek kont naar het nut, noodzaak en gevolgen van de geplande afwaardering voor de hele omgeving inclusief onze buurt.
Uitstellen van de uitvoering tot na 2025 brengt niets, het besluit mag nu niet genomen worden.

U geeft op pg 39 boven aan dat de problematiek rond de Eversestraat en Lieshoutsedijk niet behoren tot de 3 belangrijkste knelpunten. Dan kan misschien juist zijn, maar op de kaartjes is duidelijk te zien dat onze bewoners duidelijke knelpunten ervaren op het gebied van auto, fiets, voetgangers, verkeerssituatie en kwaliteit leefbaarheid. Op pg 91 is duidelijk te zien dat onze buurt wel tot de 3 belangrijkste knelpunten in onze gemeente hoort op het gebied van kwaliteit leefbaarheid.

Pagina 48 onderaan: plaatsen verbodsboden.

U geeft hier aan:

Wij zijn terughoudend met het plaatsen van verbodsborden ***met uitzondering van niet bestemmingsverkeer***

Dit stemt ons goed, wij hopen dan ook dat u de borden voor Niet-bestemmingsverkeer zo snel mogelijk zult plaatsen, zie ook onze opmerking hierboven bij pg 11.

U geeft daar ook aan dat de route Lieshoutsedijk-Eversestraat een verbindingsroute is met de A50. Dit is niet juist, deze wegen zijn erftoegangswegen-2 en dergelijke wegen zijn geen verbindingswegen. De juiste verbindingsweg loopt via de GOW naar Nijnsel en dan naar de Lieshoutseweg. Nader onderzoek naar het verbeteren van deze verbindingsroute is noodzakelijk.

Pagina 51, reactie op Indiener 34

U geeft aan dat de Lieshoutseweg al een deel heeft met een 60 km/u snelheid. Dit trekt u bewust uit zijn verband om te laten lijken dat de Lieshoutseweg al bijna een ETW-1 is. Deze snelheid geldt alleen (terecht) bij de gevaarlijke bocht en nieuwe kruising bij de Weievenseweg. Deze kruising is duidelijk uitgevoerd als een GOW-kruising. De ligging van deze kruising in een bocht heeft de terecht snelheidsbeperking van 60 km/u bepaald. Van de 4300 m weg is bij de kruising op ca. 60 m de verlaagde snelheid van toepassing. Voor de rest van de weg geld 80 km/uur.

U geeft aan dat de Gemeente het verkeer op deze weg door een afwaardering wenst te beperken en dat deze afwaardering ook al opgenomen was in het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van de voormalige Gemeente Sint Oedenrode. Wij wijzen u erop dat dit laatste zeker geen argument mag zijn. We zijn inmiddels weer vele jaren verder en wij verwachten dat er toen door de Gemeente ook geen goed onderzoek gedaan is naar de mogelijke gevolgen van de afwaardering van deze weg. ***Wij verzoeken u nogmaals zoals eerder aangegeven goed onderzoek te doen alvorens deze beslissing te nemen.***

Met vriendelijke groeten,

Namens buurtvereniging `t Everse