Reacties nav participatiebijeenkomst

Plaats:**Heeswijk-Dinther**
Onderwerp: **Oostelijke randweg Heeswijk-Dinther**
Datum: 10-11-2025

Nr	Vraag/opmerking	Antwoord
1	- Bij realisering instellen verbod voor doorgaand vrachtverkeer op alle wegen in het centrum. Dus ook voor Kerkstraat/Nobisweg welke nu nog best veel gebruikt wordt door doorgaand vrachtverkeer. Gelet op plannen voor woningbouw op huidige sportpark Avesteijn is er een reden te meer om vrachtverkeer daar zo veel mogelijk te weren. - Overweeg een fietsviaduct of op zijn minst een voetgangersviaduct in de Gedwongen Arbeidstraat om de randweg te kunnen kruisen.	Bij de realisatie van de randweg wordt er inderdaad een vrachtwagenverbod ingesteld voor heel Heeswijk-Dinther. Op dat moment heeft Heeswijk-Dinther een voorwaardige alternatieve routing voor vrachtverkeer. Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat.
2	- Wij krijgen straks de weg in de achtertuin. Wij zijn nergens over ingelicht. Hebben zelf 4 keer moeten bellen voor info, het is dat buren erover begonnen. Anders wisten wij niets. - Leuk dat jullie het 'open' zicht willen houden maar wij hebben straks alle herrie in de tuin. Zeker op een weg waar straks iedereen 80 gaat rijden. Maar gelukkig houden de 5 boompjes alles tegen en zullen we vast goed ingelicht worden. Als het al niet lukte om ons in te lichten voor een info-avond dan zullen we vast goed gehoord worden door jullie. Had op z'n minst contact gezocht met alle omwonende in een straal van 50 meter. Alle brieven over de gemeenteheffingen kunnen jullie wel correct versturen.....	Dit vinden wij heel kwalijk. Hiervoor bieden wij nogmaals onze excuses aan. Dit had niet mogen gebeuren. De weg wordt ingericht als 50km/u weg. Dit betekent dat het geen 80 weg wordt. Daarnaast worden er onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot geluid. Bij knelpunten worden dan ook maatregelen getroffen om geluidsoverlast te beperken. Jullie als omwonenden worden verder betrokken bij dit proces. We weten dat er nu met de postbezorging iets fout gaat. Dit laten wij niet nog eens gebeuren. Het proces van deze informatieavond eerst houden is een bewuste keuze geweest. Op deze manier laten we al iets zien en roept het reacties op waar we als gemeente mee verder kunnen. Achteraf is dit voor jullie buurt niet de beste keuze geweest. Zoals hierboven al benoemd worden jullie als omwonenden in het verdere proces persoonlijk betrokken.
3	Behoudt de doorgang mbt Gedwongen Arbeidstraat mbv tunnel of brug over de randweg!! Net zoals bij Dodenhoekseweg het plan is.	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat.

4	Een oversteek ter hoogte van de Gedwongen Arbeidstraat zou zeer wenselijk zijn voor fietsers en wandelaars. Dit pad wordt veelvuldig gebruikt voor verbinding richting Trimbos. Gezien de geplande nieuwbouw rondom de Nobisweg zal het recreatieve verkeer alleen maar toenemen. Ook graag extra aandacht voor de veiligheid van de fietsoversteek bij de Dodenhoekseweg. Dit is een zeer druk traject met groepen scholieren die dagelijks naar Veghel fietsen. Ook dit traject zal alleen maar drukker worden door de geplande nieuwbouw aan de Nobisweg/Hommelsedijk.	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat. De oversteek wordt zorgvuldig ingericht. Deze oversteek voldoet aan de verkeersveiligheidsrichtlijnen die landelijk zijn opgesteld. We zijn op de hoogte van de het drukke traject met betrekking tot schoolgaand verkeer en is zeker een aandachtspunt.
5	Ik mis de communicatie. Heb via de MooiBernheze krant moeten vernemen dat de ontsluitingsweg wel erg dichtbij ons perceel/huis komt. Waarom een algemene avond met vakken (daar kan iedereen een mening geven). Beter was geweest als wij EERSTE in gesprek te gaan met de omwonende die er rechtstreeks mee te maken hebben. Ik heb vanavond geen goed/eerlijk beeld van de weg gekregen. Ben teleurgesteld. Samen met andere straat/omwonende mensen/buren. Onze eerste brief is ook niet per post gekomen. hoorde per ongeluk dat andere een brief hadden ontvangen. Graag brief ook per mail verzenden.	Dit vinden wij heel kwalijk. Hiervoor bieden wij nogmaals onze excuses aan. Dit had niet mogen gebeuren. De weg wordt ingericht als 50km/u weg. Dit betekent dat het geen 80 weg wordt. Daarnaast worden er onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot geluid. Bij knelpunten worden dan ook maatregelen getroffen om geluidsoverlast te beperken. Jullie als omwonenden worden verder betrokken bij dit proces. We weten dat er nu met de postbezorging iets fout gaat. Dit laten wij niet nog eens gebeuren. Het proces van deze informatieavond eerst houden is een bewuste keuze geweest. Op deze manier laten we al iets zien en roept het reacties op waar we als gemeente mee verder kunnen. Achteraf is dit voor jullie buurt niet de beste keuze geweest. Zoals hierboven al benoemd worden jullie als omwonenden in het verdere proces persoonlijk betrokken.
6	- Doorgang Gedwongen Arbeidstraatje open houden voor fietsers dmv tunnel/brug of iets dergelijks. - Zandstraat opknappen, klinkers, lampen, versmallen (straat fietsers te gast) - Eénrichting tzt opheffen - Waarom snelfietspad? Wegen die nu ontlast worden voor fietsstraat waar auto's te gast zijn!	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat. Het herinrichten van de Zandstraat kan een vervolgproject zijn. Bij de realisatie van de randweg komt de Zandstraat binnen de bebouwde kom te liggen. Logischerwijs wordt zo'n straat ook ingericht als een "woonstraat". De fietsverbinding die is ingetekend is niet per definitie een snelfietspad. Deze verbinding is ingetekend om de benodigde ruimte weer te geven mocht er een fietspad gerealiseerd moeten worden. Er liggen inderdaad alternatieve routes parallel aan de weg. Hier wordt in de vervolgstudies ook zeker naar gekeken.

7	- Graag een tunnel (of alternatief) een brug onder/over Gedwongen Arbeidstraat. Veel wandelaars/fietsers vanuit dorp die hier gebruik van maken. Ook straks vanuit nieuwe woningen Hommelsedijk/Nobisweg. - Na realiseren van randweg (kamer 3a/3b) Zandstraat herinrichten 30km weg en weer 2 richtingen verkeer (opheffen éénrichting) - Geluidsremmende wal langs randweg	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat. Het herinrichten van de Zandstraat kan een vervolgproject zijn. Bij de realisatie van de randweg komt de Zandstraat binnen de bebouwde kom te liggen. Logischerwijs wordt zo'n straat ook ingericht als een "woonstraat". In de vervolgstudies wordt er ook onderzoek gedaan naar geluidshinder. Vanuit deze resultaten worden bij knelpunten maatregelen genomen om geluidsoverlast te beperken. Dit wordt dus niet langs het gehele traject gedaan.
8	- Gedwongen Arbeidstraat = een groene corridor voor flora en fauna. Die onderbreking heeft veel impact: toch doorgang gewenst, eventueel ondergronds. - Overal struweelhagen naast de weg bij woningen; zal fijnstof afvangen. Werkt zuiverend en geluid absorberend. En het draagt bij aan biodiversiteit. - Kansen voor een herinneringsbos!	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat. In de vervolgstudies wordt er ook onderzoek gedaan naar geluidshinder en andere milieueffecten. Vanuit deze resultaten worden bij knelpunten maatregelen genomen om overlast te beperken. Dit kan dus ook betekenen dat er op bepaalde punten groene hagen worden geplaatst om zo een fijne woonsituatie te behouden.
9	- Fietsontsluiting via sportpark naar Dieppoel - Ondertunneling van Gedwongen Arbeidstraat voor dieren!	In de plannen van het sportpark is inderdaad gekeken naar een langzaam verkeersontsluiting via Dieppoel. Dit ligt buiten de scoop van dit onderzoek. Een ondertunneling voor dieren wordt niet gelijk uitgesloten. In toekomstige onderzoeken in het vervolgproces wordt het de noodzaak van onderzocht.
10	Het is logischer dat de weg ontsluitend bij de rotonde Hommelsedijk meer in westelijke richting te leggen (richting Zandstraat) aan de andere kant van de houtwal, dus niet perceel 670 kadastraal.	Over de ligging van de rotonde is bewust nagedacht. Op deze manier biedt het een directe toegang/ontsluiting tot/van het nieuwe sportpark. Deze koppelkans moet ook gewaarborgd blijven.
11	Maak een tunnel onder de weg om de Gedwongen Arbeidstraat te behouden voro fietsers en wandelaars.	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat.

12	- Afgesproken dat de projectleider contact opneemt met meneer. Hij was verbaasd/boos over het feit dat hij grond in het plangebied heeft en er nu pas voor de eerste keer iets hoort over deze plannen. Waarom is er niet eerder contact opgenomen?	Als gemeente hebben we via een brief contact gezocht met grondeigenaren. Als deze brief niet is aangekomen vinden we dat heel kwalijk en bieden we nogmaals onze excuses aan.Het proces van deze informatieavond eerst houden is een bewuste keuze geweest. Op deze manier laten we al iets zien en roept het reacties op waar we als gemeente mee verder kunnen. Achteraf is dit voor jullie buurt niet de beste keuze geweest. Zoals hierboven al benoemd worden jullie als omwonenden in het verdere proces persoonlijk betrokken.
13	Presentatie was te vakinhoudelijk. Veel aanwezigen gaven aan dat ze eigenlijk niet snapten wat er nu gezegd was. Kan dit op B1-niveau de volgende keer? Of eventueel op de website meer informatie?	Op de projectpagina zijn de presentatie en de panelen te vinden. https://www.bernheze.org/projecten/oostelijkerandweg-heeswijkdinther/
14	Hoe ver komt de weg van de erfgrens? Als ons huis scheuren gaat vertonen door zwaar vrachtverkeer Wie betaald dan de kosten? Komt er een geluiddempend onder het wegdek net als in de Torenstraat? Graag willen we een groene geluidsapparatuur.	De afstand ligt tussen 40-50m. De verwachting is dat er geen scheurvorming ontstaat. Het huis ligt niet direct aan de weg en de verharding wordt in asfalt gerealiseerd. Dit zorgt al voor minder trillingen. Er worden in het vervolgproces verdere onderzoeken gedaan naar geluids/milieueffecten. Vanuit deze onderzoeken wordt onderbouwd waar maatrelen m.b.t. trillingen en geluid worden genomen.
15	Mij lijkt het verstandig om een fiets/loop tunnel te maken onder de nieuwe weg bij de dodenhoeksestraat	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat.
16	Het fietspad is enorm goed en nodig maar waarom wordt het niet doorgetrokken tot aan de rotonde vanaf het kanaal. Dit vergroot het recreatiegebied. En laat het doorgaan tot aan loosbroek.	Tijdens dit onderzoek naar het tracé is puur gekeken naar het onderzoeksgebied. Hierin is gekeken waar de kansen liggen voor een randweg en hoe de routing moet lopen. De fietsroutes in het buitengebied staan hier buiten en is daarom niet meegenomen in dit onderzoek.
17	Geen problemen met de randweg. Alleen wij vragen ons af hoe de afwatering geborgd is in het plan? Momenteel is de afwatering bij ons aan de voorzijde al onvoldoende. Wanneer het een periode regelmatig regent, blijft de sloot vol staan en loopt regelmatig over, met in herfst/winter mogelijk gevaarlijke situaties als gevolg (opgevroren fietspad, ondergelopen rijbaan). Een aantal jaar geleden is hierover contact geweest met gemeente, maar dit heeft niet geleid tot een oplossing. Graag horen wij hoe het na realisatie van de 4e poot geborgd is.	Dit wordt in vervolgonderzoeken meegenomen. Voor nu is dit nog niet uitgewerkt en is het een eerste aanzet. In deze vervolgstudies wordt naar verschillende knelpunten gekeken. Ook waterberging is hier onderdeel van.

18	Laat met goede informatie over de plannen. Avond te druk voor nadere informatie	Dit onderzoek is de allereerste stap die we als gemeente zetten. Het proces van deze informatieavond eerst houden is een bewuste keuze geweest. Op deze manier laten we al iets zien en roept het reacties op waar we als gemeente mee verder kunnen. Achteraf is dit voor jullie buurt niet de beste keuze geweest. Er zullen nog meerdere participatiemomenten volgen.
19	Voetgangers en fietstunnel (of brug) om doorgang over gedwongen arbeidsstraat te behouden, voor bestaande gebruikers en ook t.b.v. nieuwe huizen die naar natuur gaan Zandstraat na realisatie randweg naar 30 km weg en 2-richtingen	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat. Het herinrichten van de Zandstraat kan een vervolgproject zijn. Bij de realisatie van de randweg komt de Zandstraat binnen de bebouwde kom te liggen. Logischerwijs wordt zo'n straat ook ingericht als een "woonstraat".
20	Graag info digitaal	Alle informatie is momenteel te vinden op de projectpagina van de gemeentelijk website.
21	1 . Gedwongen arbeidstraat niet afsluiten bijv. doorgang via tunnel echt sonde van een stukje mooie natuur waar zoveel gebruik van wordt gemaakt door wandelaars en fietsers. 2. Wordt het 1 richtingsverkeer weer opgeheven in de Zandstraat als de 4de poot er ligt. 3. Wordt de Zandstraat dan ook mooi aangekleed met klinkers en dergelijke zodat het een fiets en wandel vriendelijke straat wordt.	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat. De eenrichtingsstructuur staat op de planning als tussentijdse oplossing. Deze zal vervallen bij aanleg van de randweg. De Zandstraat binnen de bebouwde kom te liggen. Logischerwijs wordt zo'n straat ook ingericht als een "woonstraat".
22	Wij zijn ontzettend overrompeld door de presentatie van de Oostelijke randweg, waarbij ook een voorstel van Retsel III werd geponeerd. Wij waren reeds benaderd voor het stukje grond voor de randweg, en een klein stukje meer. Nu lijkt het volledig rond en over ons huis te gaan, met insluiting van de buren. Graag zo snel mogelijk overleg, met plannen Retsel III, om überhaupt een dialoog aan te kunnen gaan.	Dit vinden we bijzonder vervelend. De plannen rondom Retsel III zijn nog in een pril stadium van ontwikkeling. Ze zijn als zelfstandig plan nog niet op het punt van start voor de Omgevingsdialoog. Wel vinden wij het goed als onze adviseur over de grondzaken met u contact gaat opnemen. Wij zullen dit op korte termijn bewerkstelligen.
23	Geen duidelijke communicatie vooraf met grondeigenaren. Project gebied geen rekening mee gehouden met nadeligheid ecologisch zone naar land/tuinbouw grond	Dit vinden wij heel kwalijk. Hiervoor bieden wij nogmaals onze excuses aan. Dit had niet mogen gebeuren. Jullie als omwonenden worden verder betrokken bij dit proces. In vervolgstudies gaat meer duidelijk worden wat dit gaat betekenen voor de land/tuinbouw grond.
24	Hoe wordt er rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van Retsel aan de oostelijke zijde van de nieuwe randweg?	De randweg en Retsel kunnen elkaar versterken en verbonden worden met elkaar. Op deze manier kan de kern van heeswijk-dinther ontlast worden van verkeersdruk en word de leefbaarheid verbeterd.

25	Volgens de modellen zal de verkeers-intentsiteit op de Hulsakker > 30% toenemen. Hoe wordt er rekening gehouden met deze toename op de omgeving?	De intensiteit blijft ver binnen de richtlijnen voor het maximaal wenselijke verkeer op dit type wegen.
26	Wat voor invloed zal de 4e poot hebben op het verkeer over de Laag Beugt?	Het verkeer neemt heel minimaal toe. De intensiteit blijft ver binnen de richtlijnen voor het maximaal wenselijke verkeer op dit type wegen.
27	1) Zoals de plannen deze avond lieten zien, is dat er een verblijfszone/recreatiezone ten oosten en zuiden van ons huis gepland staat. Wij juichen dit in het beginsel toe, maar hoe zeker is dit? Mogelijk wordt het in een later stadium weer geschrapt? Een natuurlijke begroeiing met hagen zou in zekere mate bijdragen aan minder geluid en fijnstof. 2) Wij hebben het gevoel momenteel nog in in het buitengebied te wonen. Echter met de omsluiting van een rondweg komt het echt wel anders te liggen. Zeker als in de toekomst ook het tussengebied wordt volgebouwd. Bijvoorbeeld als bebouwde kom wat bij de meeste dorpen (voorbeeld Schijndel) op afzienbare termijn wel gebeurd en dus voor de hand ligt.. Als dat dan toch zo geschiet, zouden wij dat graag gecompenseerd zien met een huis bouwen op eigen grond, ten noorden van het onze. Is dit bespreekbaar? 3) Geluid en fijnstof zijn naast het beperkende landelijke karakter het meest belastend, maar verlichting (in de nacht) is een extra belasting/horizonvervuiling. Het zou prettig zijn als deze beperkt aanwezig is én van een matige lichtsterkte/kleur.	Er zal een groene/ecologische zone komen. Dit heeft onderandere te maken met de groencompensatie en waterberging die nodig is voor het aanleggen van de weg. Hoe dit er precies uit komt te zien is iets wat in de vervolgstappen uitgewerkt wordt. Ook worden er vervolgstudies uitgevoerd met betrekking tot geluid. Ook de invulling van het soort en hoeveelheid ligt wordt in het vervolgproces verder uitgewerkt. Dit is voor dit onderzoek nog niet aan de orde.

28	Zoals gisteren met diverse mensen van de gemeente en de projectgroep besproken, willen wij jullie met klem vragen om goed te kijken naar de verkeersveiligheid rondom het Sportpark en de randweg maar ook het woongenot van de omwonenden. Zeker omdat de randweg een zeer ingrijpend project is dat bovenop het project Sportpark komt. Iets teruggeven aan de omwonenden lijkt ons daarom een vanzelfsprekendheid. Gezien onze eerdere gesprekken vanuit het omwonenden overleg Sportpark, hebben wij hier alle vertrouwen in. 1. Op de Hommelsedijk wordt momenteel structureel veel te hard gereden (snelheden tot ruim boven de 100-110km/uur door vrij zicht in beide richtingen waarbij veel geluidsoverlast en gemis aan veiligheid) in beide richtingen en waar nu een snelheidslimiet van 60km/uur is. De nieuwe randweg komt op de Hommelsedijk op een rotonde uit en hier is ook direct de ingang van het sportpark. Autoverkeer richting sportpark willen jullie ontmoedigen; dat is goed. Jullie willen de randweg inrichten op 50 km/uur; dat juichen wij toe. Het stuk Hommelsedijk links van de rotonde dus richting dorp wordt ingericht als erftoegangsweg en de bebouwde kom wordt opgeschoven richting kruising Hommelsedijk en Zandstraat/Dieppoel. Ons punt en voorstel is om de bebouwde kom verder te verplaatsen tot aan de kruising Hommelsedijk en Liniedijk en het stuk Hommelsedijk rechts van de nieuwe rotonde richting Nistelrode vanuit Heeswijk-Dinther dus ook in te richten als bebouwde kom met een maximum snelheid van 50km/uur (of liever nog 30 km/uur). Verder stellen wij voor om snelheidshandhaving (vaste camera's of trajectcontrole) in te regelen op dit stuk van de Hommelsedijk maar ook op de randweg zelf (deze krijgt een open structuur en dus vrij zicht zodat ook hier mensen structureel te hard gaan rijden; dat zullen jullie vanuit de praktijk wel kunnen beamen denken we). Op deze wijze wordt het verkeer 'gedwongen' om de snelheid in alle richtingen van het sportpark te matigen. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid van de bezoekers van het sportpark, de wandelaars en de fietsers, maar draagt niet in de laatste plaats ook bij aan het verhogen van het woongenot van de omwonenden. Bij verkeer is het geluid aan verkeershinder direct gekoppeld aan de snelheid waarmee gereden wordt. Graag hierin ook geluiddempend asfalt, geluidsschermen, sifons, verlaging van de rijbanen in het landschap etc. overwegen.	De rotonde die is ingetekend zal ook al voor merkbare snelheidsvermindering zorgen. Om de verkeersveiligheid te waarborgen kan er altijd gesproken worden om bepaalde maatregelen extra te nemen rondom zo'n nieuwe ontwikkeling. De opmerkingen met betrekking tot geluids- en lichtoverlast zijn begrijpelijk. In vervolgonderzoeken zal duidelijk worden waar de knelpunten liggen en welke oplossingen er moeten komen rondom deze knelpunten. Denk hierbij aan geluidswerende maatregelen zoals materiaalkeuze en een groene zone.

	2. Wij willen jullie vragen om de randweg zo in te richten dat het verkeer richting de nieuwe rotondes al ruim voor het bereiken van deze rotondes wordt afgeremd door snelheidsbeperkende maatregelen. Ook dit draagt bij aan minder hinder voor omwonenden en verbetering van de verkeersveiligheid voor overstekend verkeer inclusief wandelaars en fietsers. 3. Willen jullie bij de verlichting van de randweg rekening houden met het feit dat dit gebied nu 's avonds en 's nachts volledig donker is en dat dit voor omwonenden wellicht een reden is geweest om juist hier te gaan wonen. Daarnaast zijn diverse flora/fauna in dit gebied niet gebaat bij overmatig licht. Lichtvervuiling is ook een vermindering van het woongenot voor de mensen en de vraag is om een randweg verlicht moet worden en/of dat de verlichtingsperiodes te beperken zijn tot bepaalde tijdstippen. In aanvulling hierop zal het sportpark ook al worden verlicht dus het is een overvloed aan licht. 4. Het laatste stuk van de randweg vanuit Retsel richting de nieuwe rotonde aan de Hommelsedijk loopt bijna parallel aan onze tuin. Wij vrezen naast de lichtoverlast van de lampen van de randweg ook een aanzienlijke toename van verkeersgeluid zeker als het verkeer niet tijdig wordt afgeremd voor dat het de rotonde bereikt. Wij zouden daarom graag in gesprek gaan met de gemeente over de optie om geluidsschermen (kokowall als voorbeeld) te plaatsen op de aarden wal aan de zuid-west kant van onze tuin.	
29	Op de diverse tekeningen wordt - zonder vooroverleg - al allerlei industrieterrein ingetekend dat strekt richting en tot de Berg en Dalseweg inclusief particuliere grond en woningen die sterke planologische schade zullen oplopen en het leefplezier en -genot van de bewoners zullen afbreken. Ik dring sterk aan om hier in overleg te treden om helder te krijgen wat de toekomsstige kaders zijn waarbinnen nieuwe ontwikkelingen kunnen of mogennof juist niet kunnen plaatsvinden.	Dit vinden we bijzonder vervelend. De plannen rondom Retsel III zijn nog in een pril stadium van ontwikkeling. Ze zijn als zelfstandig plan nog niet op het punt van start voor de Omgevingsdialoog. Wel vinden wij het goed als onze adviseur over de grondzaken met u contact gaat opnemen. Wij zullen dit op korte termijn bewerkstelligen.

30	Tijdens de presentatie georganiseerd door de gemeente Bernheze afgelopen 10 november zijn de plannen gepresenteerd over zowel de oostelijke randweg (4e poot) als de Retsel 3 ontwikkelingen. Niet geheel duidelijk is geworden hoe de gemeente gaat zorgen voor zo min mogelijk hinder voor bewoners, zoals bijvoorbeeld fluisterasfalt en degelijke geluidswallen. Ook is nog onduidelijk hoe de veiligheid voor fietsverkeer vanuit Dodenhoeksestraat gegarandeerd kan worden. Het tweede aspect, de uitbreidingsideeën over Retsel 3, heeft veel zorg en emotie bij bewoners opgeroepen. En doet dat nog. De gepresenteerde tekeningen tonen hoe het rurale karakter van het betreffende gebied ernstig verstoord dreigd te worden hetgeen niet in het minst de vertrouwde leefbaarheid en rust in dit gebied fors op het spel zet. Ik roep de gemeente op om ook over Retsel 3 zo spoedig mogelijk terdege in overleg te gaan met de betrokken bewoners en ernstig te waken voor een 'fait accompli' ontwikkeling. Dit gebied is in menig opzicht te waardevol om zomaar in zijn geheel een industriebestemming te krijgen.	In de vervolgonderzoeken worden al deze factoren onderzocht. Uit deze studies komen knelpunten met betrekking tot geluid, licht, etc. Voor deze knelpunten worden oplossingen bedacht. Echter is dat voor deze fase van het proces nog niet aan de orde. Aangezien we nog aan het begin staan van het proces en verdere uitwerking later plaatsvindt. Alles wordt ingericht volgens landelijke verkeersveiligheidsrichtlijnen. Dit betekent dat de veiligheid voor de fietsers wordt gewaarborgd. De plannen rondom Retsel III zijn nog in een pril stadium van ontwikkeling. Ze zijn als zelfstandig plan nog niet op het punt van start voor de Omgevingsdialoog. Wel vinden wij het goed als onze adviseur over de grondzaken met u contact gaat opnemen. Wij zullen dit op korte termijn bewerkstelligen.
31	Hoe wordt rekening gehouden met: Last van koplampen - een haag of aarden wal aanleggen? Last van lawaai: wat wordt hier aan gedaan? Waardevermindering huizen: hoe ziet compensatie er uit? Schade aan huizen agv aanleg werkzaamheden en verkeer. Hoe ziet aansprakelijkheid van gemeente er uit of de uitvoerende aannemer? Wat gaat de gemeente hier aan doen? Oversteek bij dodenhoek , voorstel niet acceptabel, fietsers zijn vaak in groepen. Stoplicht of tunnel noodzakelijk. Daarnaast: Wil graag plannen ontvangen van gemeente rond Retsel 3 of moet ik hier een woo / wob verzoek voor indienen? Heb ook graag inzicht om onderzoek naar vraag naar industrie ruimte door ondernemers als onderbouwing plannen. Graag ook inzicht in stukken die aan provincie rond dit onderwerp zijn gestuurd	In de vervolgonderzoeken worden al deze factoren onderzocht. Uit deze studies komen knelpunten met betrekking tot geluid, licht, etc. Voor deze knelpunten worden oplossingen bedacht. Echter is dat voor deze fase van het proces nog niet aan de orde. Alles wordt ingericht volgens landelijke verkeersveiligheidsrichtlijnen. Dit betekent dat de veiligheid voor de fietsers wordt gewaarborgd. Met betrekking tot aansprakelijkheid is er op dit moment nog te weinig over te zeggen. Dit is iets wat in latere fases duidelijk wordt. De plannen rondom Retsel III zijn nog in een pril stadium van ontwikkeling. Ze zijn als zelfstandig plan nog niet op het punt van start voor de Omgevingsdialoog.
32	I.v.m. wateroverlast, waar we de laatste jaren mee te maken hebben gehad, zijn we zeer benieuwd hoe dat verwerkt wordt in het nieuwe plan. Het agrarisch gedeelte van ons perceel wordt gezien als overstort. In het verleden hebben we getracht de gemeente te overtuigen zonder succes. Hierover is mailverkeer geweest en telefonisch contact. Het fietspad langs Laag-Beugt heeft onder water gestaan wat ons een direct gevaar leek. Gemeente reageerde laconiek.	Dit wordt in vervolgonderzoeken meegenomen. Voor nu is dit nog niet uitgewerkt en is het een eerste aanzet. In deze vervolgstudies wordt naar verschillende knelpunten gekeken. Ook waterberging is hier onderdeel van.

33	Het onderbreken van de gedwongen arbeid straat lijkt me een slecht idee. Dit geeft nu juist toegang tot nabijgelegen bossen vanaf het dorp. Met aankomende uitbreidingen wordt dat alleen maar waardevoller. Mijn inziens zou hier een oversteek voor voetgangers moeten worden voorzien.	Het realiseren van een tunnel/viaduct eist een forse hogere investering. De vraag is of dit rendabel is. We moeten keuzes maken bij het realiseren van zo'n randweg. Door de randweg wordt de verkeerssituatie in de kern veiliger. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers zich juist in de gehele kern beter bewegen. Dit gaat dan helaas ten koste van de verbinding op de Gedwongen Arbeidstraat.