

AANBIEDINGSBRIEF

	Zaaknummer	:	
	Documentnummer	:	461714
	BI-nummer	:	00460 FI

Aan de leden van de gemeenteraad,

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk biedt u hierbij de beantwoording van het volgende actiepunt aan.

Vergadering	: Fysieke Infrastructuur
Vraagsteller	: --
Datum	: 28 januari 2014

Actiepunt 1:

Verzoek aan college om de raad te informeren over de stand van zaken m.b.t. de leefbaarheidsimpuls in Zevenbergschen Hoek.

Antwoord 1:

Uw raad is met de raadsinformatiebrief van 12 november 2013 op de hoogte gesteld van de stand van zaken ten aanzien van de leefbaarheidsimpuls voor de kern Zevenbergschen Hoek. Daarin is aangegeven dat wordt gewerkt aan het in beeld brengen van maatregelen om de verkeersoverlast in de kern ten gevolge van het sluipverkeer van en naar de A16 te minimaliseren. Ook moet de ontsluiting van het bedrijventerrein Bloemendaal op een veilige manier plaats vinden.

Naar aanleiding van de signalen uit de kern en de commissievergadering van 12 november 2013 heeft het college het proces aangepast en is ruimte gemaakt om tot een overzicht van varianten te komen. Deze varianten voor de inrichting van de verschillende routes moeten vervolgens worden beoordeeld. Het eindresultaat daarvan zal worden aangeboden aan het bestuur zodat een weloverwogen keuze kan worden gemaakt voor de meest gewenste vorm van de leefbaarheidsimpuls.

Op 14 november 2014 zijn alle leden van de werkgroepen geïnformeerd over de aanpassing in het proces. Een kopie van onze reactie is als bijlage 1 toegevoegd. De aanpak komt in hoofdzaak neer op de volgende stappen:

- 1 Op basis van de informatie uit vorige werkgroepsessies maakt de gemeente voor elke werkgroep een overzicht van de benoemde varianten. Dit overzicht van varianten wordt per werkgroep besproken: hebben we de juiste varianten benoemd en is de beschrijving duidelijk?

Stap 1 is inmiddels doorlopen. Op 24 december 2013 is een overzicht van alle besproken varianten toegezonden aan de werkgroepleden met het verzoek hierop te reageren (zie bijlage 2 voor een overzicht van alle varianten). Daarop zijn in januari verschillende reacties ontvangen. De werkgroepleden ontvangen een overzicht van de reacties en manier waarop de gemeente daarmee om wil gaan. Dit overzicht is als bijlage 3 toegevoegd

Specifiek onderdeel daarbij is het verzoek van een aantal leden van werkgroep 2 (De Vliet-Bloemendaalse Zeedijk) om nieuwe varianten toe te voegen welke neerkomen op het realiseren van nieuwe infrastructuur om de Vliet volledig te ontlasten van vrachtverkeer. Reeds eerder heeft het college schriftelijk aangegeven dat, op basis van recente verkeerstellingen en prognoses blijkt

dat de Vlijt binnen de huidige wegcategorisering (erftoegangsweg, 30 km/uur) voldoende ruimte biedt voor de huidige en geprognoseerde verkeersintensiteit. Ook de resultaten van het milieuonderzoek (geluid, lucht en trillingen) geven geen aanleiding om de geschiktheid van De Vlijt voor de huidige functie ter discussie te stellen. Daarmee ontbreekt het aan een feitelijke aanleiding om een alternatieve route aan de orde te brengen, de verkeersintensiteit is daarvoor te laag en andere, minder ingrijpende oplossingen om tot een vermindering van geluid en trillingen te komen, kunnen worden gezocht in een eventuele aanpassing van De Vlijt.

Om tegemoet te komen aan de wens om een alternatieve route mee te nemen in het overzicht van varianten is ervoor gekozen om één indicatief tracé te benoemen (zie bijlage 4). Dit tracé zal op hoofdlijn worden beoordeeld en onderdeel uitmaken van het overzicht. Een aantal andere gevraagde varianten voor nieuwe infrastructuur zijn niet overgenomen.

- 2 De varianten worden vervolgens beoordeeld op basis van o.a. kosten, leefbaarheid, milieu, veiligheid, planning, doelgerichtheid, verkeer en bereikbaarheid. De gemeente doet daarvoor een voorzet, het concept wordt besproken per werkgroep;

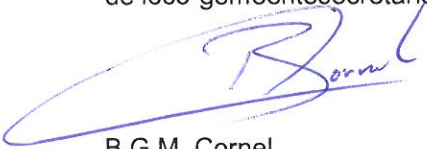
Stap 2 wordt in de periode februari/maart doorlopen. Een extern adviesbureau heeft inmiddels opdracht gekregen om de kostenraming op te stellen voor alle varianten. Aansluitend doet de gemeente een voorzet voor de beoordeling van de varianten. Het overzicht van de varianten inclusief voorzet voor de beoordeling wordt toegezonden aan de werkgroepleden en besproken per werkgroep (eind maart). De opmerkingen uit deze werkgroep bijeenkomsten worden geïnventariseerd en toegevoegd aan de beoordeling. Daarmee ontstaat een integraal overzicht van maatregelen inclusief een beoordeling. Bij de beoordeling worden de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken (geluid, lucht en trillingen) alsmede de uitgevoerde verkeerstellingen meegenomen.

- 3 De varianten worden vervolgens samengevoegd tot één integraal overzicht van maatregelen waarmee we de leefbaarheid in Zevenbergschen Hoek een impuls kunnen gaan geven. Dat overzicht presenteren we graag samen op één avond met alle werkgroepen. Het integraal overzicht vormt het eindproduct van de werkgroepen. *Deze bijeenkomst zal medio april plaatsvinden.*
- 4 Vervolgens neemt het college van B & W een beslissing over de leefbaarheidsimpuls: met welke combinatie van maatregelen wordt op een doelmatige en toekomstbestendige manier de leefbaarheid in het dorp versterkt? Daarna wordt het voorstel ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraad. *De besluitvorming zal in april in procedure worden gebracht.*

Bijlagen:

- 1 Reactie gemeente 14 november 2013
- 2 Overzicht van de benoemde varianten
- 3 Overzicht reacties op varianten
- 4 Extra variant route De Vlijt

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Moerdijk,
de loco-gemeentesecretaris



B.G.M. Cornel

Stoop, Robert

Van: Kleinjan - Hollemans, Saskia
Verzonden: donderdag 14 november 2013 12:16
Aan: info@moerdijkmeermogelijk.nl
Onderwerp: Proces verkeersstudie Zevenbergschen Hoek

Beste leden van de werkgroepen,

Na de laatste bijeenkomst van de werkgroepen eind augustus en september hebben verschillende deelnemers bij de gemeente aandacht gevraagd voor het proces. In de afgelopen weken hebben we daarover met verschillende partijen contact gehad, zowel de wethouder als ondergetekende. Dinsdagavond 12 november zijn ook twee ingekomen brieven door de gemeenteraadscommissie besproken waarbij een aantal van de briefschrijvers een toelichting heeft gegeven. Het is ons duidelijk geworden dat, ondanks onze positieve intenties en de hoge betrokkenheid van alle deelnemers, het proces tot nu toe tot frustratie en onvrede heeft geleid. Bij sommige partijen is het gevoel ontstaan dat we te snel geprobeerd hebben om op keuzes voor te sorteren en te weinig aandacht hebben gegeven aan de uitwerking en onderbouwing van verschillende varianten. Als mensen zich niet meer herkennen in het proces en de keuzes die worden voorgesteld is het tijd voor een andere aanpak.

We willen als gemeente graag met u verder om tot een integrale verkeersaanpak te komen. We hebben in de afgelopen bijeenkomsten samen al veel informatie verzameld, nu is het tijd om met een aanpassing van het proces samen de finale slag te maken.

Wat stellen we voor?

- 1 Op basis van de informatie uit vorige sessies maakt de gemeente voor elke werkgroep een overzicht van de benoemde varianten. Deze varianten worden beschreven op basis van veiligheid, milieu, draagvlak, verkeer en kosten. Dit overzicht (dus de varianten inclusief de weging) gaan we per werkgroep met u bespreken: hebben we de juiste varianten benoemd en is de beschrijving duidelijk? De gemeente stuurt dit overzicht in december 2013 naar de werkgroepen om vervolgens in januari 2014 met de werkgroep bij elkaar te komen.
- 2 De varianten van de verschillende werkgroepen worden vervolgens samengevoegd tot één integraal overzicht van maatregelen waarmee we de leefbaarheid in Zevenbergschen Hoek een impuls kunnen gaan geven. Dat overzicht bespreken we graag samen op één avond met alle werkgroepen. Het integraal overzicht vormt het eindproduct van de werkgroepen. Deze bijeenkomst vindt plaats eind januari 2014.
- 3 In maart 2014 neemt het college van B & W een beslissing over de leefbaarheidsimpuls: met welke combinatie van maatregelen wordt op een doelmatige en toekomstbestendige manier de leefbaarheid in het dorp versterkt? Daarna wordt het voorstel ter besluitvorming aangeboden aan de gemeenteraad.

Wij hopen dat we met deze werkwijze tot een goede oplossing en een positieve afronding komen van de verkeersstudie. Mocht u hierover vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer Stoop. Bereikbaar via telefoonnummer 14 0168 of via de e-mail robert.stoop@moerdijk.nl.

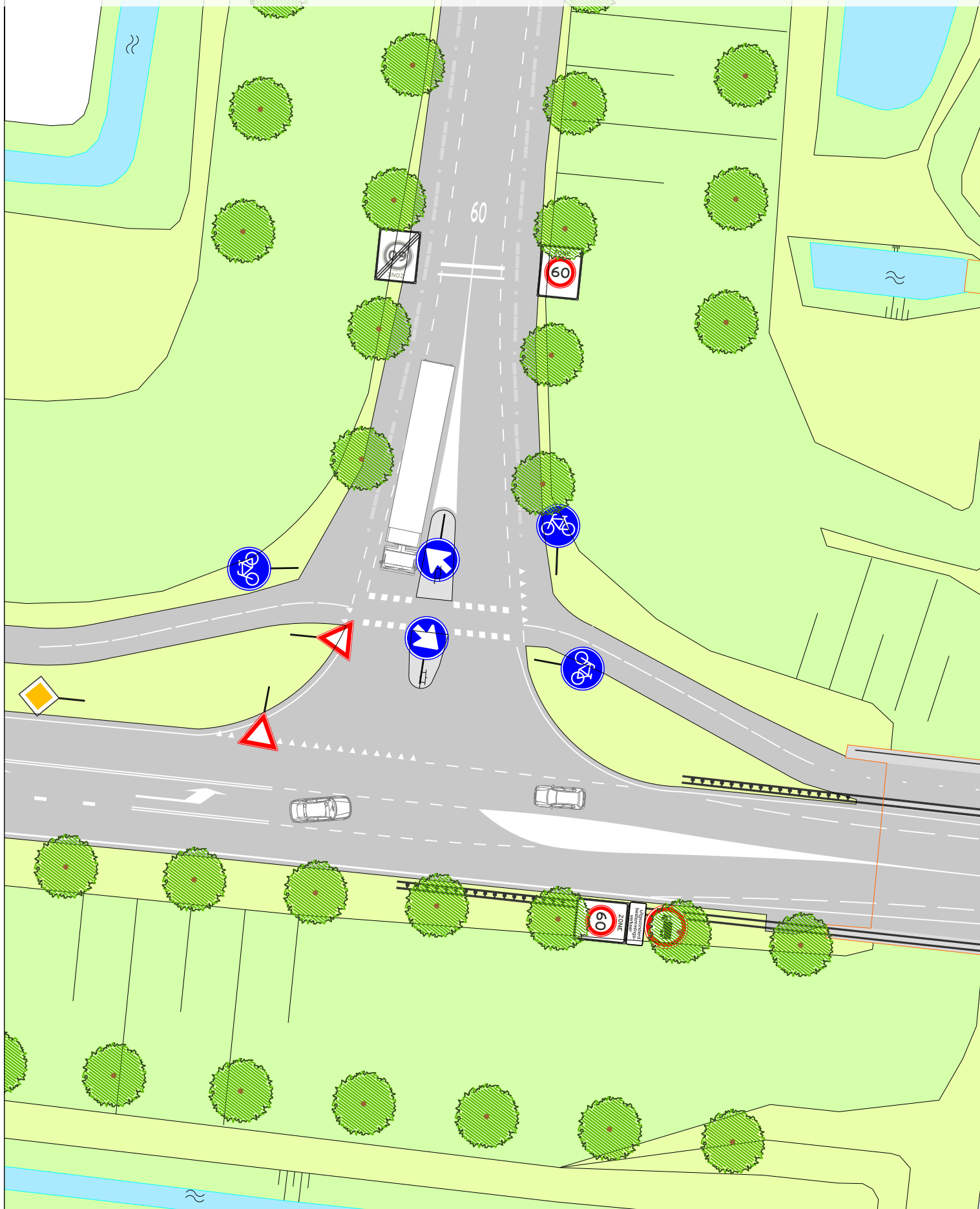
Met vriendelijke groet,
Namens de projectleider,

Saskia Kleinjan
Projectmedewerkster
Gemeente Moerdijk

Pastoor van Kessellaan 15
4761 BJ Zevenbergen
Postbus 4
4760 AA Zevenbergen
t. 14 0168
e. saskia.kleinjan@moerdijk.nl
i. www.moerdijkmeermogelijk.nl

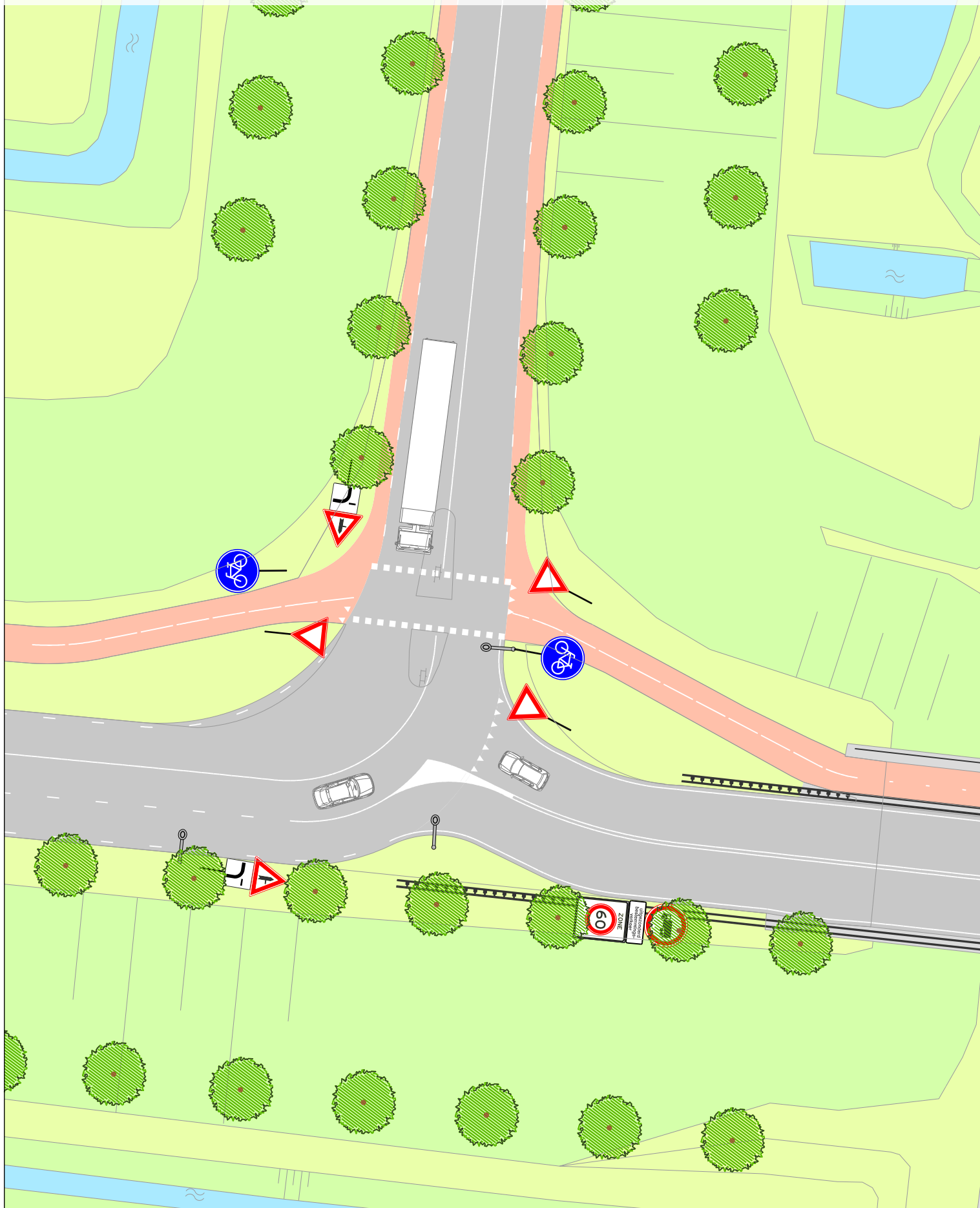
Route 1 Var. 1A

(Aansluiting Westelijke parallelweg-Hoofdstraat; handhaven bestaande situatie)



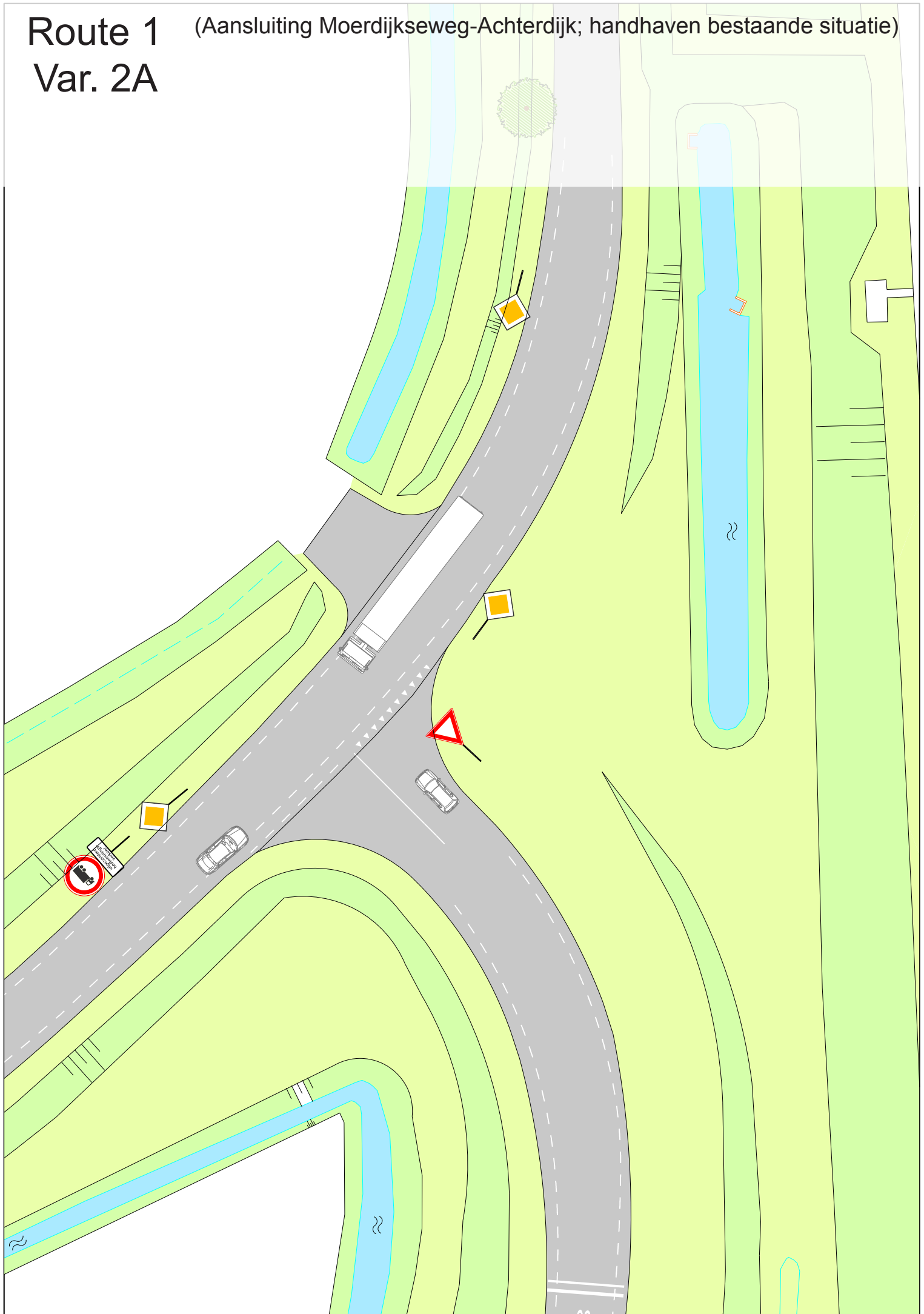
Route 1 Var. 1B

(Aansluiting Westelijke Parallelweg-Hoofdstraat , voorrangssituatie en begeleiding wordt aangepast)



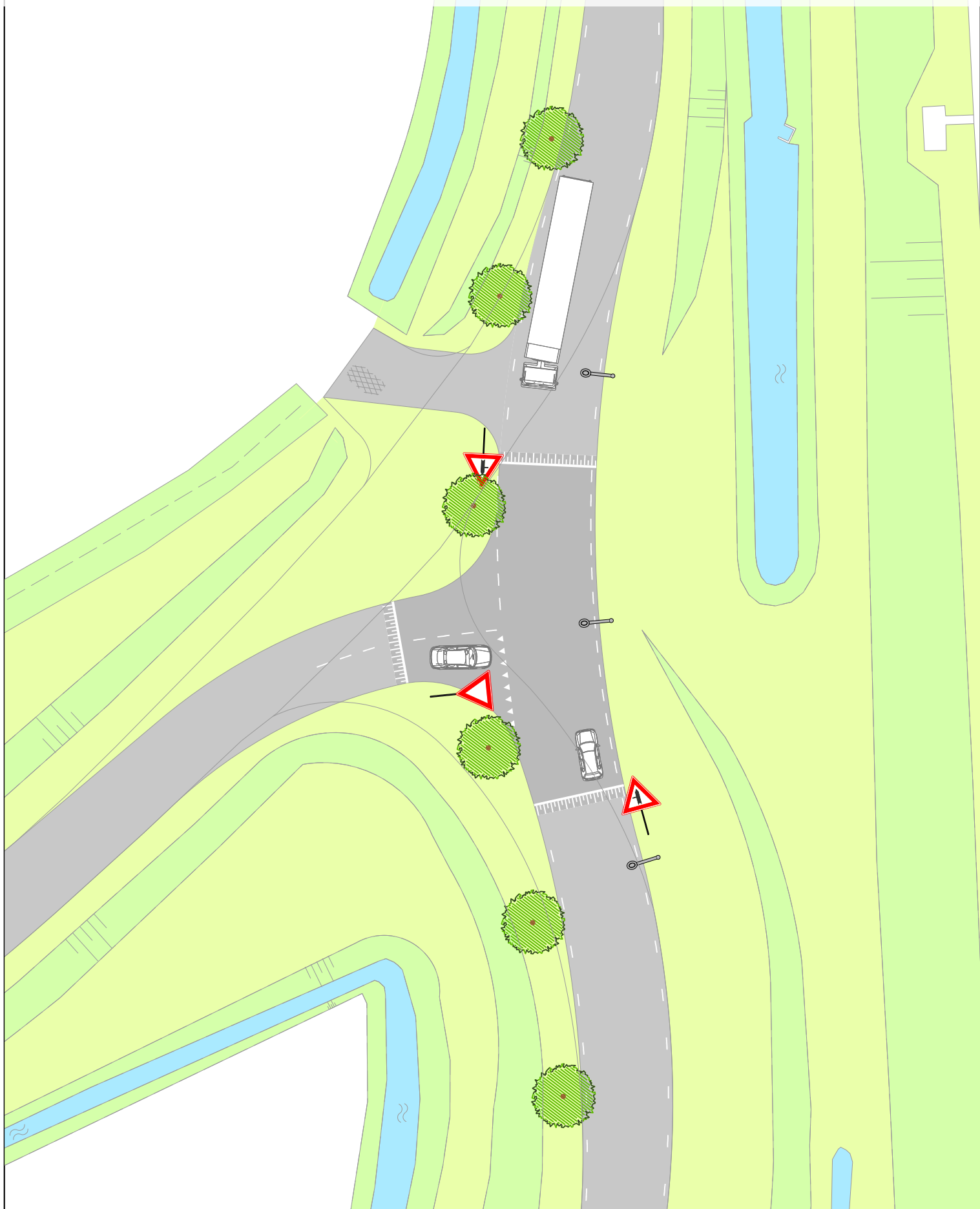
Route 1 Var. 2A

(Aansluiting Moerdijkseweg-Achterdijk; handhaven bestaande situatie)



Route 1 Var. 2B

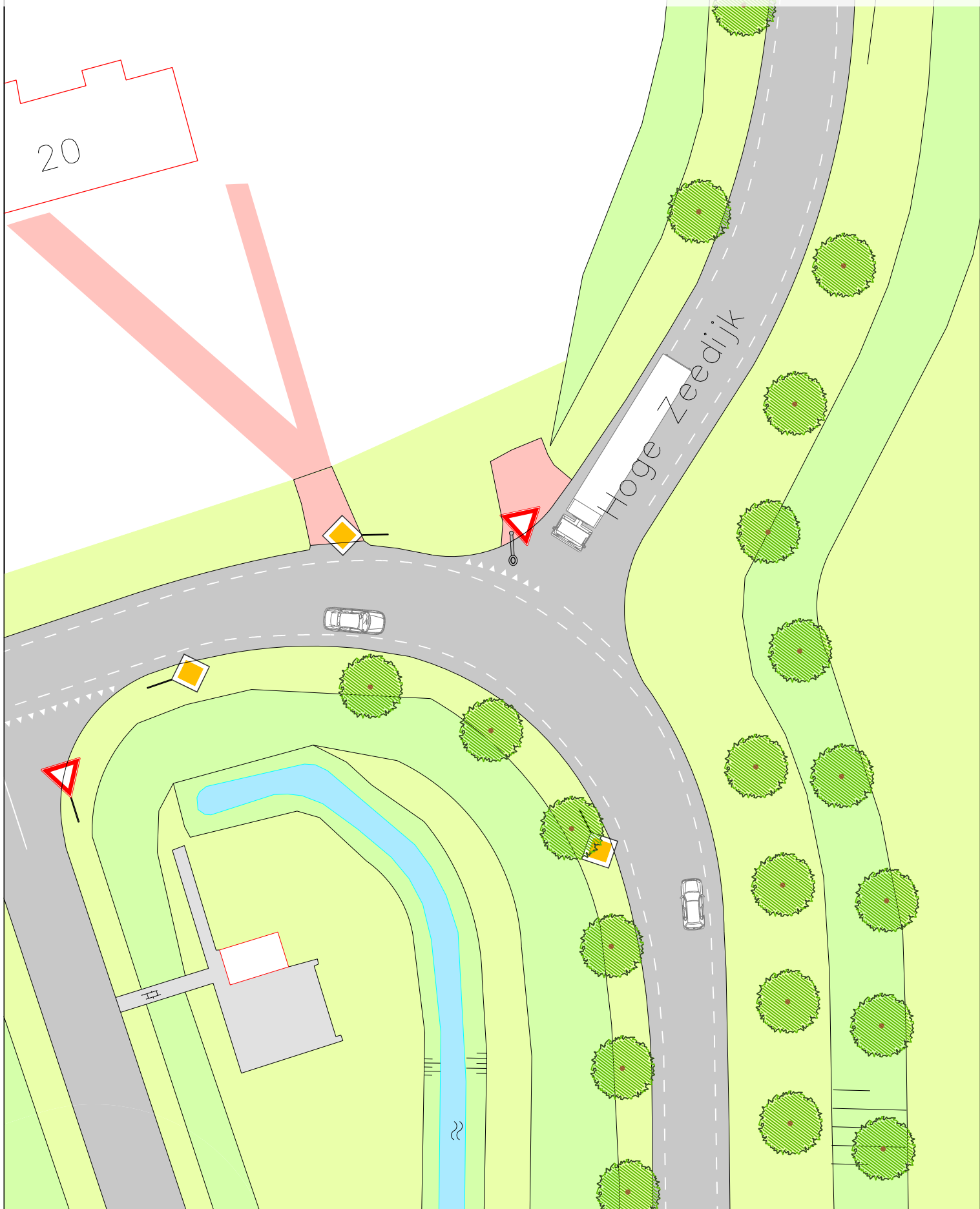
(Aansluiting Moerdijkseweg-Achterdijk; voorrang en begeleiding wordt aangepast)



Route 1

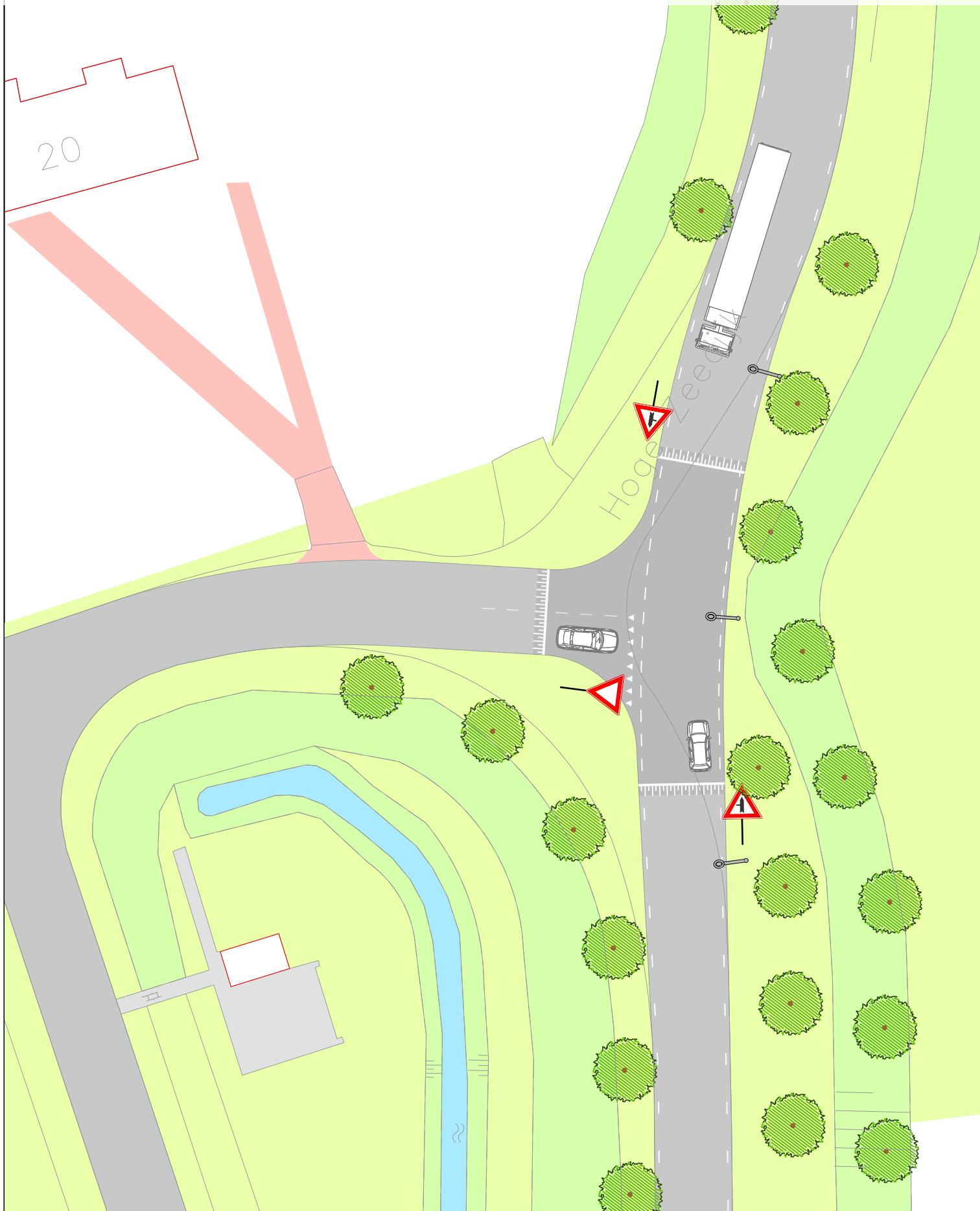
(Aansluiting Gelderseweg-Hoge Zeedijk; handhaven bestaande situatie)

Var. 3A



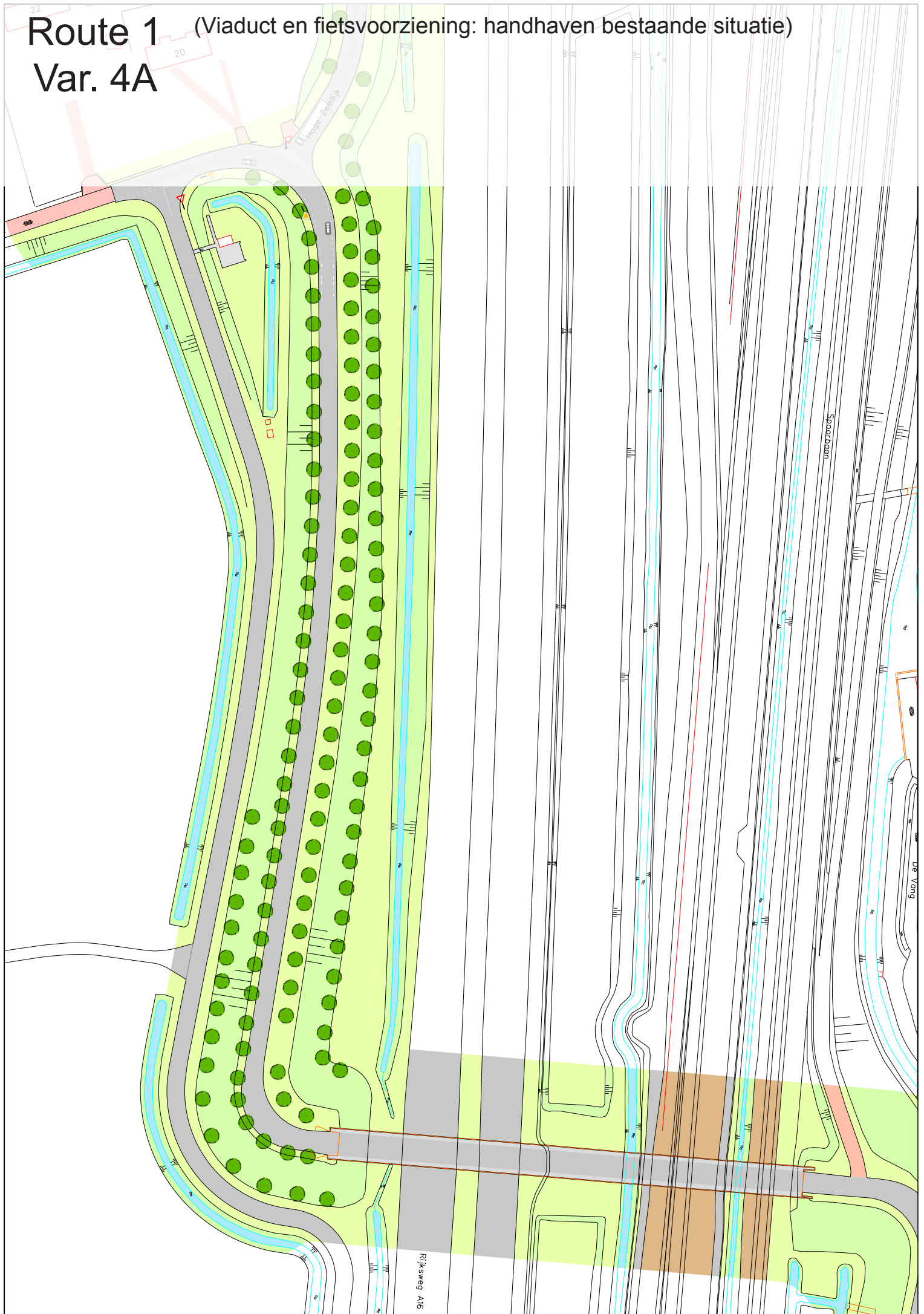
Route 1 Var. 3B

(Aansluiting Gelderseweg-Hoge Zeedijk; voorrang en begeleiding wordt aangepast)



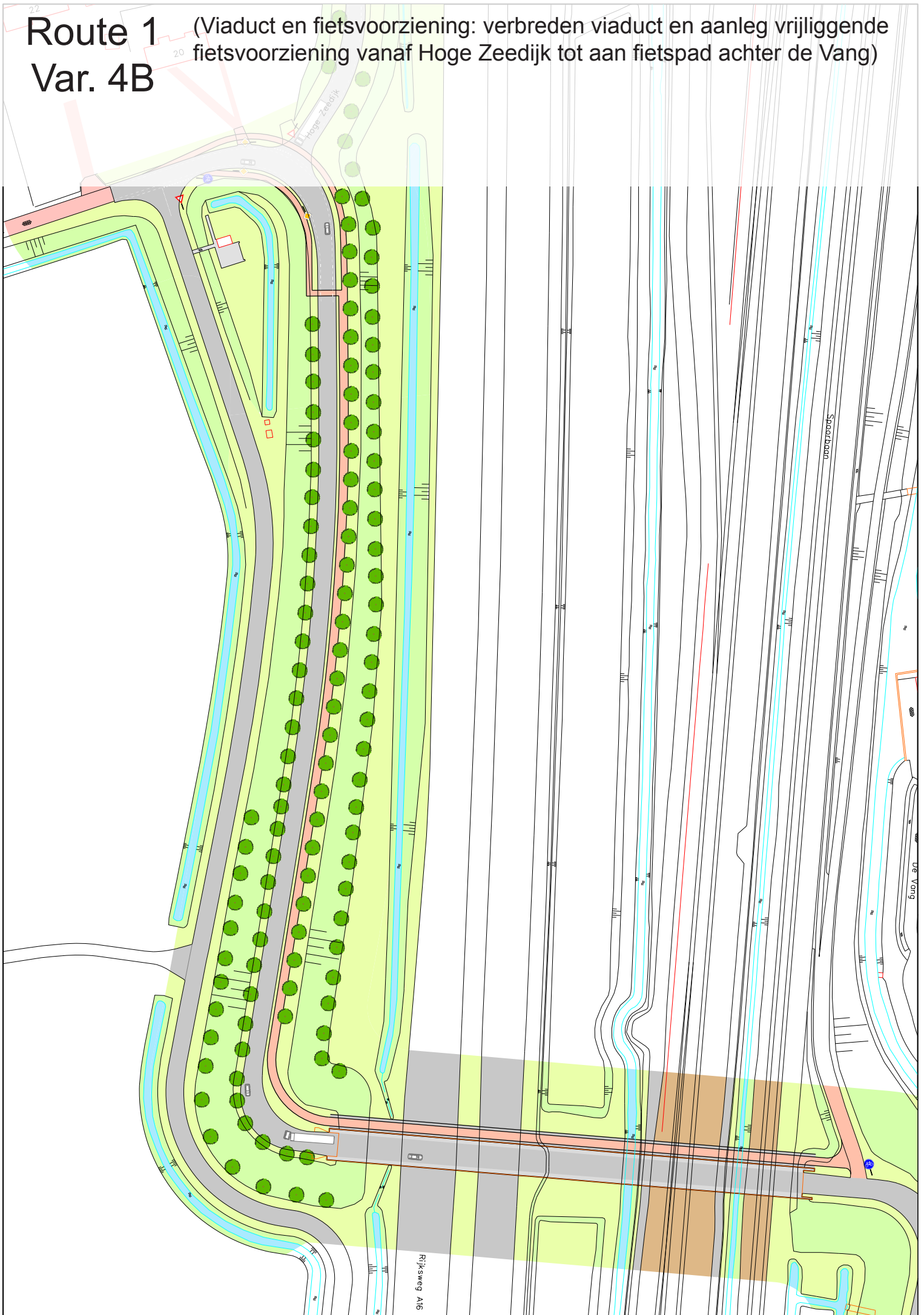
Route 1 Var. 4A

(Viaduct en fietsvoorziening: handhaven bestaande situatie)



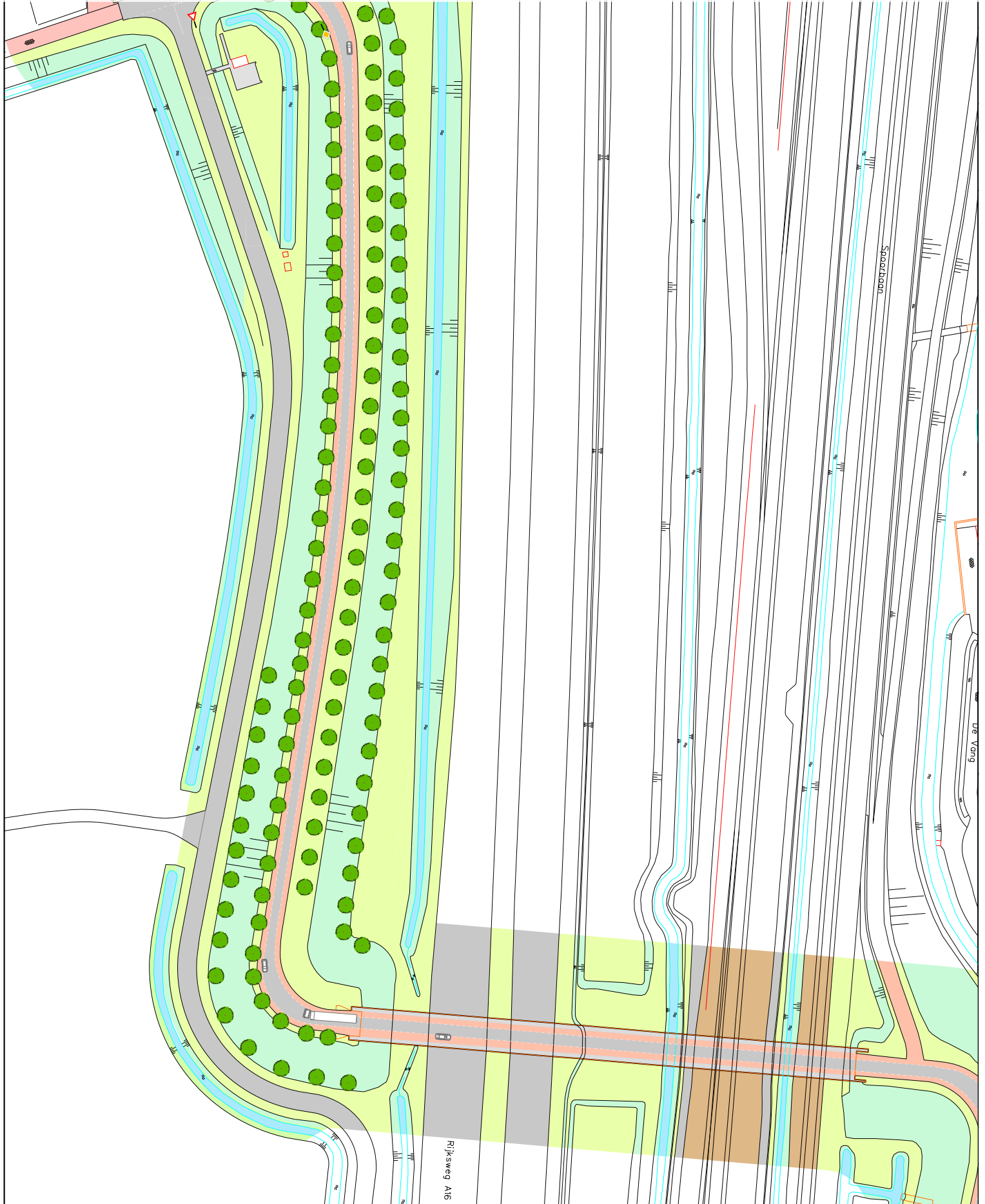
Route 1 Var. 4B

(Viaduct en fietsvoorziening: verbreden viaduct en aanleg vrijliggende fietsvoorziening vanaf Hoge Zeedijk tot aan fietspad achter de Vang)



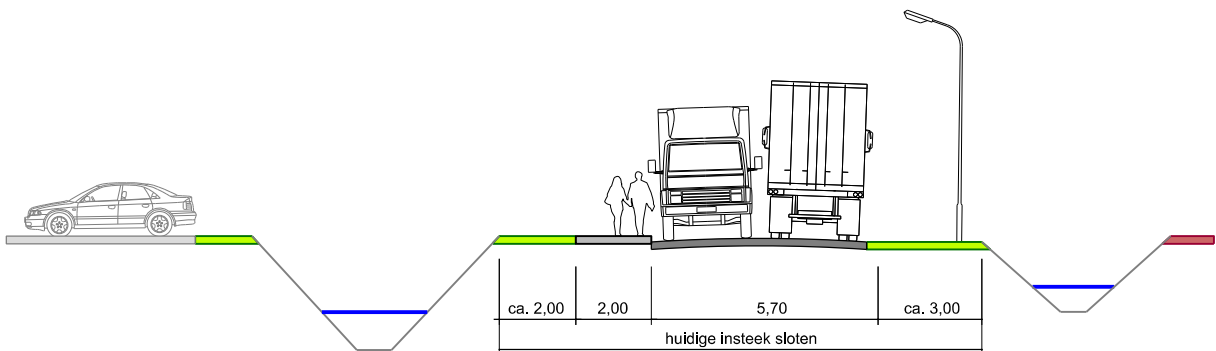
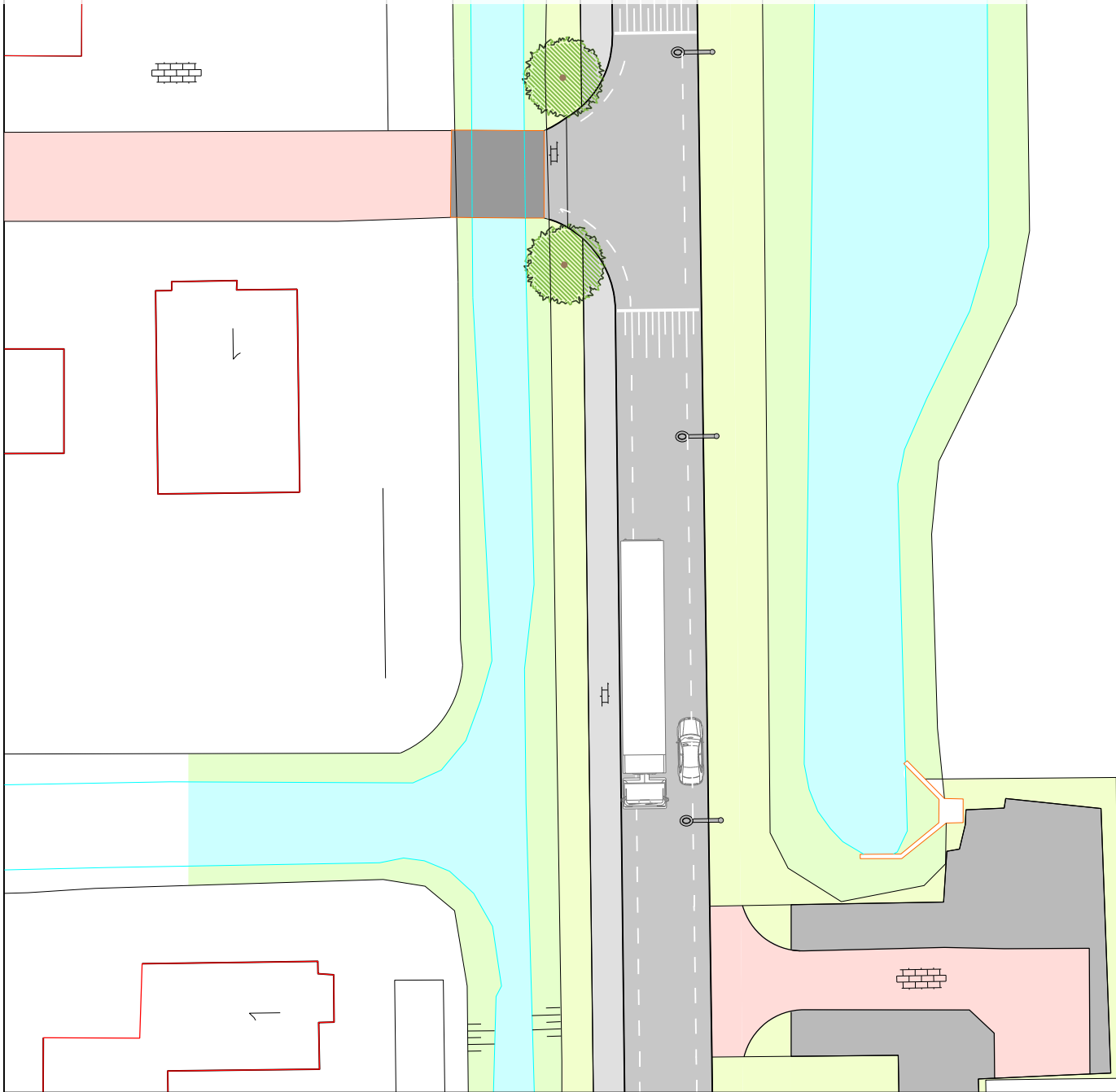
Route 1 Var. 4C

(Viaduct en fietsvoorziening: optimaliseren bestaande situatie door verbeteren fietssuggestiestrook (voorzien van kleur) en verbeteren overzicht op viaduct)



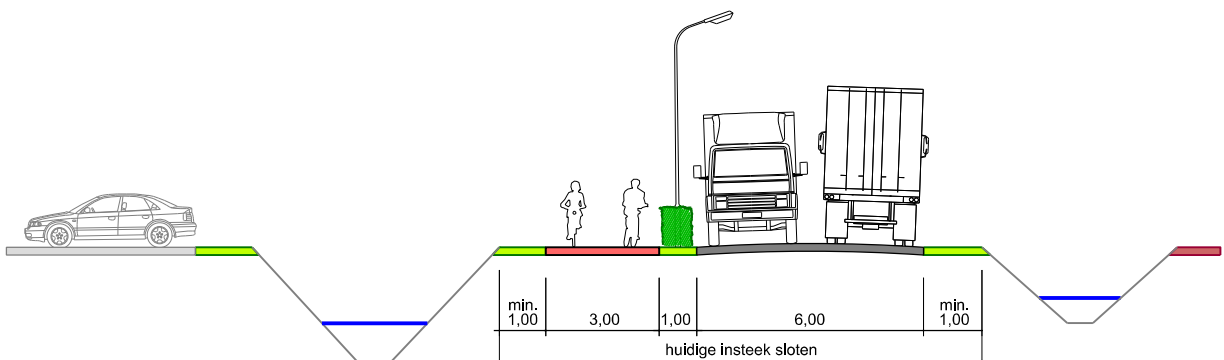
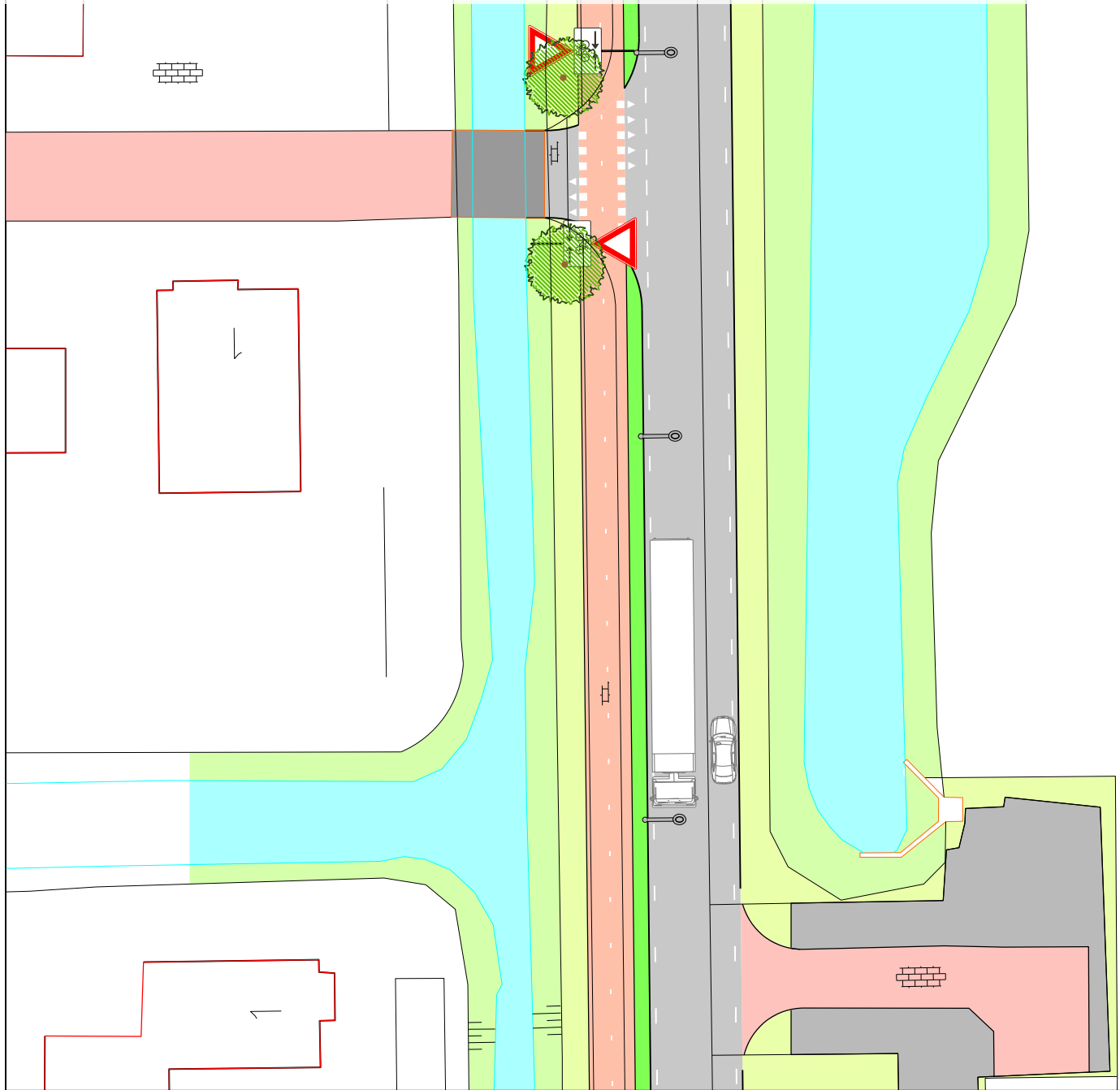
Route 2 Var. 1A

(Profiel De Vlijt; handhaven bestaande situatie (voetpad circa 2m + weg circa 5,6 m, incl plateau's bij afslagen richting Eilanden.)



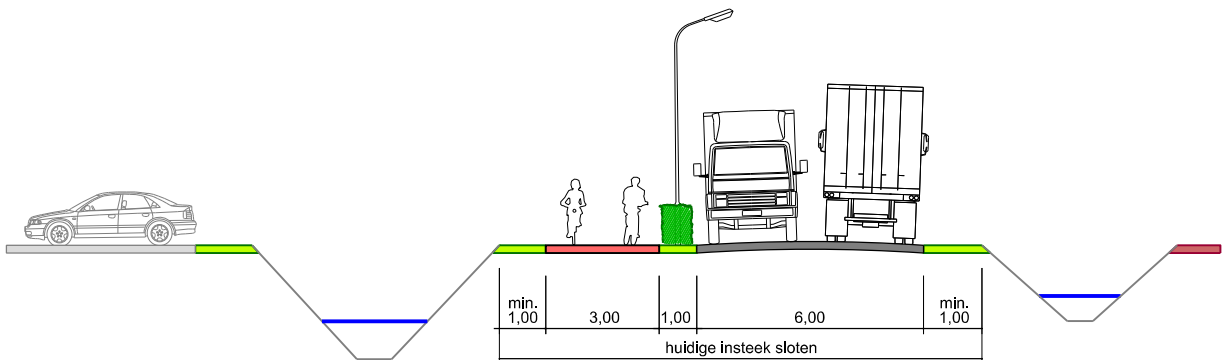
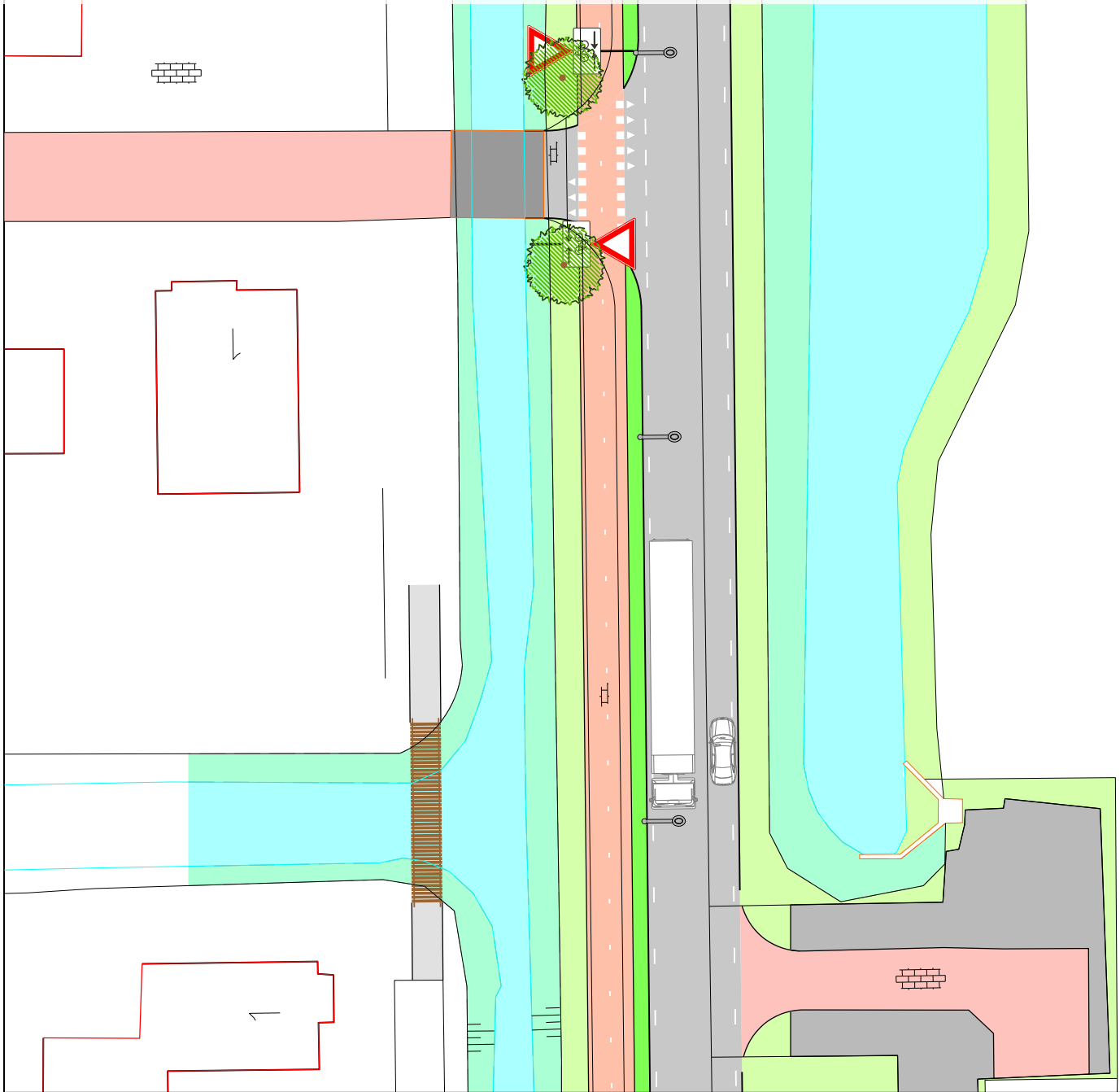
Route 2 Var. 1B

(Profiel De Vlijt; vrijliggende voorziening voor gemotoriseerd verkeer en langzaamverkeer gescheiden door haag (fiets/voetpad 3 m, haag 1 m, weg 6 m), geen plateau's/drempels.)



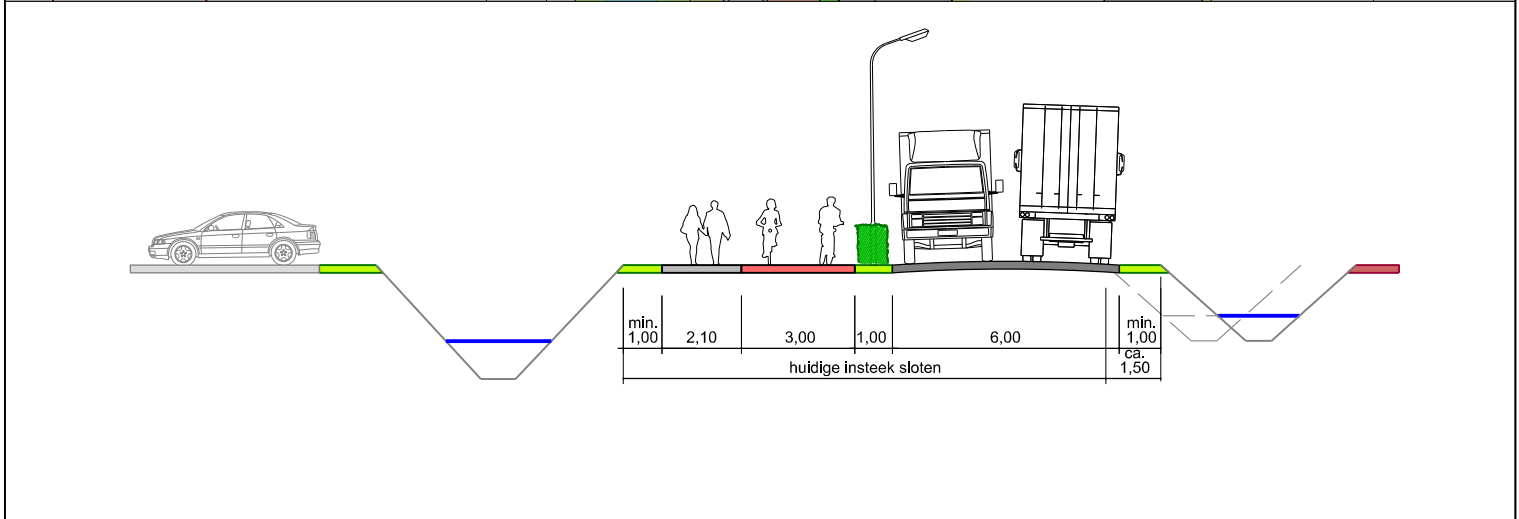
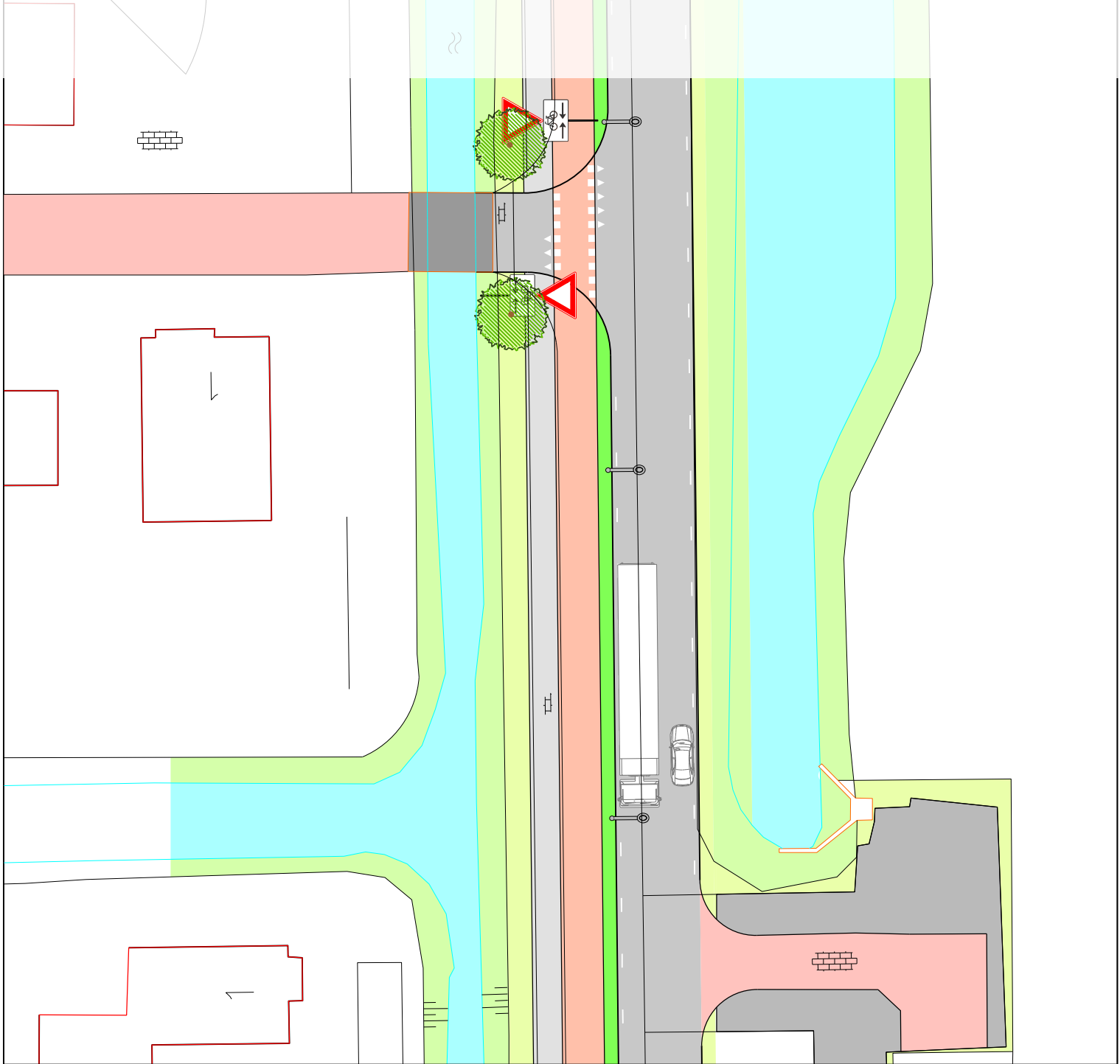
Route 2 Var. 1C

(Profiel De Vlijt; vrijliggende voorziening voor gemotoriseerd verkeer en fietsers gescheiden door haag (fiets/voetpad 3 m, haag 1 m, weg 6 m), geen plateau's/drempels + vrijliggend voetpad in de Eilanden met bruggetjes.)



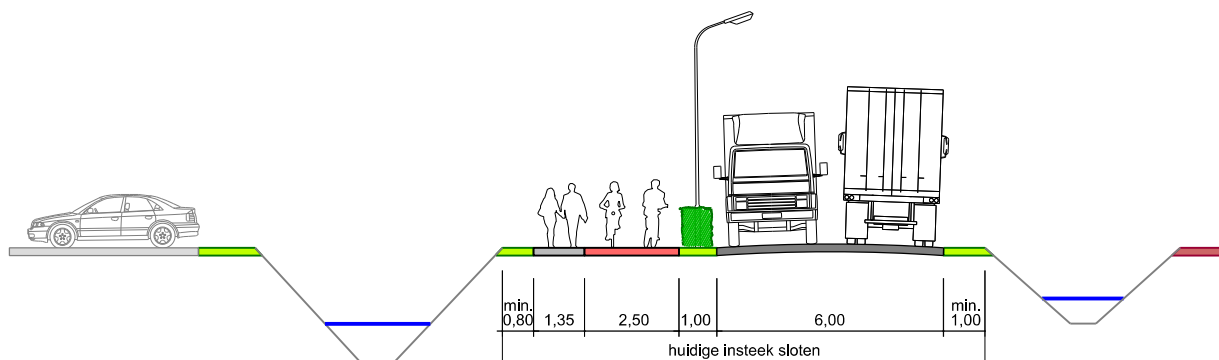
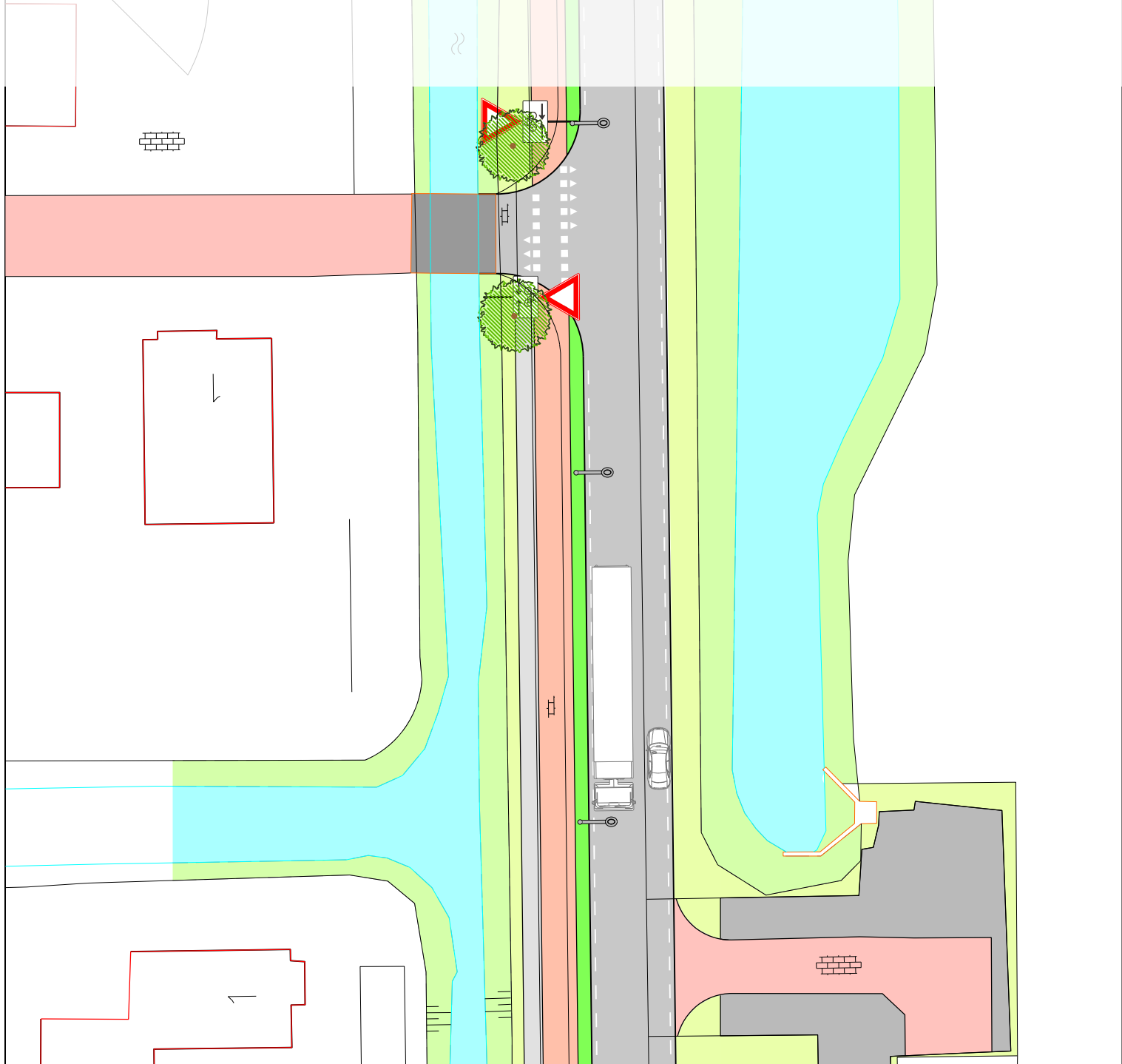
Route 2 Var. 1D

(Profiel De Vlijt; verbreding profiel in oostelijke richting door verleggen watergang (verbreding met circa 2m). Vrijliggende voet- en fietsvoorziening (voetpad circa 2 m, fietspad 3 m, haag 1 m, weg 6 m), geen plateau's/drempels.)



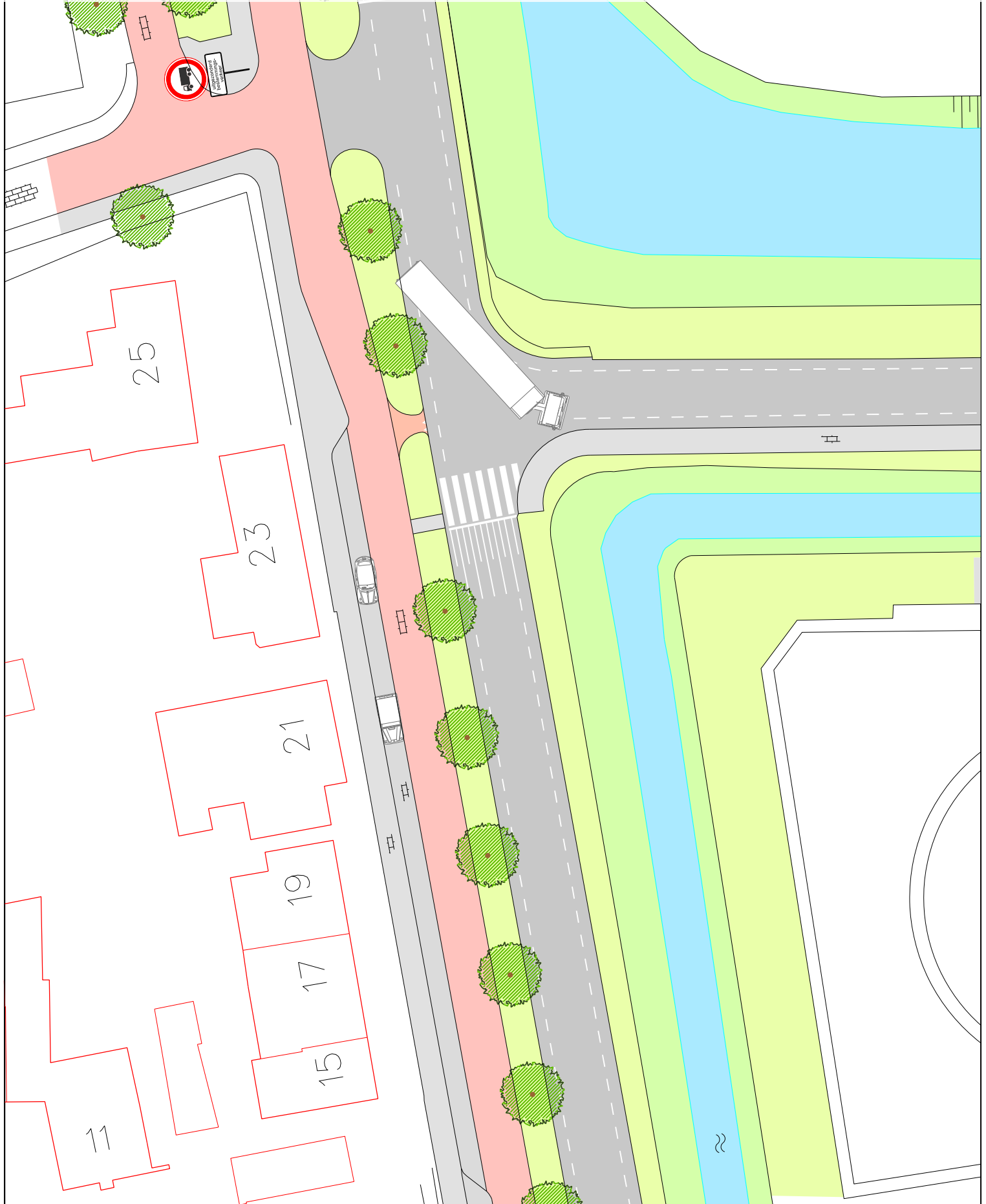
Route 2 Var. 1E

(Profiel De Vlijt, binnenbestaand profiel, ruimte voor vrijliggend voetpad 1,35 m, vrijliggend fietspad 2,50 m, haag 1,00 m, en rweg 6,00 m, geen plateau's drempel)



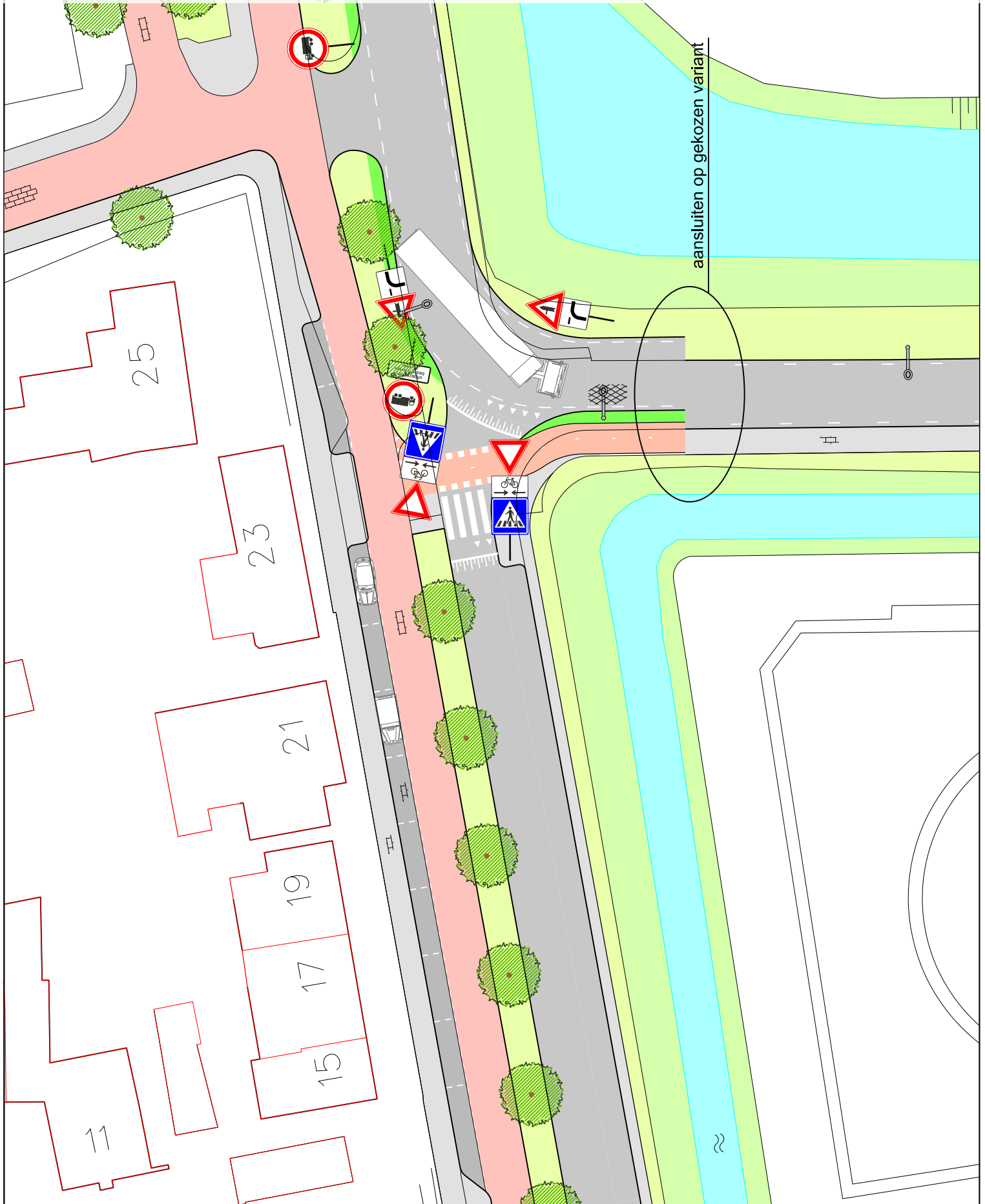
Route 2 Var. 2A

(Profiel Bloemendaalse Zeedijk; handhaven bestaande situatie.)



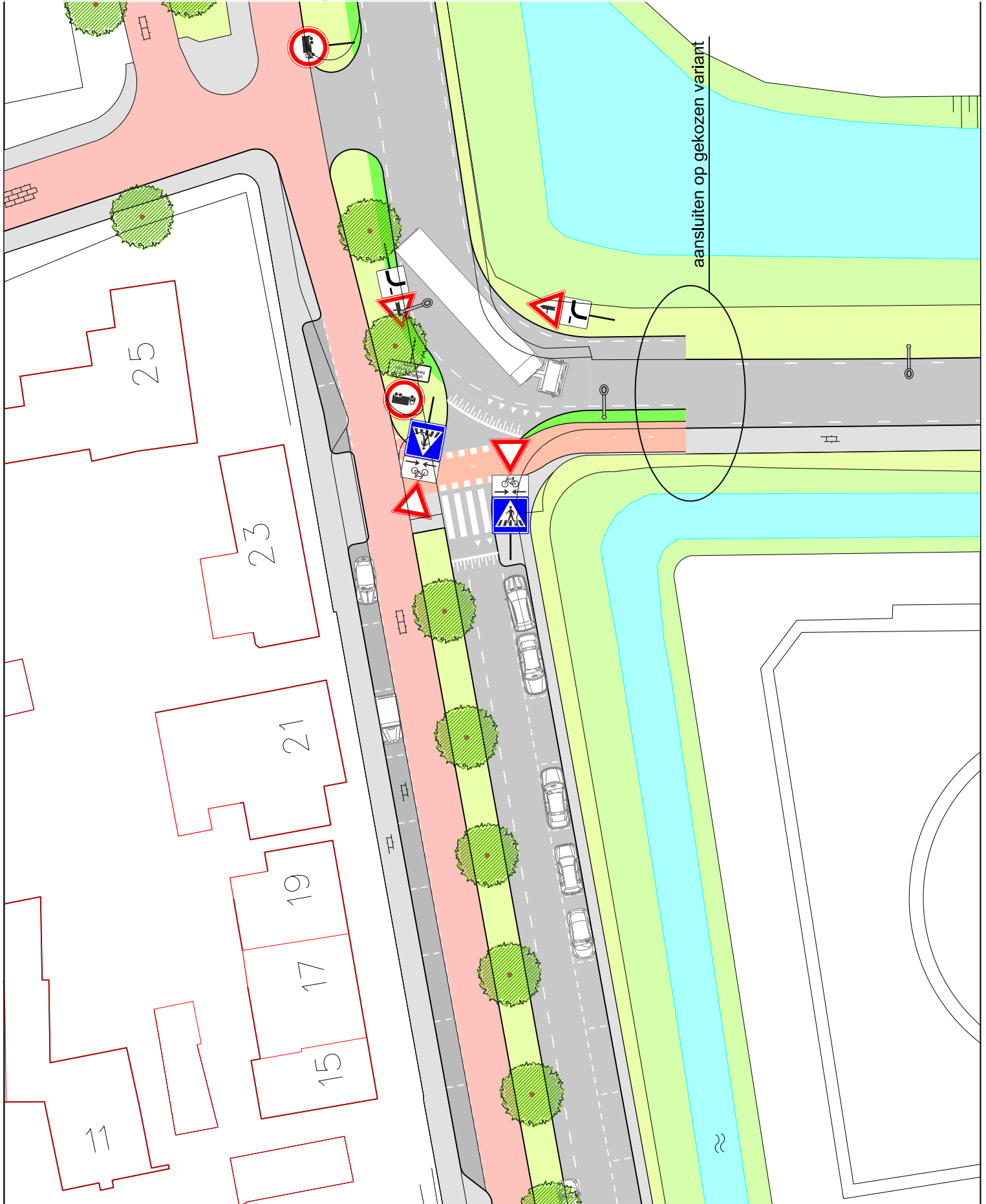
Route 2 Var. 2B

(Profiel Bloemendaalse Zeedijk; aanpassen bocht van De Vlijt/Bloemendaalse Zeedijk: verbreden bochtstraal, voorrangregeling aanpassen, verhoging aanbrengen in bocht tbv oversteken. Versmallen toegang Olavstraat. Profiel Bloemendaalse Zeedijk westelijk van kruising handhaven bestaande situatie.)



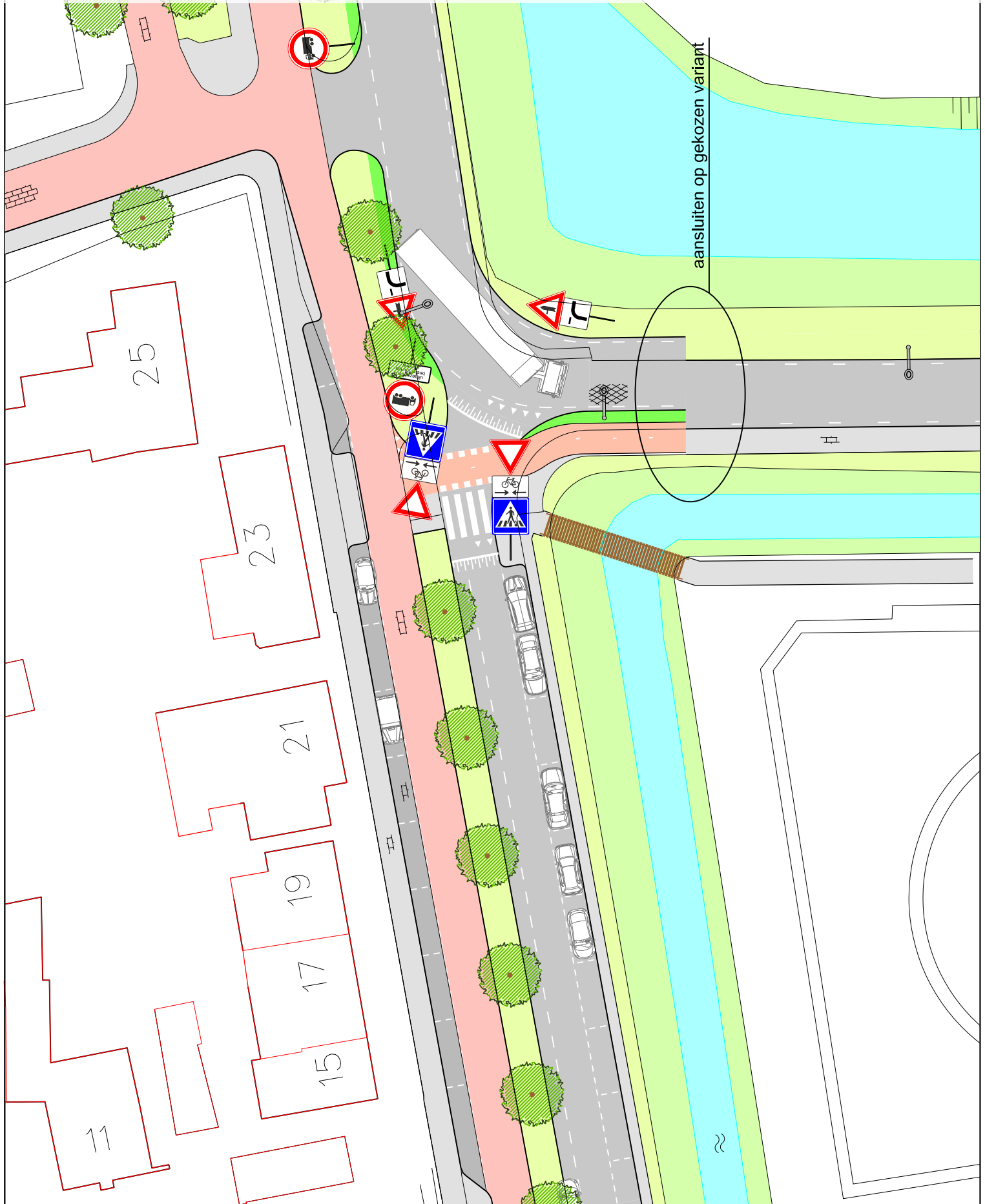
Route 2 Var. 2C

(Profiel Bloemendaalse Zeedijk; aanpassen bocht van De Vlijt/Bloemendaalse Zeedijk: verbreden bochtstraal, voorrangregeling aanpassen, verhoging aanbrengen in bocht tbv oversteken. Versmallen toegang Olavstraat. Profiel Bloemendaalse Zeedijk westelijk van kruising aanpassen: versmallen profiel, toevoegen van 15 langspaarkeerplaatsen incl. passeerplaats voor auto's en landbouwverkeer.)



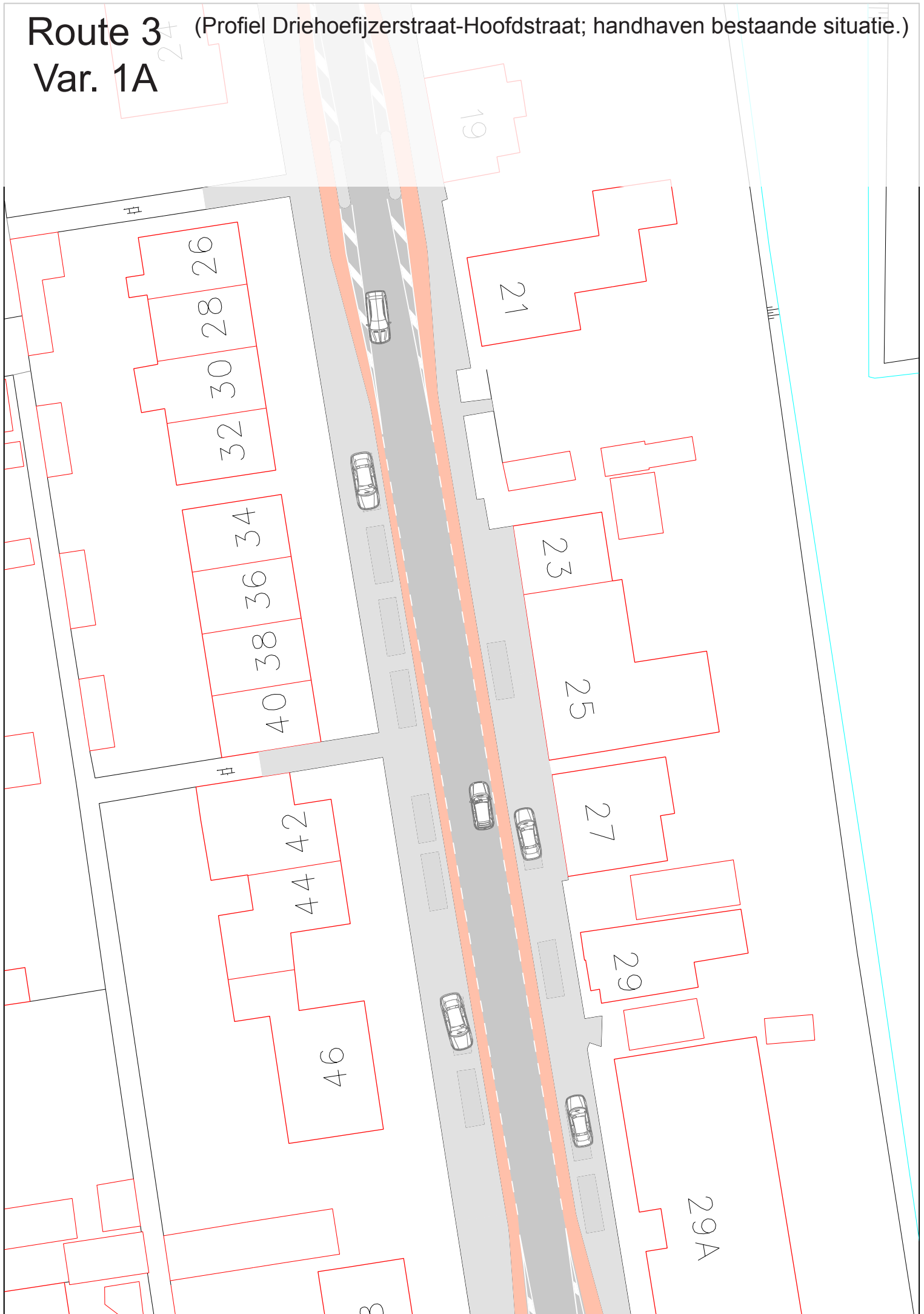
Route 2 Var. 2D

(Toevoegen extra ontsluiting speeltuin dmv bruggetje vanaf Bloemendaalse Zeedijk.)



Route 3 (Profiel Driehoefijzerstraat-Hoofdstraat; handhaven bestaande situatie.)

Var. 1A



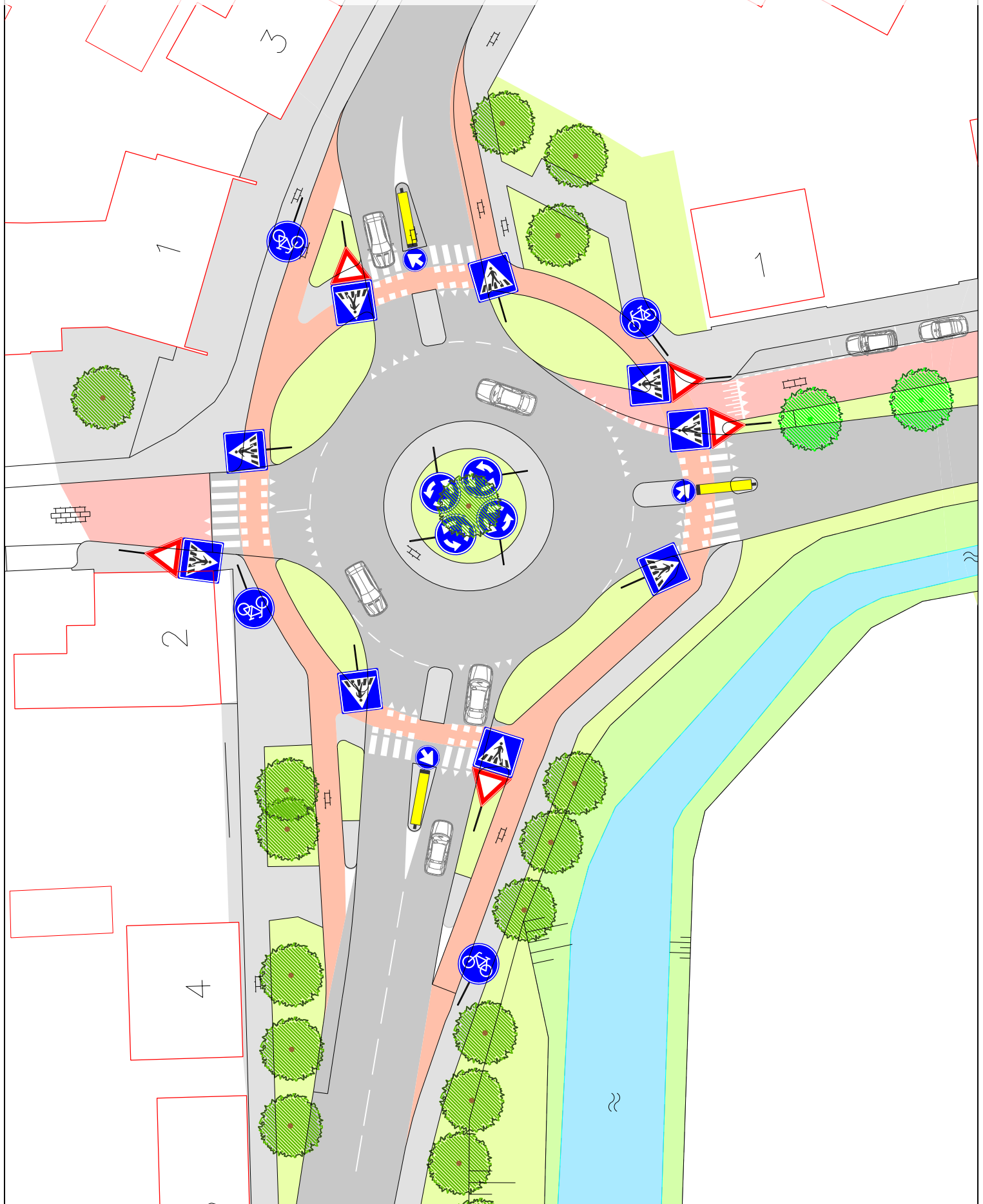
Route 3 Var. 1B

(Profiel Driehoefijzerstraat-Hoofdstraat; realisatie nieuw profiel passend bij dorps karakter en 30km-uur: parkeervakken, fietsers op de rijbaan, asverspringingen met middengeleider, aanplant extra bomen.)



Route 3 Var. 2A

(Rotonde Hoofdstraat-Bloemendaalse Zeedijk-Driehoefijzerstraat-Molenstraat; handhaven bestaande situatie.)



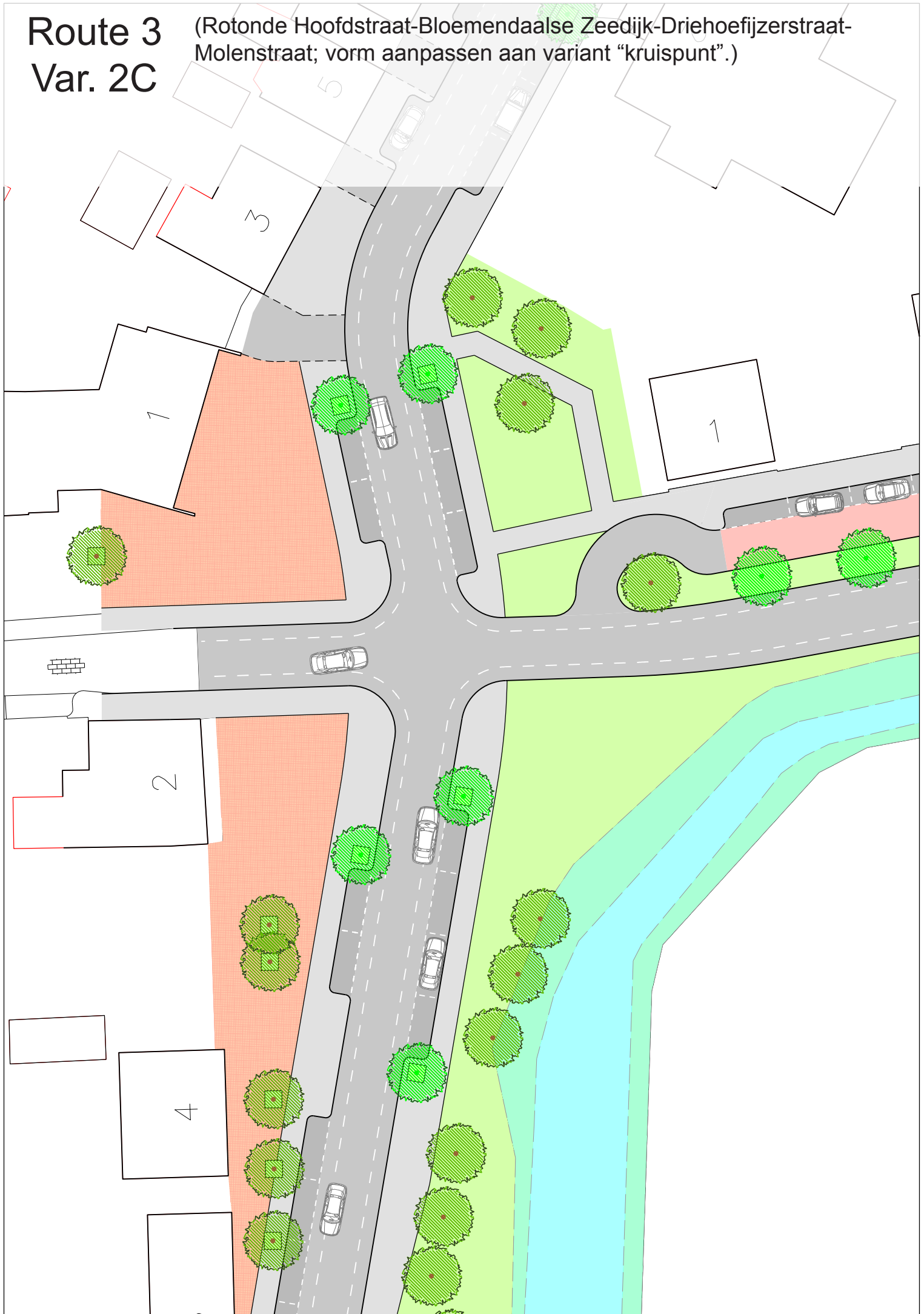
Route 3 Var. 2B

(Rotonde Hoofdstraat-Bloemendaalse Zeedijk-Driehoefijzerstraat-Molenstraat; vorm aanpassen aan variant "zwanenhals".)



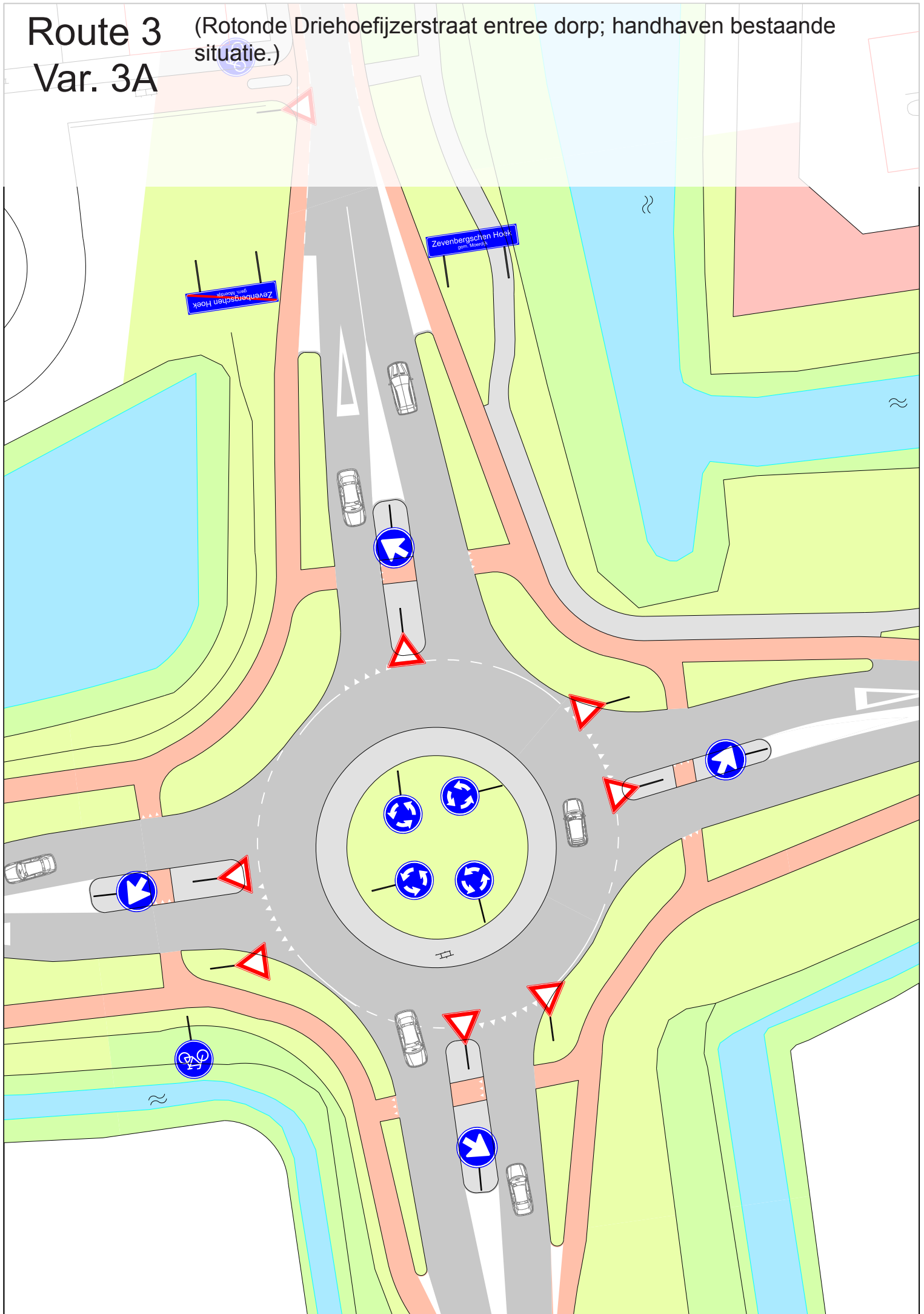
Route 3 Var. 2C

(Rotonde Hoofdstraat-Bloemendaalse Zeedijk-Driehoefijzerstraat-Molenstraat; vorm aanpassen aan variant "kruispunt".)



Route 3 Var. 3A

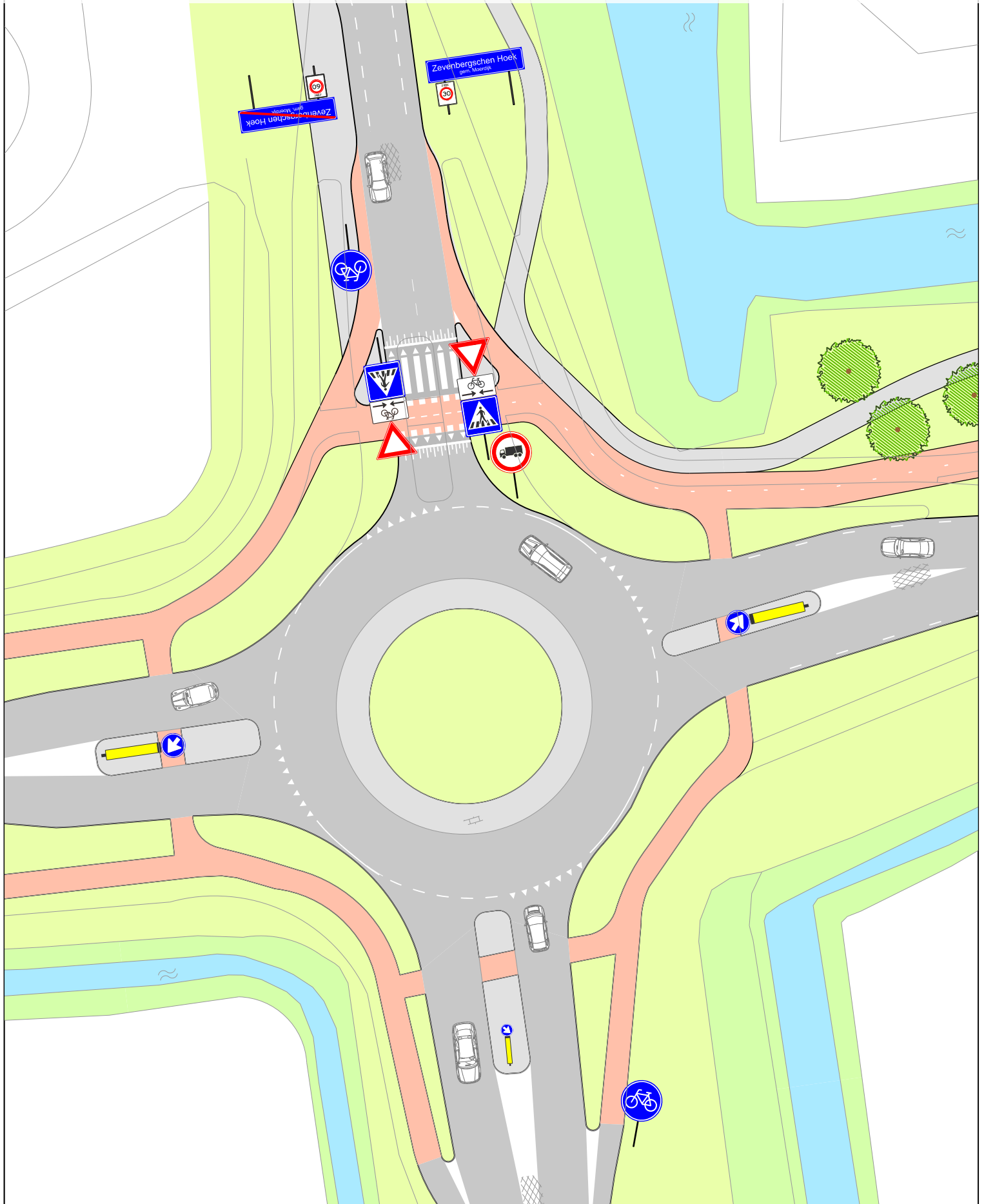
(Rotonde Driehoefijzerstraat entree dorp; handhaven bestaande situatie.)



Route 3

Var. 3B

(Rotonde Driehoefijzerstraat entree dorp; aanpassen toerit dorp vanaf rotonde door verhoging en voorrangsregeling langzaamverkeer aan te passen.)



Overzicht van opmerkingen varianten Leefbaarheidsimpuls Zevenbergschen Hoek

In rood staan de aanpassingen/aanvullingen die direct in de varianten moeten worden verwerkt. Overige opmerkingen worden bij de uitwerking betrokken.

Route 1, variant 1A en variant 1B

1. We veronderstellen dat dit de kruising nabij de Gouden Leeuw is. In beide varianten (1A en 1B) missen we de aansluiting op de Moerdijkseweg.

Reactie gemeente: het gaat hier inderdaad om de kruising nabij de Gouden Leeuw (meer specifiek de kruising tussen de Hoofdstraat en de Westelijk Parallelweg). De kruising Hoofdstraat/Moerdijkseweg/Lapdijk maakt onderdeel uit van het Logistiek park Moerdijk en zal in dat kader worden aangepast.

2. Op deze tekening (variant 1A en 1B) staat abusievelijk nog steeds het onderbord: Bestemmingsverkeer toegestaan afgebeeld. In de werkgroep is afgesproken dat vanaf hier een ALGEHEEL inrijverbod voor vrachtverkeer gaat gelden. E.e.a. met een voorwaarschuwing afgebeeld op de arm van de wegwijzers op en bij de A16 met aanduiding: Zevenbergschen Hoek.

Reactie gemeente: terechte opmerking, dit wordt aangepast. Deze informatie zal voor de gehele kern ook in één overzichtstekening worden weergegeven. Daarop aangegeven de snelheid, verbodsborden en overige route- informatie.

3. De 60 km/uur zone kan al vanaf de rotonde op de afslag van de A16 worden ingesteld. Op de Westelijke Parallelweg geldt deze immers eveneens als op de toerit naar het dorp.

Reactie gemeente: deze suggestie wordt meegenomen.

Route 1, variant 2A en variant 2B

4. We veronderstellen dat dit de aansluiting is van de Gelderseweg op de Achterdijk? (Op de kaarten wordt aangegeven Moerdijkseweg/Achterdijk).

Reactie gemeente: terechte opmerking, het gaat hier om de aansluiting Achterdijk-Gelderseweg.

5. Bij de splitsing Achterdijk mis ik op de tekening het verbodsbord voor vrachtverkeer m.u.v. bestemmingsverkeer.

Reactie gemeente: de Achterdijk wordt bij deze splitsing voorzien van een verbodsbord voor vrachtverkeer.

6. Ook een vooraankondiging op de Gelderseweg aan weerszijden van deze splitsing lijkt mij noodzakelijk.

Reactie gemeente: we gaan er vanuit dat hiermee een vooraankondiging van de verbodsbepaling voor vrachtverkeer wordt bedoeld. Dit zal conform de eisen uit de verkeerswetgeving worden vormgegeven.

7. In de variant 2b wordt de werkelijke situatie genegeerd: namelijk de hoeveelheid verkeer die vanuit Zevenbergen richting Gouden Leeuw gaat. We missen hierin de variant waarbij de bestaande situatie wordt gehandhaafd maar waarbij de bochten worden verruimd.

Reactie gemeente: de verkeersintensiteit op de Achterdijk is een punt van aandacht. Het gemeentelijk beleid is erop gericht om de snelheid op de Achterdijk te verlagen om daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren (o.a. voor fietsers). Het aanpassen van de bochtstraal om zodoende het onnodig kapot rijden te voorkomen is een maatregel die onderdeel kan zijn van het reguliere beheer. Mocht de bestaande situatie gehandhaafd blijven (route 1, variant 2A) kan deze optie betrokken worden bij het beheer.

Route 1, variant 3A en variant 3B

8. We missen hierin de variant waarbij de bestaande situatie wordt gehandhaafd maar waarbij de bochten worden verruimd.

Reactie gemeente: Het aanpassen van de bochtstraal om zodoende het onnodig kapot rijden te voorkomen is een maatregel die onderdeel kan zijn van het reguliere beheer. Mocht de bestaande situatie gehandhaafd blijven (route 1, variant 3A) kan deze optie betrokken worden bij het beheer.

Route 1, variant 4B

9. Een vrijliggende fietsvoorziening op het viaduct is mooi, maar is hier fysiek wel de breedte voor beschikbaar? De schaal van het ingetekende autoverkeer is m.i. onjuist. Op deze tekening ontbreekt een fietssuggestiestrook van en naar de Vlijt. Het lijkt mij veiliger om het fietsverkeer, m.n. scholieren, via de Bloemendaalse Zeedijk en de Molensteen van en naar het viaduct te leiden. Dit is veiliger en bovendien is er dan sprake van een lager hellingspercentage vanuit het dorp naar het viaduct.

Reactie gemeente: fysiek is inderdaad onvoldoende ruimte voor een vrijliggende fietsvoorziening. Vandaar dat in variant 4B een verbreding van het viaduct betreft. Omdat in deze variant een vrijliggende fietsvoorziening aanwezig is, is geen behoefte aan fietssuggestiestroken op het viaduct. De bestaande suggestiestroken naar de Vlijt kunnen eventueel worden gehandhaafd; de meest veilige route haakt inderdaad aan op het bestaande fietspad parallel aan de A16 en komt uit op de Wieken/Molensteen.

10. We stellen voor om een combinatie te maken van de vrijliggende fietsvoorziening tot aan het viaduct (4b) en daarbij het overzicht op het viaduct te verbeteren (4c).

Reactie gemeente: dit is een denkbare combinatie; deze kan in de wegging als gewenste oplossing naar voren worden gebracht.

Route 1, variant 4C

11. Als voor deze variant gekozen mocht worden, dan breng ik nogmaals de suggestie in voor een waarschuwingsinstallatie FIETSERS OP DE RIJBAAN met gele knipperlichten als zich fietsers op het viaduct of de toeritten bevinden. Deze kan in werking gezet worden d.m.v. drukknoppen of door automatische detectie.

Reactie gemeente: deze optie wordt meegenomen in "route 1, variant 4C".

Route 2

12. In de diverse varianten missen we varianten waarin de waterpartij (deels) gedempt wordt, waardoor de bocht ruimer kan worden ingericht en parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd voor DHV en speeltuin.

Reactie gemeente: in alle varianten (2B, 2C en 2D) wordt de bocht ruimer vormgegeven en een klein gedeelte van het talud en de waterpartij (indien noodzakelijk) aangepast. Daarbij moet aansluiting worden gezocht met de uiteindelijke variant voor het profiel van de Vlijt.

13. Een onderzoek naar een nieuwe wegverbinding over het land van landbouwer A. de Lint naar het voormalig Campina-terrein ontbreekt. Vergelijkbare opmerking: Verder missen we de door de gemeente (tijdens de commissievergadering) toegezegde variant via een rechtstreekse verbinding over de gronden van landbouwer de Lint dan wel een oostelijke variant in noordelijke richting aan te leggen ontsluitingsweg. Deze varianten zullen de Vlijt van het huidige en toekomstige toename van vrachtverkeer volledig ontlasten.

Reactie gemeente: de optie van een nieuwe ontsluiting, ter ontlasting van de Vlijt, wordt als extra variant opgenomen (route 2, variant 3A). Deze variant is in de werkgroep niet uitgewerkt of van een tracé voorzien, toch willen we deze variant een plaats geven in het overzicht van varianten en meenemen in de wegging van varianten. De gemeente kiest er daarom voor om deze variant indicatief te voorzien van een tracé waarbij De Vlijt in oostelijke richting wordt doorgetrokken, via een nieuwe overgang van het spoor het bedrijventerrein aan de oostelijke zijde zal ontsluiten. Daarbij wordt zowel de Vlijt, Bloemendaalse Zeedijk en Olavstraat ontlast. Daarmee heeft de variant voldoende inhoud om deze een plek te geven in de wegging.

14. Een nieuwe ontsluitingsweg via de Bloemendaalse Zeedijk, achter agrariër Burgers richting de Oostelijke parallelweg, aansluitend op de hoofdstraat richting A16.

Reactie gemeente: het project heeft als doelstelling om de verkeersveiligheid op de route de Vlijt/Bloemendaalse Zeedijk te verhogen. De gemeente ziet in de reeds benoemde varianten inclusief de extra variant (route 2, variant 3A) voldoende variatie en mogelijkheden om tot een verbetering van de situatie te komen.

15. Een onderzoek naar een wegverplaatsing in oostelijke richting, zo mogelijk achter de watergang parallel aan De Vlijt.

Reactie gemeente: het project heeft als doelstelling om de verkeersveiligheid op de route de Vlijt/Bloemendaalse Zeedijk te verhogen. De gemeente ziet in de reeds benoemde varianten inclusief de extra variant (route 2, variant 3A) voldoende variatie en mogelijkheden om tot een verbetering van de situatie te komen. De voorgestelde variant heeft grote gelijkenis met route 2, variant

Route 3, variant 1A en variant 1B

16. Ons is nog niet helemaal duidelijk of het noordelijke deel van de Hoofdstraat (oude Brugstraat) ook bij de profielwijziging wordt betrokken. Graag ontvangen wij daarover informatie.

Reactie gemeente: het routeontwerp loopt van bebouwde kom grens tot bebouwde kom grens (daar waar het de komgrens staat aangegeven).

17. In het rapport van GoudappelCoffeng is ook een aanpassing voorgesteld en afgebeeld van het wegprofiel van het smalste gedeelte van de Hoofdstraat vanaf de noordzijde dat direct aansluit op de

kruisung met het Plein 1940. Dit is tot op heden buiten de voorstellen gebleven en niet als variant uitgewerkt. Het wegdek is aldaar in deplorabele staat met scheuren in het verlengde van, en stukken uit, het asfalt. Bovendien is tussen de huisnummers 18 en 27 het asfalt van de rijbaan over de volle breedte op twee plaatsen dwars doorgezaagd in 1994, waardoor het zwaar geladen vrachtverkeer nog steeds oplopende schade veroorzaakt aan de belendende huizen door de zware klappen en trillingen. Wat is de reden ervan dat dit tot dusver in de onderhavige leefbaarheidimpuls buiten beschouwing is gelaten?

Reactie gemeente: het gedeelte van de Hoofdstraat tussen huisnummers 18 en 27 maakt gewoon onderdeel uit van het routeontwerp. De in de werkgroep besproken varianten zijn ook op deze locatie van toepassing.

18. Voorts wil ik nogmaals met klem de noodzaak onder aandacht brengen om een algeheel inrijverbod voor vrachtverkeer vanaf het Plein 1940 in noordelijke richting door de Hoofdstraat in te stellen. Vrachtwagenverkeerszondaars, die eerdere aanwijzingen genegeerd hebben, dienen hierdoor op Plein 1940 te moeten keren. Aan noodzakelijk bedienend vrachtverkeer kan op verzoek bij de Gemeente ontheffing worden verkregen.

Reactie gemeente: Voor zowel de noordelijke als de zuidelijke entree van het dorp wordt voorgesteld om een verbod voor vrachtverkeer in te stellen. Alleen bestemmingsverkeer kan, in dat voorstel, via de route De Vlijt-Bloemendaalse Zeedijk de kern bereiken.

19. Onze voorkeur gaat uit naar variatie IB maar dan wel voor de Hoofdstraat vanaf Ewoudsdam tot aan het spoor, zodat eindelijk de middenstrook zoals hij nu is, weggaat. Voor de Hoofdstraat vanaf de andere kant van het dorp vinden wij het goed als de situatie zo blijft.

Reactie gemeente: het routeontwerp wordt nu in principe voor de gehele route (van bebouwde kom grens tot bebouwde kom grens) vorm gegeven. Het gedeelte Ewoudsdam maakt daar onderdeel van uit. Zoals eerder aangegeven is de planning van de daadwerkelijke realisatie onderdeel van nadere uitwerking.

Route 3, variant 2A

20. Gelet op het gestelde bij variant 2B, lijkt mij het handhaven van de bestaande situatie (variant 2A) met de rotonde nog het beste. Deze is veiliger voor fietsers en voetgangers en het geldt voor een wijziging aldaar hoeft niet langer deel uit te maken van het kostenplaatje van de totale aanpak van de leefbaarheidsimpuls.

Reactie gemeente: de beoordeling van de varianten kan na uitwerking plaatsvinden in de werkgroep.

Route 3, variant 2B

21. In de werkgroep kwam, na stemming, variant 2B als gewenst naar voren. Kritisch bekeken kunnen fietsers, met name bij de korte bocht langs de boom, in het gedrang komen door het autoverkeer. Bij nadere overweging ontstaat bij deze variant het nadeel van het kunnen rijden met verhoogde snelheid door de alsdan ontstane, meer geleidelijke bocht van de Bloemendaalse Zeedijk naar de Hoofdstraat v.v. waardoor o.a. de oversteek van en naar Huize St. Martinus door bejaarden tot een hogere gevaarzetting dan nu reeds aanwezig zal leiden.

Bovendien wordt het vrachtverkeer, dat zichzelf ook dan nog steeds naar believen bestemmingsverkeer acht, vanaf o.a. Den Hartog nog gemakkelijker gemaakt worden om de weg

door het dorp te kiezen, dan het in de huidige situatie met de aanwezige rotonde al het geval is. Er wordt in het algemeen immers beter naar de TOM-TOM geluisterd, dan er op bebording gelet wordt. Dit laatste is mede sterk afhankelijk van de fysieke inrichting van de splitsing De Vlijt/Bloemendaalse Zeedijk, waarvan de plannen in Werkgroep 2 worden behandeld en waarop voor mij thans geen zicht is.

Reactie gemeente: deze overweging kan bij de beoordeling van de varianten worden ingebracht.

Route 3, variant 2C

22. Is een m.i. zinloze variant. Deze heeft een minder snelheidsremmend effect dan bij de huidige situatie. Ook hierbij ontstaat het nadeel van fietsers in gedrang op de rijbaan en zij moeten kruisen met het autoverkeer.

Reactie gemeente: deze overweging kan bij de beoordeling van de varianten worden ingebracht.

Route 3, variant 3A en variant 3B

23. Voor de ingang van het dorp gaat onze voorkeur uit naar variant 3B, maar dan wel met de toevoeging dat het verkeer dat het dorp verlaat, voorrang heeft en er duidelijk uitzicht is wie er voorrang heeft voor het binnenkomende verkeer.

Reactie gemeente: op de rotonde geldt nu de normale voorrangsregeling, deze is het meest herkenbaar en daarmee ook het veiligst. Bij de uitwerking kan onderzocht worden of maatwerk mogelijk is.

24. Als ik 's morgens het dorp uitrijd en ik krijg te maken met de inspringingen op de Driehoefijzerstraat en er komt sluipverkeer dan zien ze het verkeer niet vanuit Zevenbergschen Hoek aankomen, omdat ze te dicht achter elkaar rijden. De een na de ander neemt dan de voorrang, waarop ze geen recht hebben. Voor veel Hoekenaren een grote ergernis.

Reactie gemeente: van groot belang om de voorrangsregeling herkenbaar te houden en zo mogelijk met de inrichting van de weg af te dwingen.

25. Verder zie ik ineens ter hoogte van mijn woning aan beide kanten parkeerplaatsen verschijnen. Dat hoeft niet, want er is in ons deel van de straat geen parkeerdruk en ik zou het onterecht vinden dat ik voor mijn deur de parkeerdruk vanuit andere delen bijv. Hoofdstraat moet gaan opvangen. Ben ik absoluut niet blij mee. Dan zie ik verder dat de parkeerplaatsen naast Driehoefijzersstraat 3 zouden verdwijnen. Dat is echt kapitaalvernietiging, ook al omdat de bewoners met die plekken tevreden zijn. Niemand heeft nu last van de geparkeerde auto's. In de variant 2c gaan diezelfde bewoners straks hun (tweede) auto bij mij voor de deur parkeren. Daar zou ik absoluut bezwaar tegen maken, te meer daar destijds bij de aanleg van de bestaande rotonde uitdrukkelijk voor deze inrichting is gekozen.

Reactie gemeente: inherent aan het voorgestelde nieuwe profiel (variant 1B) is een andere indeling van parkeren. Daar waar inwoners het normaliter juist op prijs stellen om zoveel mogelijk parkeerplaatsen dicht bij de woningen te realiseren, kunnen we bij de uitwerking van het principeprofiel onderzoeken in hoeverre maatwerk op basis van persoonlijke wensen mogelijk is. Dit geldt ook voor het in standhouden van bestaande parkeervoorzieningen die niet direct onderdeel uitmaken van het profiel. Deze detaillering kan in een volgende stap in overleg plaatsvinden.

26. Geen verplaatsing van parkeerplaatsen ter hoogte van de Driehoefijzersstraat 60 tot aan de rotonde (de rotonde welke in var. 3 wordt genoemd) van oostkant naar westkant. Deze zouden we graag willen behouden aan de oost-kant van de straat; dus daarin de bestaande situatie behouden. Dit was is de laatste bijeenkomst besproken en ook mogelijk bevonden. Doordat we het nu niet op de pdf-variantie voorbeelden konden terug vinden, vonden we het belangrijk om het u nogmaals aan te geven en benadrukken. We verzoeken u dan ook dit nog steeds mee te nemen in de uitwerking van de plannen.

Reactie gemeente: zie reactie bij 25.

Route 2

(Omlegging de Vlijt, ca. 1000 m1 nieuwe infrstructuur, grondverwerving en realisatiekosten. Realisatie nieuwe spoorwegovergang, aansluiten op bestaande infrastructuur)

Var. 3A

