

Inleiding

In deze concept reactienota zijn de reacties verzameld die zijn geïnventariseerd tijdens de klankbordgroep bijeenkomst van 17 september 2018 en de inloopavond op 24 oktober 2018. Voor zover mogelijk is per straat op huisnummer geantwoord. De antwoorden zijn in het **blauw** geschreven.

Land van Ravensteinstraat

4

- Fietspad wordt 2.20 meter breed, hoe zit het met de bebossing voor onze woningen? Blijven die? Dus afscheiding van fietspad naar parkeerplaatsen LvR'straat 2/4/6/8/10
- We pleiten zeker voor behoud van de afscheiding (bebossing)
Er zal een gedeelte van het groen verdwijnen, er blijft wel ruimte voor bijvoorbeeld een haag.

6,

- Fietspad wordt 2.20 breed.
- De bebossing die de parkeerplaatsen scheidt van de rijbaan/fietspad wat gaat daarmee gebeuren of hoe wordt dat afgescheiden van het fietspad?
- Wij pleiten voor behoud van bebossing, de weg is vele malen drukker geworden, het uitzicht vele malen slechter, plus onze auto's dienen bescherming te hebben van het verkeer, wanneer ze in de vakken staan.
Er zal een gedeelte van het groen verdwijnen, er blijft wel ruimte voor bijvoorbeeld een haag.

7,

- Variant 2, fietspad beide zijden
- Groenstrook in het midden van weg wat smaller of helemaal weg en alles is opgelost!
Bij variant 2 wordt de tussenberm een stuk smaller, dit gaat wel ten koste van bomen. De straat zal hierdoor een minder groene uitstraling krijgen. Op sommige wegvakken van het tracé zal een enkele parkeerplaats moeten verdwijnen.

15,

- Wij willen variant 2
- Voor ons is het belangrijk dat de ventweg LvR'straat blijft en géén gecombineerd fietspad wordt.

Bij variant 2 zal de ventweg niet veranderen.

Te gevaarlijk voor fietsers! En voetgangers. De ventweg is in de ochtend en de middag erg druk met thuiskomend verkeer. Uiteraard is de oprit van mijn huis in variant 1 ook erg lastig en gevaarlijk zeker als het donker is. *Van de ventweg wordt slechts door bestemmingsverkeer gebruikt en heeft een normaal gebruik van het verkeer voor deze functie. Om dit te voorkomen is zoveel mogelijk geprobeerd de fietsstraat wat verder van de parkeerplaatsen af te leggen. Als gekozen wordt voor variant 1 dan zal er bij de uitwerking ervan geprobeerd worden hiervoor een oplossing te vinden.*

16,

- Variant 2 omdat dit het veiligste is voor het oversteken
Bij beide varianten zal overgestoken moeten worden.
Bij variant 2 moet je 4 keer de doorgaande route doorkruisen 2Xfiets en 2X auto; bij variant 1 hoef je maar 3 kruisende bewegingen te maken. Bovendien zijn er een aantal minder brede middenheuvelds waardoor er minder opstelruimte is voor overstekende voertuigen, dit kan tot conflicten leiden met het doorgaande verkeer

17,

Voorkeur variant 2, oftewel dubbelzijdig fietspad

- De veiligste keuze is naar mijn mening variant 1. Variant 2 heeft vanwege 2 fietsstroken onnodige/onoverzichtelijke/onveilige oversteekpunten.
Over het gehele traject zijn zijstraten. Deze zullen bereikbaar moeten zijn. Er zullen dus bij beide varianten oversteekbewegingen blijven.
- De ruggen zijn tijdens slecht weer (sneeuw) slecht zichtbaar en gevaarlijk. (de ruggen tussen fietspad en rijbaan)
De rijstrook voor de auto en het fietspad zijn voldoende breed. Er hoeft niet op het uiterste randje gefietst te worden. Tussen de rijbaan en fietspad worden schuine banden toegepast, die zijn wat vriendelijker.

23,

- Mijn keuze; variant 2. Er komen steeds meer fietsers die van dit traject gebruik gaan maken (straks vanuit Nistelrode). Het lijkt mij de veiligste manier als er gekozen wordt voor variant 2. Op jaarbasis zullen de bewoners in de Hobostraat veel geld besparen en hoeven ze straks niet meer naar de benzinepomp om hun auto te draaien en dan weer helemaal terug te kunnen naar de rechterzijde om hun auto op de afrit te plaatsen.
Dit zal bij beide varianten geen verschil maken. Ook al zal er een groot deel van de middenberm verdwijnen, er blijft een verhoogde rijbaanscheiding. Deze is niet overrijdbaar.
- Jammer dat de gemeente veel bomen gaat rooien (of misschien verplaatsen) en straks niet meer de groenste stad van Europa is??
Dit is helaas een consequentie van variant 2

24

- Voorkeur: optie 2. Belangrijke reden; niet omrijden met de fiets naar ons garageplein
Komende vanuit het centrum is bij variant 1 uw garageplein ook bereikbaar via de Alardstraat vanaf de Herpenstraat of vanaf de Aldetiendstraat.

29,

- Mijn keuze is variant 2. Dit vind ik de beste oplossing omdat het weinig nadelen heeft. Meer zicht bij achteruitrijden op de ventweg als andere optie en daardoor veiliger. Ook meer ruimte voor de fietsers en auto's
Ook variant 2 kent een aantal nadelen qua verkeersveiligheid.
De breedte van de weg (trottoir hoort ook bij de weg) blijft bij variant 1 gelijk aan de huidige situatie. Alleen wordt het trottoir breder en de rijbaan wat smaller. Er zit alleen bestemmingsverkeer op de ventweg, het is geen drukke doorgaande route. Er zal langzamer gereden worden omdat het een fietsstraat wordt.

CONCEPT REACTIENOTA HOV PROJECT 5 dec 2018

31,

- Beide varianten bieden in mijn ogen een grote oplossing voor de problemen. Voor ons deel van de straat biedt variant 2 de beste oplossing en de minste nadelen.

De voordelen zijn:

- fietsers en auto's krijgen meer ruimte

De breedte van de weg (trottoir hoort ook bij de weg) blijft bij variant 1 gelijk aan de huidige situatie. Alleen wordt het trottoir breder en de rijbaan wat smaller. Er zit alleen bestemmingsverkeer op de ventweg, het is geen drukke doorgaande route. Er zal zachter gereden worden omdat het een fietsstraat wordt.

- het parkeren op het trottoir is niet meer nodig (meer zicht bij het teruguit bij ventweg oprijden)

Ook bij variant 2 zal er zoals in de huidige situatie soms worden geparkeerd op het trottoir maar niet met de gehele auto maar met 2 wielen.

- Variant 2 is mijn keuze. Dit is voor mijn gevoel voor beide kanten van de weg de beste oplossing.
- De Groenstrook tussen de ventweg en de rijstrook blijft bestaan
Bij beide varianten blijft een ruime groenstrook bestaan tussen de ventweg en de hoofdrijbaan.

35,

- Onze mening: optie 2. Meest logisch. Bijkomstigheid; minder kostbare ingreep. Of dit logisch is hangt af van wat er met logisch wordt bedoeld en of je dit beziet vanuit verkeerskundig of ruimtelijk perspectief. Uit kostenramingen blijkt dat variant 2 duurder is.

36,

- Graag bomen in middenberm ter plaatse van LvR'straat 30-54 behouden
Er zal bekeken moeten worden of er voldoende ruimte is om bomen in de middenberm te kunnen plaatsen. Dit is afhankelijk van welke variant er gekozen wordt. In variant 1 kunnen de bomen worden gehandhaafd, in variant 1 zal de middenberm grotendeels moeten verdwijnen inclusief de bomen.
- Fietspaden smaller bijv. 1.20 ipv 2.20, dan is er 2 meter meer voor middenberm
Dit is geen optie. 1,20 meter is te smal daarmee wordt niet aan de richtlijnen voor de breedte van een fietspad voldaan. Vandaar de breedte van 2,20 meter
- Variant 1 is beter

38,

- Variant 2 voorkeur
- Fiets in één richting blijft nadeel --> oversteek 15, te ver weg.
Bij variant 1 worden nog fietsoversteken gemaakt. Bij variant 2 is dit niet mogelijk.
- Parkeervak naar huis over het fietspad geeft openstaande autodeuren over het fietspad, dus aan beide kanten opletten met verkeer bij uitstappen
Omdat het fietspad verhoogd ligt t.o.v. de rijbaan is het niet wenselijk het fietspad en de parkeerstrook om te wisselen. Dan zouden de auto's tegen de trottoirband op moeten rijden om te gaan parkeren.
- Bomen tussen de parkeervakken handhaven
Hiermee zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden bij de uitwerking van de variant die wordt gekozen

CONCEPT REACTIENOTA HOV PROJECT 5 dec 2018

39,

- Optie 2

40,

- Plan 2 is het beste, want hoe is het anders voor ons mogelijk om veilig weer bij ons huis te komen. Of moeten we dan weer met fiets over de stoep? Bij variant 1 zal het, afhankelijk van de locatie van vertrek, nodig zijn het trottoir te gebruiken. Daar waar mogelijk zullen er zgn. “doorsteekjes” voor fietsers worden gecreëerd om het omrijden zoveel mogelijk te voorkomen. Bij plan 2 is overigens oversteken ook nodig als je aan de oostkant woont en naar het centrum wilt.
- Graag zouden we ook zien dat er dan ook wat wordt veranderd aan de parkeerplaatsen, want ga je van je afrit af met de auto en er staan grote auto's geparkeerd dan zie je de fietsers niet aankomen. Bij variant 1 is dit probleem helemaal verholpen op de fietsstraat langs de Kornetstraat omdat daar een ruimte tussen de fietsroute en parkeerhavens wordt gecreëerd. Bij variant 2 kom je vanaf de uitrit behorende bij huisnummer 40 eerst de fietsers tegen, je kunt dan ook achter de geparkeerde auto's langs kijken om zicht te hebben op de aankomende auto's

42,

- Variant 2 met aparte fietsstroken. Realiseren wel rekening houden met voldoende parkeerplaatsen is nu echt te weinig + breedte inrit qua oprijden. Bij de uitwerking van de gekozen variant zal worden geprobeerd in ieder geval het aantal parkeerplaatsen te behouden, uitbreiding met parkeerplaatsen zal niet mogelijk zijn ook nog naar het aantal parkeerplaatsen gekeken worden.

48,

- Kies voor de variant welke de bewoners hebben ingediend, niet de variant welke door de gemeente is gemaakt. Dit zou een keuze kunnen zijn maar de gemeente zal in het kader van het algemeen belang moeten kijken naar alle aspecten (verkeersveiligheid, doorstroming bus, groen en kosten) maar ook naar het belang van de bewoners en verkeersdeelnemers.

49,

- Variant 2;
- Voetgangers hebben meer ruimte
- Middenberm mag minder (groen) zijn, geeft hulpdienst een betere weg
Ook bij variant 2 is er een verhoogde rijbaanscheiding tussen de 2 rijstroken. Dit maakt voor de hulpdiensten niets uit. Zij hebben eisen gesteld aan de breedte van de rijstroken en daar voldoen de rijstroken van beide varianten aan.
- Parkeerplaatsen nu voor centrum (niet betaald) voor de deur
Na de keuze van een variant zal bij de uitwerking van de variant bekeken worden of er een parkeerregime in te stellen

CONCEPT REACTIENOTA HOV PROJECT 5 dec 2018

52,

Dat de hele werkgroep kiest voor de variant met vrij liggend fietspad aan beide zijden.

Doortrekken t/m Hobostraat De Hobostraat valt buiten het bereik van het project. Wellicht dat in een later stadium de gemeente kan kiezen alsnog dit deel aan te pakken.

53,

- Variant 2

55,

- Ik kies voor plan 2
- Voor veiligheid van bewoners en fietsers.

57,

- Voorkeursvariant 2

59,

- Gaan voor variant 2, omdat het veel veiliger is en ook kijkend naar alle opmerkingen die er nu zijn..

61,

- Voorkeur 2. Is veel beter zie klankbord, opmerkingen van de laatste 1.5 jaar

63,

- Optie 2

67,

- Voorkeur 2, mijn motivatie is dat de veiligheid bij mij voor onveiligheid is voor fietsers en bewoners

69,

- Voorkeur variant 2, 2 rijden vrijliggend

71

- Voorkeur voor variant 2

73,

- Variant 2
- Voor de veiligheid van de fietsers en de rust voor iedereen

ongenummerd

- Variant 1

CONCEPT REACTIENOTA HOV PROJECT 5 dec 2018

- Vanaf noordzijde, bocht hobostraat–kornetstraat de uitstekende punt van het trottoir minstens 1m inkorten. Is nu gevaarlijk, zeker als op de fietsstraat aan de zijde van de kornetstraat auto's geparkeerd staan.
In principe vallen aanpassingen in deze omgeving buiten het projectgebied. Bij de definitieve uitwerking wordt bekeken in hoeverre dit te realiseren is. Er moet hierbij ook rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van de parkeergelegenheid van het de hoekwoning.
- Voor voetgangers is ook weinig voorziening dit eerste stuk. Dat klopt omdat in dit gedeelte voor een Shared Space achtige oplossing is gekozen waarbij gemotoriseerd verkeer, voetgangers en (brom)fietsers van één ruimte gebruik maken.
- Bij de Saxofoonstraat en de Vaaldriesenstraat loopt de fietsstraat kort langs de rijbaan, afslaand verkeer zit direct op de fietsstraat zonder te kunnen voorsorteren om de fietsers uit beide richtingen goed te kunnen zien.
Bij het afslaan vanaf de Kornetstraat zal inderdaad gekeken moeten worden of de fietsstraat vrij is. Bij een afslaande beweging zal altijd in de spiegel en over de schouder gekeken moeten worden.
- Aanbevelingen voor fietsstraten zijn ook breder als de hier voorgestelde 4.5m
Het betreft hier enkel bestemmingsverkeer wat met de auto gebruik maakt van de fietsstraat. Bij doorgaand verkeer wordt een bredere fietsstraat toegepast
- Scherpe bochten mogen ook vloeiender lopen
Bij beide varianten wordt de rijbaan wat glooiender dan nu het geval is.
- Oversteken voor fietsers zijn niet aangegeven of gemarkeerd.
- Dit wordt, voor zover mogelijk, meegenomen in de nadere uitwerking.
Bij de definitieve uitwerking kan gekeken worden of dit te realiseren is.
- Variant 2
- Hier ook uitstekende stoepje en het parkeren direct bij afslag Hobostraat, en vervangen een wegdek op het fietsdeel hetzelfde al set nieuw aan te leggen fietspad/straat
- *In principe vallen aanpassingen in deze omgeving buiten het projectgebied. Bij de definitieve uitwerking wordt bekeken in hoeverre dit te realiseren is.*
- Fietsoversteek bij Kornetstraat en Muziekplein ook niet wenselijk
- Ook oversteek Muziekplein, waar intensief autoverkeer plaatsvindt past moeilijk bij zulke fietsvoorziening.
- In een hoofdfietsroute (snelfietspad) zou je het aantal oversteken zoveel mogelijk willen beperken.
Het is inderdaad zo dat minder aansluitingen verkeerveiliger is echter zullen de zijstraten ook bereikbaar moeten blijven.

- Bij bijna alle afslagen naar de zijwegen is er geen ruimte voor voorsorteren van auto's tussen rijbaan en pad om de automobilisten goed te laten kijken of er fietsverkeer is. [We zijn gebonden aan het bestaande dwarsprofiel waarbij nog meer functies ingepast moeten worden en de beschikbare ruimte beperkter is dan bij variant 1. Dit is kanttekening bij variant 2.](#)
- Daarnaast zal bij het afslaan door autoverkeer bij aankomende fietsers de wachtende auto het andere verkeer opstoppen, omdat hij op de rijbaan moet blijven staan. Dit zien wij niet als een negatief effect, dit werkt namelijk snelheidsremmend op de Land van Ravensteinstraat/Kornetstraat
- Mijn voorkeur gaat uit naar variant 2. Als variant 1 het gaat worden is het dan zinvol om tegelijkertijd het oude riool te vervangen? Rioolwerk is in variant 1 alleen een infiltratieriool.

Pastoor Spieringstraat

16

- Ventweg graag zo laten
[Bij variant 2 zullen er geen wijzigingen aan de ventweg plaatsvinden](#)
- Voetpad zo laten of bord voetpad
[Bij beide varianten zal er een aparte voetgangersvoorziening zijn.](#)
- Anders als die ventweg ook voor fietsers wordt dan wordt het nog drukker met fietsers en brommers en mijn appartement wordt minder waard en rijden nog meer op het voetpad.
[Bij variant 1 zal er naast een aparte voetgangersvoorziening, ook een aparte fietsvoorziening komen en wordt de kans kleiner dat fietsers op het trottoir gaan rijden.](#)

36

- Voorkeur voor variant 2, omdat deze voor bewoners kruispunt bij politiebureau veiliger is.
- Bij variant 1 is het tweezijdig fietspad vragen om ongelukken vanwege onoverzichtelijke situatie bij uitrijden/inrijden parkeerplaatsen residentie LvR. (hoek Past. Spieringstr/LvR'straat)
[Het is niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld maar bij de uitwerking van de gekozen variant zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met het voorkomen van zo'n situatie.](#)
- Bij variant 1 komen fietsers/bromfietsers met te grote snelheid vanaf rotonde het fietspad op en achter het gebouw uit
[Er moeten bochten genomen worden door de fietsers. Hierdoor zal de snelheid van de fietser afnemen. Hierdoor zal de kans op conflicten klein zijn. Bovendien blijven de bromfietsers op de rijbaan rijden van de Land van Ravensteinstraat.](#)
- Variant 1 is m.i. alleen acceptabel met de navolgende aanpassing;
 - fietspad moet eerder naar hoofdrijbaan
 - of
 - benaderen parkeerplaatsen Residentie LvR vanaf parkeerterrein bij TakeTen

Dit kan in een latere fase worden onderzocht. Het effect op het parkeerverwijssysteem zal dan ook bekeken moeten worden. Belangrijk is dan dat de benadering vanaf het parkeerterrein bij TakeTen dan wel door alle bewoners van de Residentie gedragen wordt.

Kornetstraat

31,

- Variant 2, variant 1 is te gevaarlijk. Hierbij geen uitrijmogelijkheden
Er verandert niets aan de uitrijmogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie. Er zijn nog steeds uitrijmogelijkheden. In het ontwerp van variant 1 is zelfs de as van de fietsstraat wat verder van de parkeerplaatsen afgelegd voor een deel waar mogelijk..
- We hebben nu al problemen met weggrijden van onze parkeerplaats van al het fietsverkeer aan onze kant komt kunnen we helemaal niet meer uitrijden. Wij hebben nu als 4 van de 5 dagen dat wij weggrijden een fietser bijna op onze auto. Onze dochter moet over het fietspad om te gaan buiten spelen waar ze regelmatig bijna wordt overreden dan heb ik heb nog niet eens over de reactie van de fietsers als wij over het fietspad heenrijden om bij ons huis te komen. Bij variant 1 zal de fietsstraat voor een groot gedeelte van de woningen verder af komen te liggen van de parkeerplaatsen om het uitrijden makkelijker te maken.

32,

Let op nooddienst kan er niet langs, geen uitwijkmogelijkheden als het druk is, liefst variant 2, zelfs als er op deze weg iets gebeurt staat het verkeer als vast. Maak er zelf gebruik van fietspad als van centrum zou komen is het lastig over te steken als het druk is. En variant 2 is beter. De hulpdiensten staan achter beide varianten, een rijbaanbreedte van 3,50 meter is gewenst voor hun en daar voldoen beide varianten aan.

33

- Variant L+R fietspad veiligst, dus 2 fietspaden is eerste keus.
- Verkeersmaatregelen mbt snelheid snorscooter en e-bike beslist nodig bij variatie 1 fietspad. Als deze variant gekozen wordt, zal gekeken worden of dit nog nodig is.
- Kornetstraat. De grote kruising is verhoogd. De auto's verblinden thv bok 3. Het aankomend verkeer op de weg voor de woningen. In de toekomstige situatie zal dit niet veranderen. In principe zal een verhoogd kruispunt (=plateau) nodig zijn om het verkeer af te remmen op dit kruispunt.
- Oversteek einde fietspad. Boom thv kornetstraat, 2^e blok altijd weghalen. Slechte situatie voor verstopte fietsers en vrachtwagens die de bocht niet kunnen nemen zonder te steken. Op basis van de ervaringen van de laatste jaren blijkt dat de boom geen gevaar oplevert. De stopstreep op het fietspad is verplaatst zodat vanaf deze positie men beter het verkeer kan inschatten op de Kornetstraat.

43,

- Variant 2

CONCEPT REACTIENOTA HOV PROJECT 5 dec 2018

49

- Voorkeur plan 2. Veiliger voor fietsers en mensen die op de Kornetstraat wonen, zeker met E-bikes die eerder bij woningen zijn dan dat mensen iets kunnen zien die hun garage uitrijden. Bij variant 2 komt de as van de fietsstraat verder af te liggen van de parkeerplaatsen behorende bij de woningen voor een groot gedeelte van de woningen, Hierdoor wordt het zicht op de fietsers beter.

53,

- Voorkeur plan 2.
- Als plan 1 doorgaat duurt het voor het hov traject langer, als een automobilist de ventweg op wil en moet wachten op de fietsers van beide kanten en zo de kornetstraat blokkeert. Dit zal in de praktijk best meevallen. Het is alleen bestemmingsverkeer wat afslaat naar de drive-inn woningen dus zijn het aantal afslaan bewegingen naar de fietsstraat (huidige ventweg) beperkt

69,

- Voorkeur plan 2.
- Destijds onze woning gekocht vanwege de garage en oprit. Door wijzigingen van de straat gaan er levensgevaarlijke situaties ontstaan. Fietsers van 2 richtingen op 1 pad is te onoverzichtelijk, zeker bij het verlaten van de parkeerplaats voor de garage. Bij variant 2 komt de as van de fietsstraat verder af te liggen van de parkeerplaatsen behorende bij de woningen voor een groot gedeelte van de woningen, Hierdoor wordt het zicht op de fietsers beter.

71. De keuze zou moeten vallen op variant 2. Variant 1 is in ons gedeelte veel te gevaarlijk. Wij wonen in één van de drive-in woningen de plannen zoals opgenomen in variant 1 vragen om ongelukken. Wanneer er een fietsstraat komt waarbij de auto te gast is gesteld en er vanuit 2 kanten fietsers komen wordt de situatie erg onoverzichtelijk. Parkeren is een drama en dat wordt alleen nog maar erger. Er zal veel oponthoud zijn. Bewoners kunnen niet parkeren, zij moeten wachten op fietsers, bromfietsers etc. tot zij weg kunnen. Hetzelfde geldt voor de vele pakketbezorgdiensten + afvalophaalbedrijven + postbodes. Naar verwachting zal in variant 2 ons huis ook drastisch minder waard worden. Wij hebben tegen de plannen van variant 1 als beargumenteerd onze bezwaren geuit. Dat de gemeente het financiële argument zwaarder laat wegen dan de veiligheid van de burgers en deze variant nog steeds overweegt, vinden wij onbegrijpelijk.

Bij variant 2 wordt er een fietsstraat gemaakt waarbij de auto "te gast" is en zich meer moet aanpassen aan de situatie van de fietsstraat. Het oponthoud zal meevallen omdat het aandeel gemotoriseerd verkeer op de fietsstraat beperkt zal zijn omdat het alleen bestemmingsverkeer betreft. De fietsstraat wordt ten opzichte van de routing van de huidige ventweg iets verder van de parkeerplaatsen af gelegd om het voorbijrijden van de fietsers overzichtelijker te maken voor de parkerende automobilist. College/raad zullen bij de keuze voor variant 1 of 2 kijken naar diverse aspecten (veiligheid, leefbaarheid, groenvoorzieningen etc). Ook zal er naar de kosten van iedere variant worden gekeken maar deze zullen niet zwaarder wegen.

93,

Dat mijn voorkeur uitgaan met een fietspad aan 2 zijde van de weg

95,

- Onze reactie is 100% zeker voor plan 2 er is geen lichte voorkeur! Het is serieus!

CONCEPT REACTIENOTA HOV PROJECT 5 dec 2018

We voorzien ook het gevaar wat veroorzaakt zal worden doordat het plan van (F50 snelfietsroute) het fietsverkeer enorm zal toenemen. En de grootste gevaren ervaren de mensen/bewoners dagelijks van de Hobostraat. Bij variant 2 komt de as van de fietsstraat verder af te liggen van de parkeerplaatsen behorende bij de woningen voor een groot gedeelte van de woningen, Hierdoor wordt het zicht op de fietsers beter.

99,

- Na bestudering van de plannen ben ik zeker voor plan 2. M.i. moet de snelfietsroute worden aangepast of moet vervallen en smaller maken van middenberm

103,

- Variant 1 levert bij 103 een onmogelijke situatie op. 101 heeft vaak een bus geparkeerd. Hierdoor is er geen zich om weg te rijden. Fietsers die er zouden gaan rijden worden niet gezien. Dit is niet een kwestie van voorzichtig wegrijden. Er is gewoon GEEN!! Zicht
- Ook over 100 meter over een fietspad rijden voor je de weg op kan, lijkt me niet wenselijk. Mogelijk is het natuurlijk wel.
Het betreft een fietsstraat geen fietspad. Fietsers weten dat ze auto's op dit traject kunnen. De fietsstraat is bovendien breder dan de huidige situatie en is er meer ruimte voor de fietser en bij een fietsstraat anticipeert de automobilist beter op de fietser en zal de snelheid lager zijn. De fietsers domineert en de auto is meer te gast. verwachten. Bij variant 1 is er bovendien een mogelijkheid om de fietsstraat ook via de Vaaldriessenstraat te verlaten, dit is in de huidige situatie niet mogelijk..
- Bent u niet overtuigend dat het onmogelijk is, dan willen wij u dat graag demonstreren

105,

- Ik woon bij de eerste drive-inwoning tegenover het Shell-Tankstation. Gelukkig zijn er door de grote renovatie parkeerpaaltjes gezet, maar elke dag ondervinden we het probleem van het uitrijden van de auto uit de garage. De fietsers vliegen langs je heen dus dat is echt oppassen geblazen.
- Voor mij zit het probleem niet t.o. het tankstation maar een stuk verder (+- 50m) waar de bussen en ander groot verkeer een bocht moet maken en dat geeft echt een groot probleem als het gaat over veilig fietsen. Hiermee wordt in variant 2 rekening gehouden en wordt de betreffende beweging glooiender.
- Variant 2 geeft de voorkeur

111a,

- Mijn voorkeur is variant 2.
- Ik zie het niet zitten om vlak langs mijn raam fietsers te hebben. Waarschijnlijk minder voortuin.
Bij beide varianten blijft de erfgrens hetzelfde.
- Woon op een hoekhuis bij boodschappen doen parkeer ik mijn auto langs mijn huis. Breng de boodschappen naar binnen.
Dat verandert niet bij beide varianten.

Pianostraat

18,

- Variant met 2 rijwielpaden heeft mijn voorkeur, is m.i. veiliger

21,

- Ga voor plan 2! Vanuit de Pianostraat wordt het steeds erger om de wijk uit te gaan.
- Met een zoontje van 6 jaar is het nu zoeken hoe we het beste kunnen fietsen richting het centrum. Zoals het nu is, is het levensgevaarlijk met kleine kinderen.
Bij beide varianten wordt een vrijliggende fietsvoorziening gecreëerd. Het wordt een stuk veiliger voor fietsers
- De middenberm is nutteloos net als de groenstroken in de Hobostraat. Gezellig in de poep staan bij het uitstappen (een vriendin woont daar).
- Hobostraat meenemen in plan.
In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen.

27,

- Mijn voorkeur gaat uit naar variant 2. Minder middenberm en gescheiden fietspaden. Dat is in mijn ogen de veiligste en beste optie.
Jammer dat de plannen stoppen bij de bocht naar de Hobostraat. M.i. liggen er na die bocht nog vele onveilige situaties. *In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen.*
 - Het uitrijden van de pianostraat naar de Hobostraat is erg onoverzichtelijk . Het gaat meestal net goed maar ook een paar keer niet.
 - *Er is in het verleden een parkeerplaats weggehaald waardoor de situatie overzichtelijker is geworden. Bovendien is de middenberm voldoende breed om in 2 fases te kunnen oversteken.*
 - Fietsoversteek bij de aldi en fietszaak is onoverzichtelijk. Niet duidelijk wie er voorrang heeft.
 - *De situatie is voorzien van duidelijke markering en haaiantanden.*
 - Hulpdiensten kunnen door de krappe situatie er niet goed door.
 - *De huidige situatie is destijds met de hulpdiensten doorgenomen. Als hulpdiensten erdoor moeten gaat ze dat lukken.*
 - Ik durf niet naast mijn kind te fietsen op de LvR'straat.
 - *Bij beide varianten wordt een vrijliggende fietsvoorziening gecreëerd. Het wordt een stuk veiliger voor fietsers.*
 - Weg + fietspad is te krap nu.
Wordt met dit project opgelost.

34,

- Wij vinden variant 2 in onze ogen veiliger.
- Helaas zijn op dit moment de plannen voor de Hobostraat niet concreet terwijl dit zeker ook de aandacht verdient.
- In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen.
- Bv. De hulpdiensten die er niet door kunnen in de spits.
- De huidige situatie is destijds met de hulpdiensten doorgenomen. Als hulpdiensten erdoor moeten gaat ze dat lukken.
- De afrit van pianostraat naar hobostraat is onoverzichtelijk door parkeerplaatsen op de gok is het oversteken.
Er is in het verleden een parkeerplaats weggehaald waardoor de situatie overzichtelijker is geworden.
- Drempel naar pianostraat zit een rare hoge knik is meerdere malen wiel kapot gereden.
Er is hier sprake van een zgn. In/uitritconstructie. Deze is aangelegd volgens de ontwerprichtlijnen. Het deze constructie wordt de voorrang geregeld en bovendien de snelheid van het verkeer afgeremd. De automobilist zal zijn/haar snelheid hierop moeten afstemmen..
- Voorrang voor fietsers richting Ben van Dijk is niet duidelijk
De situatie is voldoende voorzien van markering en haaiantanden.

Hobostraat

11,

- Opmerkingen over hobostraat tijdens bijeenkomst 17 sept 2018. Helemaal eens met deze opmerkingen, voordat de 2^e weg was aangelegd had ik soortgelijke opmerkingen aangegeven bij de Gemeente Uden
- Ik ga voor variant 2
- Tweezijdig fietspad zou heel handig zijn. Heel vaak komt het voor dat fietsers niet weten hoe ze moeten fietsen en gaan op de autoweg. Heel gevaarlijk.
Deze situatie wordt met dit project opgelost.
- Ook voor schoolgaande kinderen is de situatie gevaarlijk
Deze situatie wordt met dit project opgelost.

12,

- Heb op tekening gezien dat de hobostraat niet meegenomen wordt. Iedere dag staat er file. Gisteren en vandaag stonden de hulpdiensten zelfs vast. Een paar dagen geleden stond de ambulance vast. Je zult er maar in liggen. De fietsers en scooters rijden je van de stoep af. En owee als je er iets van durft te zeggen. De parkeerplaatsen zijn achterlijk smal. Wil je in of uitstappen hangt je deur in het verkeer. De betonklinkers in de bocht zijn met nat weer al spiegel glad. Zelfs op het zebrapad proberen ze je nog uit de schoenen te rijden. Ik hoorde gisteren bij de bijeenkomst dat de hobostraat meegenomen wordt als er budget voor is. Er

CONCEPT REACTIENOTA HOV PROJECT 5 dec 2018

moeten eerst slachtoffers vallen voor er iets gedaan wordt. Ik zou graag eens een gesprek aangaan met degene die deze constructie verzonnen heeft.

- In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen.

14,

- Middenberm eruit. Fietzers op de stoep en soms op straat.
- Weinig parkeerplaats
- Lastig in en uitstappen op de parkeerplaats

In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen.

16,

- Plan 2 hou ook rekening, invalide plaats is te smal, in en uit stappen. Norm N.E.N. Hobostraat meenemen in het plan

In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen.

18,

- Graag plan 2! Wij ervaren in de Hobostraat al veel problemen met het dubbele fietspad! En hebben deze ook kenbaar gemaakt! De Hobostraat moet meegenomen worden in dit plan!

In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen

20,

- Plan 2!
- In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen

42,

- Rammelbeton hoek kornetstraat-hobostraat verwijderen.
- Zebrapad Jumbo ligt te dicht op de hoek.
- Fietzers en brommers motoren rijden over voetpad.
- Kliko's hobostraat staan achter auto's of op de weg
- Op de hoek kornetstraat-hobostraat zijn al 5 auto's uit de bocht gevlogen met alle schade die erbij hoort.
- In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen.

Overige adressen

Symfonie 15,

- Het veiligste is de 2^e variant.
- Mijn voorkeur gaat uit naar variant 1! Speciaal omdat ik in een scootmobiel zit, en in de huidige situatie ben ik gewoon bang
- Bij beide varianten wordt een vrijliggende fietsvoorziening gecreëerd. Het wordt een stuk veiliger voor fietsers en dus ook voor scootmobiel-rijders

Muziekplein 1 (Cafetaria 'Nardje')

- Variant 2 vinden wij de beste oplossing. Allebei de situaties zijn gevaarlijk. Zoals het nu is levensgevaarlijk.
- Waarom maken jullie niet meer zebrapaden?
Een van de uitgangspunten is betrouwbare reistijd voor de bussen. Wanneer zebrapaden toegepast worden gaat ten koste van de betrouwbaarheid.
- Waarom niet meer verkeerslichten?
Verkeerslichten worden toegepast bij wegen van gelijke orde met hogere intensiteiten. Alle kruisende wegen(behalve Muziekplein) langs het traject zijn wegen van een lagere orde die moeten automatisch voorrang verlenen. Verkeerslichten zijn daarom niet nodig
- En voor de snelheidsduivels meer controle en bonnen uitdelen.
Na de reconstructie zal ook de snelheid gemonitord worden. Als er te hard gereden wordt zal de politie verzocht worden te handhaven. De politie bepaalt of er gehandhaafd wordt, niet de gemeente.
- Verder zouden wij graag tijdens de werkzaamheden zien dat tenminste 1 rijstrook open blijft en dat wij van gemeente fatsoenlijke borden krijgen
De aannemer wordt geïnstrueerd de overlast tot een minimum te beperken.

Paukensstraat 67,

- variant 1 vele male veiliger ivm de breedte van het fietspad, fietspad grenst niet aan de weg van de auto's
- De knik bij de LvR'straat bij de appartementen complex vloeiender laten verlopen. Nu zit er een knik in.
Bij beide varianten zal het tracé een stuk glooiender lopen.

Maatsestraat 31,

- Kruisingen verhogen.
Dit is geen optie. Plateau's hebben een negatief effect op het comfort en de doorstroming van het busvervoer.
- Doorgetrokken stoepen weg. Van beide kanten een fietspad. Er wordt hard gereden op de LvR'straat daarom is het moeilijk om over te steken.
De oversteekbaarheid van de beide varianten zal niet veranderen tov nu. Het blijft mogelijk in 2 fases over te steken, bij variant 1 zal de oversteekbaarheid beter zijn dan bij variant 2 omdat de middeneilanden op sommige locaties breder kunnen worden vormgegeven.
- Geen groenstrook tussen de rijbanen wel tussen de rijbanen en de fietsstraat.
- De slinger in de weg mag er ook uit.
- Bij beide varianten zal het tracé een stuk glooiender lopen.

CONCEPT REACTIENOTA HOV PROJECT 5 dec 2018

De hobostraat is onveilig gezien van de nieuwe Aldi door de geparkeerde auto's

- In principe valt de aanpassing van de Hobostraat buiten de projectgebied. Afhankelijk van de variant die wordt gekozen zal het college / raad besluiten of de Hobostraat wordt meegenomen.

Divers opmerkingen situatie rondom Hondenuitlaatplaats bij Muziekplein

- de Hobostraat moet worden opgenomen in het project omdat fietsers hier gebruik maken van het trottoir en dit leidt tot conflicten tussen voetgangers en fietsers en onveilige oversteeksituaties over de Hobostraat. Ook de scherpe bocht in de Hobostraat leidt tot onveilige situaties.
- Pleidooi voor het weghalen van de boom bij de fiets/voetgangersoversteek over de Kornetstraat omdat deze het uitzicht voor de overstekende fietsers beperkt
- terugbrengen van de voormalige zebra op het Muziekplein, dit is een meer logische en veiligere oversteeklocatie waar in het verleden nooit klachten over waren, de huidige zebra is onveilig
- Het voetpad dat ligt langs de hondenuitlaatplaats (HUP) op het Muziekplein wordt misbruikt door fietsers, dit leidt tot overlast en onveilige situaties voor voetgangers. Het aanbrengen van borden voor de fietsers die duidelijker de beoogde fietsroute/oversteeklocaties over de Kornetstraat in combinatie met het plaatsen van hekken bij het voetpad zou dit probleem kunnen verhelpen. Dit ook met in het achterhoofd het intensiever gebruik van de het park door fietsers door de komst van de voetbrug over de rondweg (in verlengde Cellostraat) die ook door fietsers gebruik gaat worden
- De HUP moet anders worden vormgegeven, nu te veel in/uitgangen en te laag hek eromheen, zij pleiten voor een HUP zoals in Uden Zuid is aangelegd.
- Vanuit het oogpunt van slechtzienden/blinden zou het goed zijn als er een app wordt ontwikkeld die een blinde geleid en het makkelijker en veiliger maakt voor deze doelgroep om naar centrumvoorzieningen te lopen.
- Het is onveilig en frustrerend voor de doorstroming van het verkeer dat vuilnis niet meer gegroepeerd wordt opgehaald (dus bakken moeten meer bij elkaar worden gezet). In de huidige situaties moeten vuilniswagens te vaak stoppen

Voor zover als mogelijk zal er afhankelijk van de keuze van de variant rekening worden gehouden met de op/aanmerkingen. Op de HUP kan worden gesteld dat ¼ tot 1/3 deel van de HUP's in Uden wordt voorzien van hogere hekken met 1 poort voor de baasjes van de honden en 1 hek t.b.v. de grasmaaier. Een plan wordt voorbereid in 2019 en wordt afgestemd met de gebiedsplatforms.

FietsForumUden (FFU)

We hopen dat de huidige onveilige situatie met de smalle fietsstroken en bochtconstructies verbeterd kan worden door de uit te werken variant. Voor beide varianten vragen wij aandacht voor de verschillende oversteken (o.a. dikke boom Muziekplein) en het voorkomen van ongewenste asverspringingen en versmallingen. Wij hebben een lichte voorkeur voor variant 2. Wij gaan er vanuit dat bij de uitwerking de afspraken uit het fietsconvenant en de richtlijnen van het CROW actief worden benut bij de uitwerking en uitvoering ervan. In de brief van 29 okt 2018 gericht aan de verkeerskundige van de gemeente en de wethouder Verkuijden en Van Lankvelt hebben wij onze mening gedetailleerder beschreven.

In het ontwerpproces tot nu toe is, voor zo ver mogelijk, al rekening gehouden met de afspraken uit het fietsconvenant en de richtlijnen van het CROW. Afhankelijk van de keuze van de variant proberen we bij de uitwerking van de gekozen variant zoveel mogelijk rekening te houden met de op/aanmerkingen.

CONCEPT REACTIENOTA HOV PROJECT 5 dec 2018

Gebiedsplatform West en Midden

Zeer positief dat bewoners en actiegroep de gelegenheid krijgen om mee te denken voordat er besluitvorming in college/raad plaatsvindt. Graag de plussen en minnen meenemen bij de besluitvorming. De focus van het gebiedsplatform West en Midden ligt niet op de inhoud maar op het proces.

VVN / Werkgroep Kind en Ouders

Variant 2 is de meest veilige variant. Er blijven kritische punten maar deze zijn eveneens in variant 1 maar aanzienlijk minder. Variant 2: deze is voor fietsers veiliger en overzichtelijker, let op bewoners blijven de kortste weg kiezen en gaan tegen het verkeer in fietsen voor bij vrijliggend fietspad (toezicht houden). Variant 1 Ventweg parkeren/uitdraaien fietsers (2-kanten vraagt om moeilijkheden). Fietsers gaan over het trottoir fietsen 2 kanten op aangezien ze voor een klein stukje niet gaan oversteken. Fietsers kiezen de kortste route. Snelheid van de elektrische fiets/auto's in/uitparkeren is te onoverzichtelijk. Bij kruisingen zal de auto langer stilstaan om goed te kunnen kijken. Elektrische fiets is lastig inschatten. Onbekende automobilisten keren niet op 2-zijdig fietspad. De verkeersveiligheid gaat voor de groenstrook.

Op basis van de variantenanalyse zal blijken in hoeverre variant 2 beter is. De kanttekeningen die zijn geplaatst bij iedere variant zullen zoveel mogelijk worden meegenomen bij de uitwerking van de gekozen variant.

Drempels Uden Weg (DWU)

Houdt rekening met de eerdere afspraken over toegankelijkheid die met de gemeente zijn gemaakt, zorg voor consequente detaillering en voor alle verkeersdeelnemers een begrijpelijk beeld, voorkeur gaat uit naar variant 2.

Op basis van de variantenanalyse zal blijken in hoeverre variant 2 beter is. De kanttekeningen die zijn geplaatst bij iedere variant zullen zoveel mogelijk worden meegenomen bij de uitwerking van de gekozen variant. In het ontwerpproces tot nu toe is voor beide varianten al zo veel mogelijk rekening gehouden met de toegankelijkheidseisen die DWU stelt.

Actiecomité Land van Ravenstein

Met de toename van het fietsverkeer en hogere snelheden van de e-bikes wordt het onveiliger en onleefbaarder voor de bewoners die langs de ventwegen wonen.

Op basis van de variantenanalyse zal blijken in hoeverre variant 2 beter is. De kanttekeningen die zijn geplaatst bij iedere variant zullen zoveel mogelijk worden meegenomen bij de uitwerking van de gekozen variant.