

Vragen/opmerkingen inloopbijeenkomst Boekesdijk – Fietsstraat d.d. 1 februari 2023

Aanwezig:

- Jeroen van den Heuvel, wethouder
- Harry Bouquet, projectleider
- Paul van der Gaag, beleidsadviseur Mobiliteit
- Rik van de Burgt, gebiedsregisseur uitvoering
- Ton Franken, beheerder civiele techniek
- Olga Vogels, projectondersteuner
- +/- 40 burgers/omwonenden

ADRES	OPMERKING	REACTIE GEMEENTE
Vloetheuvel	<p>Wandelpad/gravelpad achter de woningen Beekvloed 77 tot 57, wordt veel gewandeld.</p> <p>Snelheid 60 km/u gedeelte Boekelsedijk is veel te hoog.</p>	<p>Bekeken wordt of er een pad in de groenzone ingepast kan worden. Dit wordt een landschappelijk pad en geen formeel trottoir.</p> <p>Betreffende gedeelte van de Boekelsedijk ligt buiten de bebouwde kom. Hierdoor is de maximale snelheid 60 km/uur. Het wordt niet wenselijk geacht om de weg binnen de bebouwde kom te plaatsen gezien de ligging en uitstraling van de omgeving; herkenbaarheidsprincipe Duurzaam Veilig.</p>
Vloetheuvel	<p>Komt er ook een grindpad/wandelpad vanaf kruising Vloetstraat richting Morgenweg? Zoals ze langs de Morgenweg ook gedaan hebben. Nu is het gevaarlijk om over de weg te lopen.</p>	<p>Op een het gedeelte van het bruggetje tot aan de Morgenweg is geen ruimte voor een extra wandelpad in de berm. Er is wel de mogelijkheid om langs de watergang vrij van verkeer te lopen richting Uden.</p> <p>Op het overige gedeelte wordt nader bekeken welke mogelijkheden er zijn om een pad in te passen.</p>
Vloetheuvel	<p>De verkeersdrempels op de Boekelsedijk moeten een stuk hoger/steviger worden dan de drempels op de Morgenweg (daar zweef je overheen). Ze komen je daar regelmatig met 60 km/u tegemoet, als je daar met de kinderwagen loopt.</p> <p>De Vloetstraat is nu niet meegenomen in het ontwerp, maar ik zou graag een korte-termijn-oplossing zien voor de gaten die naast de weg zijn ontstaan. Het huis trilt regelmatig als daar vrachtauto's doorheen rijden.</p>	<p>De vormgeving van drempels is aan richtlijnen gebonden. De toe te passen op- en afgangen van de drempels voldoen hieraan.</p> <p>De Vloetstraat wordt voorlopig nog niet verder aangepakt. Dit als gevolg van alle ontwikkelingen die in de omgeving spelen. Het wegdek moet wel veilig gehouden worden.</p>
Hoge Randweg	<p>Wil graag een persoonlijk gesprek!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reinigen weg na oogsten - Zit met mijn akkerbouwbedrijf volledig langs de Boekelsedijk - Bereikbaarheid percelen - Landbouwverkeer op fietspad - Ontsluiting 6 opritten 	<p>Het gesprek is inmiddels geweest.</p> <p>Het wegdek bestaat volledig uit asfalt en kan met een rolbezem o.i.d. gewoon schoongemaakt worden.</p> <p>Bij de uitvoering wordt hier rekening mee gehouden en er wordt minimaal 1 toegang tot de akkers bereikbaar gehouden.</p> <p>Het is geen fietspad maar een fietsstraat. Landbouwverkeer mag hier gewoon overheen rijden.</p> <p>Alle ontsluitingen komen in het nieuwe plan terug.</p>
Boekelsedijk	<p>De Boekelsedijk die voor ons huis doorloopt (nummer 23) naast de tunnel, wordt dat stukje ook meegenomen?</p> <p>Enkele jaren geleden is de tunnelrand aangepast en sindsdien zakt de weg samen met het talud in. Dit is al enkele jaren doorgegeven.</p>	<p>Op het betreffende gedeelte wordt eveneens onderhoud uitgevoerd.</p> <p>Dit punt is gemeld bij de beheerders van de weg.</p>
Boekelsedijk	<p>Snelheid 60 km/u ? Volgens mij te veel met zoveel fietsers.</p> <p>Dynamische verlichting? Geeft dit voldoende veiligheid?</p>	<p>Betreffende gedeelte van de Boekelsedijk ligt buiten de bebouwde kom. Hierdoor is de maximale snelheid 60 km/uur. Het wordt niet wenselijk geacht om de weg binnen de bebouwde kom te plaatsen gezien de ligging en uitstraling van de omgeving; herkenbaarheidsprincipe Duurzaam Veilig.</p> <p>Dynamische verlichting geeft voldoende veiligheid aangezien de verlichting gaat branden op het moment dat er een persoon wordt gesignaleerd door de ingebouwde detectie. Op andere plaatsen in Uden is dit type verlichting ook al in gebruik.</p>

Hoge Randweg	<p>De oversteek Vloetstraat – Zuiderpark moet zeer kritisch bekeken worden. Die moet visueel zo gemaakt worden dat de snelheid er volledig uit gaat.</p> <p>Alle sluitverkeer vanuit Boekel moet weggehouden worden van Boekesdijk. Dan is 80% van het gevaar al geweken.</p>	<p>Dit aandachtspunt nemen we mee in de verdere uitwerking. Voorkomen moet worden dat er voor voetgangers een schijnveiligheid gecreëerd wordt die het oversteken juist gevaarlijker maakt.</p> <p>De Boekesdijk is een openbare weg die door alle weggebruikers gebruikt mag worden. Het inrichten van de weg als fietsstraat zal zeer waarschijnlijk leiden tot een afname van het aantal auto's.</p>
Speekstraat	De drempel bij de achteruitgang van het bedrijf ligt te kort op de inrit voor het vrachtverkeer wat door de poort komt.	De situering van de drempel wordt zodanig aangepast dat er geen hinder bij het gebruik van de uitgang ondervonden wordt.
Boekesdijk	Betreffende de verkeersdrempels, ter hoogte van Boekesdijk 35, dat deze niet te kort bij het desbetreffende woonhuis worden geplaatst, i.v.m. geluidstoename betreffende het optrekkend en afremmend verkeer.	Bij het bepalen van de locaties van de drempels is hier al rekening mee gehouden. De locaties worden niet aangepast.
Hoge Randweg	De zorgen om het eerste deel Boekesdijk (vanuit Hoge Randweg) zijn niet weggenomen. Drempels zijn geschikt voor 60 km/u wegen, dus daardoor wordt er niet minder hard gereden door het sluipverkeer. Dit moet ontmoedigd worden, dit gebeurt nu niet. Idee: net als in het Goor: verbod tussen 07.00–09.00u en 16.00–18.00u (alleen aanwonenden mogen er dan in)! Voor het fietsend verkeer is het nu namelijk nog niet opgelost.	Het wordt voor fietsers beslist veiliger. Het sinusvormige drempelontwerp in deze 60km-weg, laat een veilige maar oncomfortabele passage voor auto's met die snelheid toe (systeemgrens). (E-)fietsers kunnen dergelijke drempels vrijwel zonder comfortverlies passeren. Onder de zestig kilometer blijft het voor auto's veilig, maar ook navenant comfortabeler; op zich werkt dit snelheidsremmend voor autoverkeer, met name voor vrachtverkeer. Indien een automobilist harder rijdt dan zestig wordt het niet-comfortabel zijn navenant groter, én komt de verantwoordelijkheid voor een veilige passage (juist voor andere weggebruikers) geheel bij de automobilist te liggen. Immers de bestuurder begeeft zich buiten de ingebouwde systeemgrenzen. Daar er ook een opbollende middengeleider wordt toegepast, wordt het veranderen van weghelft –gelijk de passage van een drempel– voor auto's erg oncomfortabel gemaakt. De vorm van de middengeleider is niet gevaarlijk voor fietspassage. Echter, we hebben ook te maken met gedrag van de bestuurders. Ook binnen de fysieke systeemgrenzen is een autobestuurder in staat om ongewenst weggedrag te vertonen. Dit is niet te voorkomen en ook de wegbeheerder niet aan te rekenen. De bijzondere inrichting van de fietsstraat herinnert de automobilist er overigens constant dat-ie op een weg rijdt waar maximaal 60km/u is toegestaan, mits de bewegingen van de overige verkeersdeelnemers en andere (bijvoorbeeld weers-) omstandigheden dit toelaten.
Hoge Randweg	<p>Zéér positief over deel van Boekesdijk tussen Morgenweg en Vloetstraat. Zéér teleurgesteld over deel Vloetstraat tot Hoge Randweg. Dit móet 30 km route worden. Ambtenaar vertelde dat dit niet mogelijk is buiten de bebouwde kom. Raar want ik zie dit wel in andere gemeentes.</p> <p>Wegindeling hetzelfde maken als andere stuk. Sluipverkeer wordt zo niet tegengegaan.</p> <p>Meer obstakels toevoegen: wegversmalleren.</p> <p>Als het plan blijft zoals het nu is, kun je beter op het deel tussen Vloetstraat en Hoge Randweg niets doen. Nu is dat zonde van de investering en dient het alleen als politiek doel.</p>	<p>De laagste vast te stellen snelheid voor wegen buiten de bebouwde kom is 60 km/uur. Hier kan niet van afgeweken worden op basis van de geldende wetgeving.</p> <p>Het gedeelte tussen de Vloetstraat en Hoge Randweg kan niet hetzelfde gemaakt worden als het andere deel. De reden is dat er onvoldoende ruimte is tussen de bomen en de watergang. Versmallingen functioneren alleen als er voldoende twee richtingen autoverkeer aanwezig is. Zonder tegemoetkomend autoverkeer heeft de versmalling geen nut aangezien er niet geremd hoeft te worden.</p>

<p>Vloetstraat</p>	<p>Wij wonen aan de Vloetstraat. De Vloetstraat/Vloetheuvel/Boekelsedijk is LEVENSGEVAARLIJK. Er is teveel sluijverkeer, vanaf de Rondweg, maar ook vanuit Volkel/Boekel, dan zien ze dat het dicht staat op de Rondweg en dan nemen ze de sluijproute. Het is smal en er is geen ruimte voor fietsverkeer en wandelaars. De kuilen langs de kant van de weg zijn een regelrechte ramp. Ik heb al een kapotte band gehad door de diepte van de kuilen. Kan ik de kosten declareren bij de gemeente? De kuilen dichtgooien is hooguit een zeer tijdelijke oplossing. Dan schijnt de ontsluiting van de nieuwe wijk Niemeskant ook nog op de Vloetstraat te komen, waardoor er nog meer verkeersdrukte komt!</p> <p>Kijk naar het grotere geheel, niet slechts naar één straat. Dit ontwerp "verlegt" het probleem, maar lost het probleem niet op.</p> <p>Mijn advies: sluit de Vloetstraat af!!</p> <p>Wij maken ons ernstige zorgen over de veiligheid van onze kinderen. Mijn oudste dochter van 10 jaar wil hierover graag het gesprek met de wethouder aan gaan!</p> <p>Wenselijk: zebrapad bij oversteek Vloetheuvel/Zuiderpark voor de kinderen die naar de Wijde Wereld gaan.</p> <p>Zorg dat de snelheid wordt verlaagd. Er wordt ontzettend hard gereden, vooral in de spits.</p> <p>P.s. Wij waren niet uitgenodigd voor deze bijeenkomst. Wij worden als direct betrokkenen GRAAG uitgenodigd!</p>	<p>De situatie rondom de Vloetstraat is bij de gemeente bekend. Door alle ontwikkelingen in de directe omgeving is het een complex verhaal om op korte termijn een permanente oplossing voor de situatie te vinden. Binnen de gemeente wordt nader bekeken welke mogelijkheden er zijn om op korte termijn wel verbeteringen in de situatie aan te brengen. Op dit moment kan dit nog niet concreet gemaakt worden.</p> <p>Het aanleggen van een zebrapad gaat leiden tot onveilige situaties voor de voetgangers. Het aantal overstekende personen is dermate laag dat een automobilist er niet op bedacht is dat hij voorrang moet verlenen (conform de herkenbaarheidskenmerk Duurzaam Veilig inrichting). Bij de uitwerking van de plannen wordt wel nader bekeken hoe de oversteek goed zichtbaar ingericht kan worden.</p>
--------------------	---	--

<p>Helmtéken</p>	<p>Zorgen over ontwerp. Kinderen fietsen dagelijks via Boekelsedijk naar De Wijde Wereld. We twijfelen of de fietsstraat gaat bijdragen aan de veiligheid. Het ontwerp van een fietsstraat met auto's te gast klinkt leuk, maar de realiteit is dat het definitieve ontwerp van de Morgenweg niet heeft geleid tot minder verkeer en veiligere situaties.</p> <p>Het doel wat jullie nastreven om het verkeer te minimaliseren wat gebruik gaat maken van de Boekelsedijk door deze weg minder aantrekkelijk te maken behalen jullie niet met het voorgestelde ontwerp om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Automobilisten zien een 60-km zone niet als een fietsstraat waarop de auto te gast is. - Gedeelte tussen Vloetstraat en Morgenweg is breder, dat nodigt auto's uit om de fietsers in te halen. <p>Waarom niet Helmtéken (die voor Wijde Wereld doorloopt) doortrekken met een bocht naar rechts, langs het water af en uit laten komen op het kruispunt Boekelsedijk-Vloetstraat, waarbij je de weg voor auto's evenredig laat lopen aan het fietspad (dus auto's en fietsers/wandelaars van elkaar scheiden)? Je verdeelt hiermee ook het verkeer over Helmtéken en Morgenweg, waarbij je ook nog na zou kunnen denken over eenrichtingsverkeer.</p> <p>Dit zou pas echt bijdragen aan een hogere verkeersveiligheid van alle weggebruikers, met name de fietsers, die dagelijks van en naar De Wijde Wereld komen.</p> <p>Op twee momenten per dag is er een opstopping van verkeer bij het brengen en halen van de kinderen op De Wijde Wereld, omdat zij allen de Helmtéken in, maar ook weer uit moeten rijden. Deze weg is niet geschikt voor meerdere deelnemers, want wanneer twee auto's elkaar passeren, worden de fietsers van de sokken gereden. Dit zou je dus ook kunnen voorkomen door er eenrichtingsverkeer van te maken.</p> <p>Daarnaast is het kruispunt Morgenweg – Boekelsedijk een onoverzichtelijk kruispunt wat regelmatig gevaarlijke situaties oplevert, met name voor de fietsers die vanaf de Morgenweg richting sportpark gaan. Je hebt geen zicht op het verkeer wat vanaf de Boekelsedijk richting Morgenweg gaat. In het herontwerp is hier geen rekening mee gehouden.</p> <p>Er was ooit een plan waarbij de Morgenweg autoluw zou worden en dat betrof het gedeelte Morgenweg tussen Muntmeester en Boekelsedijk.</p> <p>Dat is de enige manier om de auto's om te leiden via de rondweg richting verlengde Veldmolen en daarmee ook de enige manier om er zorg voor te dragen dat alle fietsers (en dat zijn er dagelijks heel veel) veilig gebruik kunnen maken van de route Morgenweg – Boekelsedijk.</p> <p>Het verkeer op de Morgenweg is sinds het definitieve ontwerp niet afgenomen, de snelheid is niet afgenomen en fietsers ervaren niet dat zij te gast zijn op de Morgenweg.</p> <p>Ik vind het zorgelijk dat er nu eenzelfde soort situatie ontstaat op de Boekelsedijk, mede door verkeerd gemaakte keuzes uit het verleden:</p> <p>Helmtéken voor De Wijde Wereld is niet doorgetrokken, er is een schapenweide gesitueerd, bij het gedeelte Boekelsedijk tussen Morgenweg - Vloetstraat lag aan de zijde Volkel-West voorheen een wandelpad met ook ruimte voor een fietspad (grond is verkocht aan bewoners Volkel-West voor uitbreiding van de tuin).</p> <p>Uden-Zuid is uitgegroeid tot een volwaardige wijk en de verkeersstromingen in de wijk zijn hier niet op ingericht, daar zou meer aandacht naar uit mogen gaan.</p> <p>Hopelijk wordt er lering getrokken uit het verleden en wordt er op basis daarvan een juiste keuze gemaakt om de verkeersveiligheid Morgenweg – Helmtéken – Boekelsedijk te optimaliseren.</p>	<p>Het gebruik van de fietsstraat door automobilisten blijft mogelijk. De autobestuurders dienen zich wel aan de geldende maximale snelheid te houden. De weginrichting zal dit voor het grootste deel afdwingen maar we hebben ook te maken met gedrag van de bestuurders.</p> <p>Het profiel van het gedeelte Morgenweg – Vloetstraat is wel breder maar door het toepassen van de middengeleider is de beschikbare ruimte om te rijden voor auto's minder dan het lijkt. Dit zal ook een snelheidsremmend effect hebben.</p> <p>Het aanleggen van extra wegen in Velmolen Oost is niet aan de orde. De huidige inrichting van Velmolen Oost en Volkel West is definitief. Door ontwikkelingen in de directe omgeving van Volkel (N264 en N605) zullen de verkeersstromen komende jaren gaan veranderen. De verwachting is dat dit ook een positief effect heeft op het aantal (sluipende) auto's op de Boekelsedijk.</p> <p>De Helmtéken is een goed ingerichte en als zodanig herkenbare tweezijdig te berijden doodlopende 30km-weg, waar fietsers en voetgangers een veilige route vinden naar en van de basisschool. Ouders die hun kinderen brengen en halen kunnen er ook voor kiezen om vanaf dit punt hun kinderen veilig naar school te laten lopen, c.q. ophalen. Doodlopend wil zeggen dat er alleen bestemmingsverkeer zal komen. Dat scheelt al een 'slok op een borrel'. Vaak gaat het hebben van eenzelfde bestemming gepaard met het hebben van eenzelfde doel, zoals bijvoorbeeld brengen en halen van kinderen naar en van een basisschool. Als verkeerskundigen verwachten wij dat verkeersdeelnemers in een dergelijke situatie meer dan anders aandacht hebben voor elkaars (tegengestelde) belangen, veiligheid als eerste.</p> <p>Niet fietsers, maar auto's zijn te gast. Van gasten wordt 'prudentie en terughoudendheid' verwacht, geen brutaal gedrag.</p> <p>In het ontwerp zijn aanpassingen aan de kruising meegenomen. Het totale kruisingsvalk wordt verkleind waardoor er ook meer zicht komt vanaf de Morgenweg op de Boekelsedijk.</p> <p>In het verleden zijn er geen concrete plannen geweest om de Morgenweg autoluw te maken. Dit is nu ook niet aan de orde en kan ook niet meer gerealiseerd worden doordat de omgeving van Velmolen Oost en Volkel West definitief is ingericht.</p>
------------------	---	---

<p>Leeuwstraat</p>	<p>1. Het voorliggende ontwerp is in strijd met “duurzaam veilig”. Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient een snelheidslimiet van 30 km/u voor het gehele traject te gelden. De huidige planvorming voorziet echter voor een groot deel in een 60 km/u limiet (het gedeelte vanaf de Vloetstraat tot aan de Hoge Randweg). Duidelijk is dat 60 km/u geen veilige snelheid is op een fietsstraat. 60 km/u wegen worden juist aantrekkelijker voor automobilisten en dat staat haaks op het uitgangspunt het autoverkeer op fietsstraten, met veel scholieren en recreatieve fietsers, te ontmoedigen. Sluipverkeer met snelheden van 60 km/u is niet veilig te combineren met fietsers en voetgangers. Fietsstraten met een limiet van 30 km/u zijn in het kader van “duurzaam veilig” hard nodig, niet alleen binnen maar ook buiten de bebouwde kom. Duidelijk is dat gemotoriseerd verkeer op fietsstraten “te gast” is. De Boekelsedijk heeft in principe een beperkte functie voor het autoverkeer. Verkeer wat hier rijdt mag beschouwd worden als bestemmingsverkeer vooral van en naar de wijk Uden-Zuid. Het is zeker geen ontsluitingsweg en dat wordt bevestigd én versterkt door de Morgenweg die als voorloper recent een bestemming als “fietsstraat” heeft gekregen met een 30 km/u limiet. Zaak is het autoverkeer op de Boekelsedijk verder te ontmoedigen. Fietsers vinden een fietsstraat prettiger, zolang er niet teveel autoverkeer op zit. De inrichting van de fietsstraat, maar zeker ook een limiet van 30 km/u kan er aan bijdragen dat de automobilist die hier niet hoeft te zijn deze weg gaat mijden. En dat is nou precies de bedoeling. De belangen van de hoofdgebruikers, de scholieren, recreatieve fietsers en voetgangers worden hiermee gediend. En laat dat nou precies de aanleiding zijn voor de plannen tot herinrichting van de Boekelsedijk!</p> <p>2. Het ontwerp van de fietsstraat is rommelig en doet de herkenbaarheid en uniformiteit van het gehele traject als fietsstraat geweld aan. De bestaande fietsstraat Morgenweg sluit aan op de Boekelsedijk. Ontwerp en detaillering zijn duidelijk en overzichtelijk. Dan hebben we het gedeelte fietstunnel tot aan de Vloetstraat met een afwijkend ontwerp en tot slot het gedeelte Vloetstraat – Hoge Randweg met weer een andere inrichting! Alle drie genoemde trajecten zien er qua vormgeving, inrichting en detaillering totaal anders uit. Een lappendeken van verschillende uitvoeringen! De logica om tot deze inrichting te komen is mij geheel onduidelijk. Kort samengevat: Morgenweg: 30 km/u limiet, wegbreedte rood asfalt 400 cm met aan weerszijden rabbatstroken van 40 cm. Boekelsedijk gedeelte fietstunnel – Vloetstraat: 30 km/u limiet, twee rijbanen van 210 cm rood asfalt met aan weerszijden 52,5 cm brede rabbatstroken en een betonnen middengeleider van 50 cm. Boekelsedijk gedeelte Vloetstraat – Hoge Randweg: 60 km/u limiet, wegbreedte 400 cm rood asfalt met aan weerszijden rabbatstroken van 30 cm. De Morgenweg is reeds gerealiseerd in de uitvoering zoals we die nu kennen. Het lijkt mij niet meer dan logisch om in het vervolgetraject de hierop aansluitende nieuwe fietsstraat Boekelsedijk in dezelfde configuratie uit te voeren. In de voorliggende plannen is er sprake van verschillende uitvoeringen qua vormgeving en wisselende wegprofielbreedtes. Te divers en rommelig. Waarom er niet gekozen wordt voor een inrichting zoals die al eerder gerealiseerd is op de Morgenweg is mij niet duidelijk. Daarom pleit ik voor een uniforme vormgeving en inrichting met als gevolg dat de Morgenweg en Boekelsedijk als één geheel herkenbaar zijn en dat komt de overzichtelijkheid van het traject en dus veiligheid van de</p>	<p>Binnen “duurzaam veilig” is niet alleen de maximale snelheid van 30 km/uur mogelijk. Buiten de bebouwde kom gelden ook normen voor duurzaam veilig met een maximale snelheid van 60 km/uur. Het plaatsen van een bord 30km/u bij een buiten de kom gelegen weg met het wegbeeld buiten-de-bebouwde-kom, is in strijd met het herkenbaarheidsprincipe van Duurzaam Veilig. Het aanleggen van een fietsstraat moet passen binnen de uitgangspunten van duurzaam veilig. Dat is in dit geval ook aan de orde. De gemeente Maashorst is zeker voorstander van het terugdringen van het autoverkeer op de Boekelsedijk. Hiervoor is het wel afhankelijk van andere projecten die in en om Volkel spelen. Zodra deze projecten gerealiseerd zijn zal het autoverkeer op de Boekelsedijk af gaan nemen is de verwachting.</p> <p>Er is noodgedwongen gekozen voor twee verschillende varianten op de Boekelsedijk. Dit heeft te maken met de beschikbare breedte, vooral op het gedeelte tussen de Hoge Randweg en Vloetstraat. Hier is een beperkte ruimte aanwezig tussen de bomen en de watergang. In de klankbordgroep zijn zorgen geuit over het inhalen op het gedeelte tussen de Morgenweg en de Boekelsedijk. Dit is de reden waarom op dit deel een profiel met middengeleider is gekozen. Ieder wegvak heeft zijn karakter met ook duidelijke grenzen die een natuurlijk verloop van profiel aangeven.</p>
--------------------	--	--

	<p>fietser alleen maar ten goede. En laat vooral als kernpunt in de vormgeving zijn, dat de fiets bovengeschild wordt aan de auto en niet andersom.</p> <p>3. Betreft de middengeleider van beton. De fietser is als hoofdgebruiker van de fietsstraat het meest gediend met zo weinig mogelijk obstakels. Het voorliggende ontwerp voorziet in middengeleiders voor het gedeelte Morgenweg – Vloetstraat. Middengeleiders met een bolling kunnen extra gevaar opleveren voor fietsers. Behalve de bolling leert de ervaring dat in de loop der jaren als gevolg van verzakkingen van beton en asfalt hoogteverschillen kunnen ontstaan. Hoe klein ook, door hoogteverschillen in de langsrichting van het wegdek kunnen fietsers onderuit gaan. Deze middengeleiders vormen dus een potentieel gevaar voor de fietsers. Haal deze middengeleiders uit het ontwerp en versmal de wegbreedte ook hier tot 400 cm rood asfalt met aan weerszijden rabbatstroken van 40 cm. De Morgenweg blijkt ook zonder deze obstakels te kunnen! Zeker gezien het gegeven dat het aantal mvt/etmaal zowel op de Morgenweg als op de Boekesdijk gelijk zijn.</p>	<p>De toe te passen middengeleider wordt zodanig uitgevoerd dat er geen gevaarstelling voor de fietsers is. De fietsers hebben voldoende ruimte op de rijstrook zelf en kunnen ook zonder gevaar de geleider passeren.</p>
Beekvloed	<p>Positief: Boekesdijk wordt fietspad, héél erg fijn. Goed dat het moeilijk gemaakt wordt om hard te rijden.</p> <p>Aandachtspunt: verlichting. Ik vind dat er erg veel verlichting komt. Vooral omdat je vlakbij natuurgebied zit (sportpark, Zuiderpark, Meulenreek). Er is sowieso veel te veel verlichting 's nachts in 't algemeen!!!</p> <p>Check “seeingstars” tijdschrift milieu november2013 van het RIVM.</p> <p>Andere opmerking die wel met fietspad Boekesdijk te maken heeft: sinds er van het zandpad een kiezelpad gemaakt is en de slagbomen van hout open blijven, is het er druk met fietsers en bromfietsers die richting de Wijde Wereld gaan. Dit lijkt mij niet de bedoeling.... Misschien kunnen de slagbomen weer dicht?</p>	<p>Er wordt gewerkt met dynamische verlichting die in late avond en nacht alleen feller brand op het moment dat er een persoon gedetecteerd wordt. Na verloop van tijd dimt de verlichting weer naar minimaal niveau.</p> <p>Dit punt wordt doorgegeven aan de beheerders met verzoek of sluiten van de slagboom weer mogelijk is.</p>
Boekesdijk	<p>Ook Boekesdijk voorbij Vloetstraat 30 km maken tot Hoge Randweg en flitspalen plaatsen. Zo niet dan heeft de verandering geen nut. Deze weg is levensgevaarlijk voor fietsers.</p>	<p>Het plaatsen van flitspalen op dit soort wegen is niet aan de orde. De gemeente Maashorst kan hier niet zelf over beslissen en moet toestemming van Justitie krijgen.</p>
	<p>De hele Boekesdijk vanaf de kruising met de Hoge Randweg tot aan de kruising met de Morgenweg /Tunnel N264 een snelheidsbeperking tot 30 km uur.</p> <p>Daarom ook een opwaardering/ aanpassing van het kruisingsvlak op de Hoge Randweg / Boekesdijk als inleiding tot de fietsstraat.</p> <p>De fiets op de Boekesdijk heeft voorrang op de kruising met de Vloetstraat.</p>	<p>Betreffende gedeelte van de Boekesdijk ligt buiten de bebouwde kom. Hierdoor is de maximale snelheid 60 km/uur. Het wordt niet wenselijk geacht om de weg binnen de bebouwde kom te plaatsen gezien de ligging en uitstraling van de omgeving; herkenbaarheidsprincipe Duurzaam Veilig.</p> <p>Bij de uitwerking van de plannen wordt nader bekeken of en hoe het begin van de fietsstraat duidelijke herkenbaar gemaakt kan worden.</p> <p>Het betreft een kruispunt waar twee fietsstraten elkaar kruisen. In verband met de herkenbaarheid en ook eenheid met kruising Boekesdijk – Morgenweg blijft de situatie zoals ontworpen. Verkeer van rechts moet voorrang verlenen aan het overige verkeer.</p>