

Aan: College Burgemeester en Wethouders
gemeente Loon op Zand

Betreft: openbare ruimte Horst-Duinlaan
Kaatsheuvel, 21-11-2024

Geachte college,

Met de aanleg van de F261 zijn enkele ruimtelijke aanpassingen gedaan in het traject gedeelte van de gemeente Loon op Zand. De aanpassing van de fietsoversteek op de Horst-Duinlaan is een nog lopend project waarbij er wordt gekeken naar de veiligheid van de fietsers.

Dat een goede en veilige oplossing noodzakelijk is bleek weer op 27 oktober j.l., toen een fietsster gewond raakte en met een ambulance naar het ziekenhuis moest gaan (<https://loon-op-zand.nieuws.nl/112/fietsster-gewond-bij-ongeval-op-oversteekplaats-in-kaatsheuvel>).

In de raad is dit project al een aantal keren besproken, er zijn schriftelijke vragen gesteld, er is onderzoek gedaan en er is contact geweest met de omwonenden.

- GemeenteBelangen heeft op 23 maart 2023 tijdens de opiniërende ronde vragen gesteld over de voorgestelde oplossingen en de wethouder verzocht om omwonenden en bijvoorbeeld de Fietzersbond te betrekken bij dit project. De (toenmalige) wethouder heeft hierbij **toegezegd** een **samenwerking** met de omwonenden aan te gaan.
- Tijdens de raadsvergadering van 30 maart 2023 heeft GemeenteBelangen dit nogmaals aangegeven en onderstreept met een unaniem aangenomen amendement 2023.09011, Amendement - F261 rapportage, waarbij in de overweging is aangegeven de omwonenden te betrekken en aan de genomen besluiten beslispunt 6 werd toegevoegd: De raad middels voortgangsrapportages te informeren en na volledige afronding een rapportage aan te bieden inclusief een financiële stand van zaken. Wederom heeft de wethouder hierbij de raad **toegezegd** met de omwonenden te zullen gaan **samenwerken**.

- Op 9 november 2023 heeft de raad een eerste raadsinformatiebrief ontvangen, conform het amendement. Hierin werd betreffende het openstaande onderdeel met punt 3, Aanpassing kruising Horst-Duinlaan en realisatie rotonde Horst - van Heeswijkstraat gemeld (in rood de belangrijkste passage betreffende participatie van omwonenden):

Voortgang in de voorbije rapportageperiode (6-8 maanden)

*“De aanbesteding van het ontwerp van het aanpassen kruising Horst-Duinlaan en realisatie rotonde Horst - van Heeswijkstraat is doorlopen en een opdracht is verstrekt aan een van de adviesbureaus. Uitwerking is opgestart, waarbij het met name gaat om verdere detaillering en **verwerken eerste ontvangen reacties van omwonenden**.”*

Vooruitblik komende rapportageperiode (6-8 maanden)

“Streven is om het deelproject aanpassing kruising Horst-Duinlaan en realisatie rotonde Horst - van Heeswijkstraat in april 2024 aan te besteden. De uitvoering zal geschieden in 2 fasen. De rotonde en aanpassingen kruising Horst-Duinlaan.”

Tijd / Planning

“Aanbesteding uitvoering begin 2^{de} kwartaal 2024. Uitvoering eind 2024 gereed.”

Communicatie en participatie

*“De **belanghebbenden** ((openbaar vervoer), **bewoners**, aangrenzende bedrijven) worden tijdens het participatietraject **meegenomen in de ontwerpfasen**. Verder wordt hierover gecommuniceerd via de Duinkoerier enz.”*

Participatie

*“**Participatie vormt een onderdeel van de komende fasen. Verschillende partijen zullen betrokken worden.**”*

Aandachtspunten en risico's

“De nutsbedrijven spelen een rol in het project in verband met aanpassingen van het liggende leidingen tracé. Dit kan negatieve invloed hebben op de planning als er beperkte capaciteit beschikbaar is. Verder moet er worden getoetst of het ontwerp inpasbaar is binnen het bestemmingsplan. Dit heeft effect op de te doorlopen procedures. Verder moeten er stikstofberekeningen worden uitgevoerd om te kijken of e.e.a. binnen de regelgeving past.”

Vraag A: Wij hebben van 1 indiener namens meerdere omwonenden de (onderstaande) vragen ontvangen.

Hoeveel reacties/vragen heeft u van verschillende vragenstellers/omwonenden ontvangen?

Vraag B: Hoeveel van deze vragen staan op dit moment nog open (hoeveel vragenstellers wachten nog op antwoord)?

Vraag C: Kunt u aangeven wanneer en welke participatie de omwonenden in de verschillende “komende fases” hebben gehad? Graag dit puntsgewijs toelichten per keer dat er sprake was van participatie (de inloopavond op 23 november is hier een van, deze toelichten en wat/wanneer zijn de andere keren + toelichting?).

➤ Een tweede raadsinformatiebrief heeft de raad nog niet ontvangen.

Vraag D: Waarom heeft de raad nog geen update ontvangen? De tweede periode van 6 - 8 maanden was rond juni al verlopen (zie **Vooruitblik komende rapportageperiode (6-8 maanden)**)).

Vraag E: Wanneer mogen wij deze (en volgende rapportages) verwachten?

➤ Op 23 november 2023 is er een inloopavond geweest voor de omwonenden, waarbij het ontwerp concept is besproken. In de uitnodiging aan de bewoners werd vermeld: *“Wij zijn uiteraard benieuwd wat u van het voorlopig ontwerp vindt. Op de inloopavond deelt u uw reactie eenvoudig met ons door een reactieformulier in te vullen. **Zo kunnen wij na de inloopavond alle reacties verzamelen, goed doornemen en beantwoorden.**”*

Uit reacties die GemeenteBelangen van de omwonenden kreeg na deze inloopavond blijkt dat men zeer ontevreden was over de antwoorden en de mate waarin zij serieus werden genomen door de aanwezige vertegenwoordigers van de gemeente en het ingenieursbureau. Er waren zoveel vragen dat werd aangegeven dat men deze later ook schriftelijk kon stellen. Dit is door enkele omwonenden gedaan.

- Op 5 december 2023 zijn er per e-mail door 1 indiener namens meerdere omwonenden 49 vragen gesteld als reactie n.a.v. de inloopavond betreffende openbare ruimte Horst-Duinlaan 23-11-2023. Een ontvangstbevestiging hiervan is op dezelfde dag verzonden, waarbij werd aangegeven dat de vragen verwerkt en doorgezet zouden worden naar de gemeente, zodra er meer bekend werd zou er een update gestuurd worden. Deze vragen vindt u verderop terug.
- Op 16 januari 2024 heeft deze indiener gevraagd naar op welke termijn hij een antwoord zou krijgen. Op 25 januari ontving hij van de projectleider het antwoord dat de input wordt beoordeeld en dat dit waar mogelijk zal leiden tot aanpassingen in het voorlopig ontwerp. Ook wordt aangegeven dat wanneer dit klaar is het nieuwe ontwerp aan belanghebbenden gepresenteerd zal worden.

- Op 12 maart en 4 juni heeft de indiener herinneringsmails gestuurd met het verzoek om beantwoording van de vragen en een update. De bewoners ontvingen op 6 juni een bewonersbrief van de projectleider waarin vermeld werd dat het definitieve ontwerp klaar is met daarin waar mogelijk was aanpassingen n.a.v. de reacties. Wederom geen antwoord op de vragen en er is dus geen sprake geweest van de beloofde samenwerking met de omwonenden. Ook de raad is niet meer verder geïnformeerd.

Vraag F: Graag toelichting over de participatie met de omwonenden. Er is door de wethouder beloofd dat er een **samenwerking** zou plaats vinden, hoe is hier gevolg aan gegeven?

Vraag G: Op basis van bovenstaande informatie blijkt dat de omwonenden zich niet betrokken voelen bij het ontwerp, ze hebben niet het gevoel dat er is samengewerkt. Hoe is de visie van het college hierop?

Vraag H: Als iets niet mogelijk is kan dit ook worden toegelicht aan de omwonenden, is dat gedaan?

- Op 28 juni heeft de indiener nogmaals gevraagd naar de antwoorden op zijn vragen, aangegeven dat de omwonenden zich niet betrokken voelen en gevraagd naar wanneer de genoemde bewonersavond in de brief zal gaan plaatsvinden. De projectleider heeft daarop gereageerd en aangegeven dat de bewoners uitgenodigd zullen worden om het definitieve ontwerp te zien.

Vraag I: Wanneer gaat deze bewonersavond plaats vinden?

- GemeenteBelangen heeft n.a.v. Bestuursrapportage 2024 vragen gesteld over dit project. In deze rapportage werd aangegeven *“Bij de uitwerking van de rotonde is uit het overleg met Enexis gebleken dat een gasleiding moet worden verplaatst. Hierdoor wordt de uitvoeringsperiode opgeschoven naar begin 2025. Het mogelijke financiële effect hiervan is nog niet bekend. Het gaat over investeringen van totaal € 1.150.000,= (moet nog aanbesteed worden en verplaatsing gasleiding).”* Bij navraag bij de omwonenden bleek dat er volgens hen geen sprake was van participatie of samenwerking en dat de genoemde 49 vragen nog steeds niet waren beantwoord. Op 29 augustus 2024 heeft ondergetekende namens GemeenteBelangen dan ook vragen gesteld over het participatietraject, aangegeven dat de vragen nog steeds niet beantwoord zijn en aan de (nieuwe) wethouder gevraagd om op korte termijn, in de komende maand, een reactie te geven aan de omwonenden waarbij er daadwerkelijk wordt gekeken naar hun inbreng. De wethouder heeft hierbij **toegezegd** dat de vragen van de omwonenden op korte termijn beantwoord zullen gaan worden.

Tot op heden, 21 november 2024, zijn deze vragen nog niet beantwoord. Wij dienen deze vragen dan ook schriftelijk in, namens GemeenteBelangen, zodat de indiener, de omwonenden en de raad hiermee alsnog een antwoord kunnen krijgen op de vragen.

- In het gemeenteblad Nr. 446078 van 23 oktober 2024 staat deze aanvraag:
Ontvangen aanvraag omgevingsvergunning reguliere procedure:
Verzoeklocatie 2024102100088, Horst -van Heeswijkstraat, het kappen van zeven bomen en verplanten van zes bomen (0809Z2406223 ontvangen 21-10-2024)

Vraag J: Kunt u aangeven over welke bomen dit gaat?

Vraag K: Is dit met de omwonenden besproken? Zo nee, waarom niet?

Genoemde 49 vragen vanuit 1 indiener namens meerdere omwonenden:

Op 5 december 2023 zijn onderstaande vragen, genummerd 1 tot en met 49, gesteld als reactie n.a.v. de inloopavond betreffende openbare ruimte Horst-Duinlaan 23-11-2023.

Graag ontvangen wij, ook namens de indiener en omwonenden, een schriftelijk antwoord op deze vragen en op onze (bovenstaande) vragen.

Alvast dank voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,
Namens de fractie van GemeenteBelangen
Caroline Samuels-Soeterboek

**Verkeerslichten:**

- Verkeerslichten op een snelfietsroute passen niet geheel bij de doelstelling maar komen veel vaker voor (diverse kruisingen in Tilburg op de F261, maar ook op F59 bij de Akkerlanen in Waalwijk).
- Verkeerslichten kunnen de verkeersdruk op de Horst doen afnemen (ontmoedigen); er rijdt nu veel verkeer dat deze GOW niet hoeft te gebruiken.
- In gesprek met de wethouder en ook op de inloopavond is geen antwoord gegeven waarom verkeerslichten geen optie zouden zijn.

Vraag 1: Waarom is er geen keuze gemaakt voor verkeerslichten op de kruising Horst-Duinlaan?

Conclusies uit de verkeersveiligheidsanalyse (cursief aangegeven):

- *Te korte afstand tussen afslaande fietser richting oversteek en conflictvlak*
(dit betreft fietsverkeer vanuit het zuiden, afslaand naar het oosten).
Er is gekozen om dit op te lossen door dit fietsverkeer aan de oostzijde van de Horst te laten rijden met hiervoor een oversteek bij de rotonde.

Vraag 2: Waarom is bijvoorbeeld het verder uitbuigen van het tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Horst in combinatie met het omdraaien van voetpad en fietspad niet mogelijk? Een afstand tot het conflictvlak van >5m is hierbij zeker mogelijk.

- *Te grote snelheidsverschillen tussen fietsers.*
Het is niet duidelijk hoe het conceptontwerp dit oplost. De ruime bocht in het fietspad vanuit het noorden naar het oosten zorgt dat je nog steeds met hoge snelheid het kruispunt op rijdt. En fietsverkeer vanuit het oosten heeft nu helemaal geen knikje meer en kan ongehinderd rechtdoor rijden.

Vraag 3: Is er nagedacht voor snelheid remmende maatregel voor de fietsers?

Dit past wellicht niet geheel in doelstelling voor een snelfietspad, maar veiligheid moet bovenaan staan.

- *Chaotische rommelige situatie is te complex voor automobilist om voorrangssituatie in te schatten.*
In het huidige concept verandert er in principe weinig aan de lay-out. Er zelfs fietsverkeer aan de oostzijde bij gekomen waardoor er op nog meer plekken om je heen iets gebeurt. Er zijn nu nog meer plekken van waaruit onverwachte situaties kunnen ontstaan.

Vraag 4a en b:

Bent u het eens dat de situatie nog steeds rommelig is en er op meer plekken nu onverwachte situaties kunnen ontstaan?

Zo niet, kunt dit dan toelichten?

- Er is ook aangegeven dat de eik aan de zuidwestzijde, dicht op de kruising, veel daglicht wegneemt van de kruising (notitie Royal Haskoning, januari 2023). Behoud van groen is zeker belangrijk maar in sommige gevallen wellicht ondergeschikt aan veiligheid. Ook zou hiermee nog meer ruimte gecreëerd worden voor het uitbuigen van het westelijke fietspad vanuit het noorden.

Vraag 5: Wat is hier het standpunt in?

- Om alle fietsers en voetgangers in het huidige concept de juiste paden op te krijgen lijkt het ons dat er veel bewegwijzeringsborden geplaatst moeten worden. De situatie is namelijk niet zo dat je intuïtief ziet waar je heen moet. Ook zullen er gebods- en verbodsborden voor de eenrichtingsverkeer fietspaden bij komen. Er staan nu al zoveel borden dat je door de bomen het bos niet meer ziet en borden niet meer zichtbaar zijn of zelfs zicht op de oversteek belemmeren.

Vraag 6: Hoe gaat dit op gelost worden?

- *Slecht zicht op fietsers vanuit snelfietsroute noord linksaf richting oversteek.*

Vraag 7: Kunt u toelichten hoe dit punt er in het nieuwe ontwerp uit komt te zien, op de tekening was dit gedeelte wat nu het zicht belemmerd namelijk niet uitgewerkt?

- *Te hoge snelheden van auto's ter hoogte van oversteek (onvoldoende stoppen voor stopbord).*

Vraag 8: Worden er aanpassingen gedaan om de huidige verkeersdrempel voor het autoverkeer 'heftiger' te maken zodat beter afgeremd wordt?

- In het eerste ontwerp was er sprake van een afwijkende kleur asfalt op de rijbaan om autoverkeer te attenderen op een potentieel gevaarlijk punt.

Vraag 9: Is dit nu bewust weggelaten?

- Volgens onderzoek stop maar 20% van het autoverkeer helemaal en 'kruipt' zo'n 50% over de kruising. Dit zou acceptabel zijn maar dit begrijpen we niet. Er staan stopborden en daar moet je wettelijk gezien helemaal tot stilstand komen.

Vraag 10: Waarom werd en wordt hier niet beter op gehandhaafd, dit zou het gedrag van automobilisten toch kunnen doen veranderen?

Sturen op gedrag:

- Tijdens de inloopavond werd zeer vaak het punt aangehaald dat het gedrag van de gebruikers moet veranderen om het conceptontwerp te laten werken zoals beoogd. Het ontwerp kan het gedrag sturen maar wij (ongeveer alle van de aanwezige bewoners) verwachten dat het huidige conceptontwerp juist aanleiding geeft tot ongewenst gedrag met alle onverwachte en gevaarlijke situaties die daarbij kunnen ontstaan.

Vraag 11: Is het niet "wishfull thinking" dat men het gedrag nu deze keer wel aanpast?

Vraag 12: Is het niet beter om het ontwerp zo te maken dat men eigenlijk niet na hoeft te denken om het juiste te doen; dat men intuïtief de juiste route neemt?

- Daarnaast is de onveilige situatie voor een groot deel ontstaan doordat het autoverkeer zijn gedrag niet aanpaste aan de nieuwe voorrangssituatie op de oversteek Horst-Duinlaan. Echter het grootste deel van de aanpassingen ligt in het fietsverkeer.

Vraag 13: Waarom is er niet meer gedaan in het conceptontwerp om het gedrag van autoverkeer op de kruising aan te passen (bijvoorbeeld van de Horst een 30km/u zone maken, zoals ook een optie is in de verkeersveiligheidsanalyse.

Vraag 14: Of de eerder al genoemde snelheid remmende maatregelen of verkeerslichten?

- De routes welke fietsers moeten gaan rijden in het conceptontwerp kloppen theoretisch en verkeerskundig vast maar zijn niet logisch. We zien hier in de directe omgeving dagelijks meerdere keren dat wanneer een route niet meer logisch is men dingen gaat doen die niet mogen. Dit leidt weer tot onverwachte situaties.

Ter verduidelijking waar onze zorgen vandaan komen:

- De oversteek voor fietsers en voetgangers bij de Horst-Europalaan is 4 jaar geleden gesloten. Voetgangers moeten nu via de oversteek bij de bushalte en fietsers moeten via de Duinlaan.

De werkelijkheid: zeer veel voetgangers gaan via kamelenpaadjes door de struiken langs de Horst (en wanneer deze paadjes gesloten worden zijn ze snel weer open) en steken alsnog vlak bij de stoplichten over. Ook gaan heel veel fietsers via het zebrapad bij de bushalte en het voetpad langs het tankstation en Europalaan naar/van de fietstunnel onder de Europalaan door. En dan hebben we het nog niet over de groepen wielrenners die wekelijks alle officiële routes aan hun laars lappen en de Europalaan gewoon via de weg oversteken om maar op de Horst te blijven.

- Het fietspad langs de Horst ten zuiden van de Duinlaan is nu bijna 1,5 jaar dicht. Fietsers moeten omrijden via de aangegeven omleidingsroute door de Pastoor de Klijnlaan.

Dagelijks fietsen nog steeds heel veel mensen om de hekken heen, door het gras en struiken, om toch op het fietspad terecht te komen. Vervolgens komen ze weer op de kruisingen terecht op plekken waar het autoverkeer ze niet meer verwacht.

- De Horst is sinds bijna 1,5 jaar verboden gebied voor fietsers d.m.v. verbodsbord C15.

Dit wordt nog steeds veel genegeerd waardoor fietsers, door de afsluiting van het fietspad, over de Horst hun weg vervolgen en voor zeer gevaarlijke situaties zorgen.

(Royal Haskoning geeft in hun Notitie van 5 januari 2023 aan dat de afsluiting en het verbod effectief zijn en er hier geen fietsers meer rijden maar helaas is dit een onjuiste observatie geweest.)

Bovenstaand speelt dus al lange tijd waarin je zou kunnen verwachten dat gedrag inmiddels wel veranderd zou zijn. Dit is echter niet zo omdat de 'oplossing' niet logisch/ intuïtief genoeg is. Theoretisch en verkeerskundig zullen ze kloppen maar de praktijk wijst anders uit.

- Het conceptontwerp maakt de 'oude' fietsroutes weer mogelijk. Natuurlijk is het westelijk fietspad nu in het ontwerp éénrichtingsverkeer maar het is wel de meest logische om te volgen vanuit het zuiden naar de Duinlaan. Wij als omwonenden zien hier dagelijks meerdere keren dingen gebeuren (en gelukkig loopt het meestal net goed af) die veroorzaakt worden door de huidige afsluitingen en infrastructuur. Onze input zou juist heel waardevol kunnen, en moeten, zijn in het nieuwe ontwerp.

Vraag 15: Waarom wordt er strak vastgehouden aan het theoretisch kloppend houden van het ontwerp?

Tenminste dit gevoel kregen we tijdens de inloopavond: "de verkeerskundige heeft er naar gekeken dus het klopt" was meermaals de verklaring.

Vraag 16: Is de inbreng van de lokale “ervaringsdeskundigen” hierin niet minstens net zo belangrijk?

De fietsoversteek ten zuiden van de rotonde:

- Tussen Europalaan en de rotonde heb je volgens het conceptontwerp straks de in- en uitrit vanuit het tankstation, 2 uitritten van woningen, een zebrapad, een bushalte, een fietsoversteek en de rotonde en dat allemaal op een lengt van 150 meter. Dit zijn wel heel veel dingen vlak na elkaar waar men moet opletten.
Er is in onderzoeken beschreven dat een oversteek zoals de Duinlaan-Horst niet te dicht bij andere complexe kruisingen zou moeten liggen omdat men dan afgeleid en minder geconcentreerd is. De huidige situatie tussen de Europalaan en de Van Heeswijkstraat is al complex maar wordt met het conceptontwerp nog ingewikkelder.

Vraag 17: Bestaat niet de kans dat de aandacht wordt afgeleid door deze complexe situatie en men de fietsoversteek bij de rotonde over het hoofd gaat zien?

Vraag 18: Bestaat niet de kans dat de aandacht wordt afgeleid door deze complexe situatie en men de fietsoversteek bij de Duinlaan minder aandachtig nadert?

Vraag 19: Wordt het probleem van fietsverkeer dat van het zuiden afslaat naar het oosten hiermee niet gewoon verplaatst van de Duinlaan naar de nieuwe oversteek ten zuiden van de rotonde?

- In het fietspad naar de oversteek zit voor fietsers vanuit het zuiden wel een erg scherpe bocht (>90°).

Vraag 20: Hoe gaat U zorgen dat deze fietsers deze afslag toch gaan nemen, rechtdoor fietsen is hier immers toch logischer?

- Autoverkeer afslaand op de rotonde richting de Europalaan rijdt in het conceptontwerp fysiek bijna parallel aan het stukje fietspad vlak voor de fietsoversteek. Aankomende fietsers zullen hierdoor moeilijk te zien zijn voor het autoverkeer. Juist bij de Duinlaan werd een vergelijkbare situatie aangemerkt als gevaarlijk. Bij de Duinlaan wordt nu van alles geprobeerd om deze situatie weg te halen en hier lijkt hij weer gecreëerd te worden.

Vraag 21: Waarom denkt u dat dit hier dan geen problemen zal gaan geven?

- Fietsverkeer vanuit de Van Heeswijkstraat dat naar het noorden wil moet straks deze fietsoversteek nemen. Hiervoor moeten ze eerst rechts afslaan richting het zuiden en dan linksaf naar de nieuwe oversteek. Dit is niet logisch; zeker gezien de ‘oude bekende’ route linksaf direct richting de Duinlaan er, weliswaar als één richtingsfietspad, ook weer is in dit ontwerp. Alleen zeggen dat dit gedrag is wat moet veranderen gaat het gevaar wat hier ontstaat niet oplossen.

Vraag 22: Hoe gaat U ervoor zorgen dat deze fietsers toch deze nieuwe oversteek gaan nemen?

Kruising westelijk fietspad met de Van Heeswijkstraat ter plaatse van de rotonde

- In het conceptontwerp moet fietsverkeer dat vanuit het noorden komt voorrang verlenen op fietsverkeer dat vanuit het zuiden afbuigt de Van Heeswijkstraat in. Dit is niet zoals op de meeste rotondes waar fietsverkeer op/direct aan de rotonde voorrang heeft en dus niet logisch en maakt dat de fietsbewegingen minder voorspelbaar zijn.

Vraag 23: Waarom is dit zo gedaan?

Oostelijk fietspad langs Horst tussen Duinlaan en Van Heeswijkstraat

- Fietzers die aankomen op Duinlaan vanuit zuidelijke richting kunnen daar rechtsaf en rechtdoor (meest waarschijnlijk) maar automobilisten weten dat niet zeker want linksaf mag en kan wel.

Vraag 24: Hoe gaat (zo veel als mogelijk) voorkomen worden dat fietsers hier linksaf slaan?

- De ontworpen aansluiting van het oostelijk fietspad op de Duinlaan zorgt ervoor dat wanneer hier fietsers rijden het zicht op de Duinlaan in oostelijke richting voor autoverkeer belemmerd wordt. Er wordt nu al vaak aangegeven dat juist het zicht die kant op een probleem is en dit zal niet verbeteren met dit ontwerp.

Vraag 25: Levert dit dan niet weer een gevaarlijke situatie op?

- Het fietspad ligt behoorlijk dicht langs de Horst. In de huidige situatie steken vrachtwagens en bussen regelmatig over de berm om de bocht te halen vanuit de Van Heeswijkstraat naar de Horst richting noorden. In het conceptontwerp wordt de bocht hier direct na de rotonde er niet ruimer op, mede door de midden geleider.

Vraag 26: Levert dit geen gevaar op voor fietsers?

- Er zullen zeker voetgangers op dit fietspad terecht komen vanuit de vakantieparken richting De Efteling. Fietzers zullen hiervoor moeten gaan uitwijken en komen dan wellicht dicht bij de weg terecht.

Vraag 27: Hoe gaat U voetgangers ontmoedigen om hier langs te gaan?

- De Horst moet dichter naar de huizen aan de Van Heeswijkstraat om voldoende ruimte te creëren voor dit oostelijke fietspad. Echter de geluidsnorm op de gevels wordt in de huidige situatie al overschreden; dichterbij brengen is daarmee dus onmogelijk omdat de geluidsnorm hiermee nog verder wordt overschreden.

Vraag 28: Hoe gaat U voorkomen dat de geluidsrug nog hoger wordt dan in de huidige situatie?

Westelijk fietspad (en ontbrekend voetpad) langs Horst tussen Duinlaan en Van Heeswijkstraat

- In het conceptontwerp wordt dit fietspad eenrichtingsverkeer. Ongeveer alle aanwezige buurtbewoners hadden hier dezelfde mening over: dit gaat als twee richtingen gebruikt worden. Het is namelijk de meest logische route naar de Duinlaan.

Vraag 29: Hoe gaat U voorkomen dat men deze kortere route tegen het verkeer in gaat nemen?

- Het voetpad wordt ter plaatse van de huisnummer 81 t/m 85 versmald naar 2 tegels. Dit is dan geen voetpad meer maar het lijkt er alleen maar een beetje op, dit geeft verwarring. Er is in de huidige situatie ruimte voor een volwaardig voetpad en een tweerichtings fietspad.

Vraag 30: Waarom past een volwaardig voetpad nu niet meer?

Tijdens de inloopavond werd gezegd dat voetgangers over de Van Heeswijkstraat moeten gaan lopen. Gevoelsmatig zouden wij over het fietspad blijven lopen: men loopt namelijk liever over een fietspad dan over een straat (wat volgens artikel 4 van de RVV ook de bedoeling is wanneer er geen voetpad maar wel een fietspad aanwezig is). Maar op het eenrichting fietspad is niet veel ruimte voor voetgangers uit twee richtingen samen met fietsers.

Vraag 31: Hoe gaat U er voor zorgen dat voetgangers daadwerkelijk over de straat gaan lopen?

Vraag 32: Hoe past het over de straat lopen in de Verkeersvisie 2025 van de Gemeente Loon op Zand waarin veiligheid voor fietsers en voetgangers voorop staat?

Vraag 33: Laat voetgangers maar gebruik maken van de straat is toch niet veilig te noemen?

- Op dit traject lopen vaak groepen mensen van en naar de Efteling maar ook bewoners uit de omringende wijken nemen deze route zeer vaak richting de duinen. Deze aantallen voetgangers lopen straks allemaal door de Van Heeswijkstraat. De bocht in de Van Heeswijkstraat is daarentegen niet overzichtelijk; je kunt niet door de bocht heen kijken omdat hij niet vloeiend is.

Vraag 34: Hoe voorkomt U in het huidige ontwerp dat dit tot gevaarlijke situaties gaat leiden?

- Op een gegeven moment werd gezegd dat door de haag hier weg te halen en tegels neer te leggen er makkelijker aan deze zijde van de Van Heeswijkstraat geparkeerd zou kunnen worden. Je zou zo beter je portier kunnen openen.

Vraag 35: Is het incidenteel kunnen parkeren van auto's belangrijker dan een groene omgeving?

Vraag 36: Is er bekeken of parkeren aan die zijde van de Van Heeswijkstraat überhaupt gebeurt, dan wel praktisch is (wanneer men daar parkeert wordt in/uitrijden uit de uitritten wel erg lastig)?

Vraag 37: Maakt het beter mogelijk maken van parkeren van auto's in combinatie met voetgangers op diezelfde weg de situatie in de Van Heeswijkstraat niet alleen maar nog gevaarlijker?

Vraag 38: Verwacht men niet dat uitstappende automobilisten aan de Horst zijde een gevaar zullen opleveren voor het fietsverkeer?

Vraag 39: Verwacht men niet dat er juist (met twee wielen) geparkeerd gaat worden op deze strook van tegels wat zelfs nog meer gevaar op gaat leveren voor de fietsers?

- De gemeente wil een groene gemeente zijn (zie onder meer het door het college voorgestelde scenario 2 in het IBOR2024-2034) en heeft ook initiatieven als lever een tegel in voor groen. Daarnaast was het aanplanten van de bestaande haag van laurier een verplichting voor de aannemer vanuit de gemeente bij de bouw van de huidige woningen.

Vraag 40: Hoe is het hier inleveren van groen te rijmen met het gemeentelijk beleid?

Vraag 41: Dit is toch eerder grijs voor groen in plaats van andersom?

Inrichting groen, straatverlichting

- In het huidige conceptontwerp is groen en straatverlichting nog niet meegenomen. Dit willen we wel graag zien voordat het plan definitief wordt. Zo zijn er zorgen over herplant van te kappen bomen en bosages en inschijnen van autolampen. Ook staat er in de huidige situatie overal en nergens straatverlichting met daardoor behoorlijke lichtvervuiling.

Vraag 42: Wanneer wordt de inrichting van groen en straatverlichting duidelijk?

Vraag 43: Worden we opnieuw uitgenodigd om hierover te praten?

- Er was sprake van het verplaatsen van nog jonge bomen. Helaas is de ervaring met aanleg van nieuw openbaar groen in deze omgeving niet erg goed (plantenvakken tot 3 keer toe opnieuw aangepoot en weer grotendeels dood, diverse bomen voor de tweede keer aangepoot).

Vraag 44: Is dit werkelijk verplaatsen van bomen of kappen en nieuwe aanplant?

Vraag 45: Gaat de gemeente nu beter toezien op het onderhoud?

Haalbaarheidsonderzoek samengaan de Vaert en Van Haestrechtcollege

- Anticiperen met het plan op iets waarvan je niet weet wat er komt is logisch. Echter half 2024 moet al wel duidelijk zijn of er in de huidige ‘hotelzone’ ten zuiden van de Duinlaan geen hotel komt maar de gecombineerde nieuwbouw van De Vaert en het Van Haestrechtcollege. Maar ook als de scholen ten noorden van de Duinlaan zouden komen tussen de Horst en de N261 zal dit voor een compleet andere verkeerssituatie in dit gebied gaan zorgen.

Vraag 46: U heeft aangegeven hier nu geen rekening mee te gaan houden behalve met aanbrengen van een deel van het riool. Maar brengt het nu al definitief uitwerken van de plannen hierdoor geen aanzienlijke financiële risico’s met zich mee die dus voorkomen kunnen worden?

Resumé reacties buurt:

- Rotonde voor autoverkeer is prima.
- Niet duidelijk geworden waarom de oversteek Duinlaan-Horst niet veiliger wordt door plaatsen van verkeerslichten.
- Oostelijk fietspad gaat weinig gebruik worden en zorgt voor verplaatsen problemen.
- Oneigenlijk gebruik van westelijk fietspad met alle gevolgen van dien.
- Verdwijnen voetpad langs de Horst is onbegrijpelijk.
- Weghalen haag tussen fietspad/voetpad en Van Heeswijkstraat is onbegrijpelijk en levert vooral problemen op.
- Niet overtuigd dat dit het beste plan is en er geen betere alternatieven zijn.
- Niet duidelijk waarom het conceptontwerp zo ver afwijkt van het adviesontwerp waarop de raad het krediet vrij gegeven heeft op 30-3-2023.

Hoe gaat het nu verder?

- Tijdens de inloopavond werd aangegeven dat dit conceptontwerp in grote lijnen al definitief is en eventueel alleen nog op kleine details aangepast kan worden.

Vraag 47: We vragen ons dan ook af wat er nog met onze zorgen en opmerkingen gedaan gaat en kan worden.

- Het rijmt ook niet met wat portefeuillehouder wethouder Brekelmans heeft toegezegd aan de raad in de raadsvergadering van 30-3-2023:
Quote “gaan we de verdere uitwerking (van het voorstel) doen samen met de omwonenden.... zeker gaan we met omwonenden goed in de slag om te kijken zodat zij er de minste last van mogen hebben” einde quote.
Ook in de opiniërende ronde van 23 -3-2023 en in een persoonlijk gesprek met wethouder Brekelmans op 23-3-2023 heeft hij de toezegging tot samenwerking met omwonenden gedaan.

We hebben als omwonenden nu het gevoel gekregen dat alles wat we nu nog aandragen mosterd na de maaltijd is en dat we helaas toch geen inspraak hebben (gehad).

Vraag 48: Graag Uw reactie hierop.

Vraag 49: Komt er nog een mogelijkheid om in te zien hoe onze opmerkingen (waar dat mogelijk was) verwerkt zijn in het definitieve plan?