

Reacties aanpassing rotonde Geldropseweg

Van 23 december 2021 tot 14 januari 2022 hebben twee ontwerpen voor de aanpassing van de rotonde Geldropseweg ter inzage gelegen. Er is gevraagd welk ontwerp de voorkeur heeft en of er nog aandachtspunten zijn die bij de verdere uitwerking mogelijk kunnen worden meegenomen. Hierop zijn 23 verschillende reacties binnengekomen.

De ingediende reacties zijn in dit document samengevat weergegeven. Reacties die inhoudelijk op elkaar lijken zijn bij elkaar gevoegd en voor wat betreft het onderwerp gegroepeerd. Inhoudelijk is alleen een reactie gegeven op vragen en opmerkingen die betrekking op de ontwerpen. Een antwoord ontbreekt op reacties waarbij alleen een voorkeur voor één van de ontwerpvarianten is uitgesproken. Dit is voor kennisgeving aangenomen.

Samenvatting reacties

De meeste reacties zijn binnengekomen van bewoners die rondom het gebied wonen en waar de verkeerssituatie in de straat gaat veranderen. Veel mensen geven de voorkeur voor variant 1. Hierbij wordt de Burgemeester Serrarisstraat in zijn geheel afgesloten van de Muggenberg voor gemotoriseerd verkeer. De verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straat neemt daardoor toe en er wordt voorkomen dat deze straat gebruikt wordt als alternatieve verbinding voor de Geldropseweg. Er zijn zorgen geuit en aanvullende oplossingen aangedragen voor de verkeerstoename in met name de Burgemeester Deelenstraat, Burgemeester Strijbosstraat en Burgemeester Michelstraat. De voorgestelde inrichting van de Hendse Driessen wordt door omwonenden niet als verkeersveilig ervaren. Op het ontwerp van de ovonde zijn enkele opmerkingen gekomen.

Vervolgstappen

Er wordt extra onderzoek uitgevoerd om de effecten van de mogelijke afsluiting van de Burgemeester Serrarisstraat beter te kunnen beoordelen. In dit onderzoek wordt tevens bekeken of het wenselijk is om bijpassende verkeersmaatregelen te treffen. In de eerste helft van februari wordt een verkeerstelling uitgevoerd om de bestaande verkeerssituatie van de Burgemeester Serrarisstraat en de zijstraten die uitkomen op de Geldropseweg beter in kaart te brengen. In een overleg met de directe omgeving worden de resultaten gedeeld en verkend in hoeverre aanvullende maatregelen wenselijk zijn.

Het aangepaste ontwerp wordt vervolgens gepresenteerd in een openbare bijeenkomst, die voor iedereen toegankelijk is. Daarna wordt het college van burgemeester en wethouders voorgesteld om een voorkeursvariant vast te stellen.

Een gedeelte van het noordelijk gelegen weiland wordt gebruikt om de ovonde mogelijk te maken. Het bestemmingsplan dient daarvoor aangepast te worden. Het aanpassen van een bestemmingsplan duurt normaal gesproken ongeveer 9 maanden. In de tussentijd wordt de voorkeursvariant uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Zodra de voorkeursvariant is vastgesteld, wordt het verkeersbesluit genomen waarin de verkeerskundige aanpassingen ten opzichte van de huidige situatie zijn opgenomen. Tegen dit verkeersbesluit kan bezwaar worden aangetekend.

Nr.	Verkorte weergave reactie	Antwoord
Ontwerp Ovonde		
1	Ik stel voor om een duidelijker onderscheid te maken tussen auto's en fietsers en dan met name aan de Geldropseweg - Muggenberg. Om die route echt het gevoel te geven van 'de doorgaande weg' is het voor mij logisch om geen kruisingen te maken met fietsers. Zoals het nu is ingetekend kruisen fietsers nu 2x de rijbaan voor auto's. Mijn voorstel is om deze kruisingen ongelijkvloers te maken. De fietsers gaan, zoals ik het zie, door een fietstunnel onder de Muggenberg door en onder de Geldropseweg (noordzijde) door.	<p>Bij het ontwerp is zowel rekening gehouden met het auto- als het fietsverkeer. Voor het autoverkeer om het gebruik van de Muggenberg en randweg te stimuleren. Het fietsverkeer wordt een veilige en comfortabele oplossing geboden. Mede vanwege het comfort zit de fietser in de voorrang.</p> <p>Op en nabij de bestaande rotonde komen diverse fietsrelaties bij elkaar. Naast de relatie Muggenberg – Geldropseweg (noord) zijn dit ook de verbindingen met de Burgemeester Serrarisstraat, Geldropseweg (centrum) en Rulselaan. Vanwege al deze fietsrelaties en de beperkte ruimte is een fietstunnel niet realiseerbaar dan wel inpasbaar.</p>
2	Ook de ovonde als een uitgerekte rotonde zou ik verder uitrekken, zodat er meer vloeiende lijnen ontstaan en niet een gedrongen situatie waarbij er 3 a 4 keer een bochtje moet worden genomen. Dit remt de snelheid teveel en dat maakt het weer logischer om alsnog het dorp in te rijden i.p.v. de 'logische' route te nemen. Ik zie een lange, flauwe bocht voor me. Lijkt mij veel meer het doel dienen.	<p>Het verder uitrekken van de ovonde heeft voordelen voor het doorgaand autoverkeer op de route Geldropseweg (noord) – Muggenberg.</p> <p>Deze oplossing heeft voor het fietsverkeer meer nadelen als het gaat om de verkeersveiligheid en het comfort. Fietsers kunnen dan niet in de voorrang worden afgewikkeld (comfort). De snelheid van het autoverkeer neemt bij het verder uitrekken van de ovonde ook toe. Omdat de ovonde als een uitgerekte rotonde wordt gezien, kunnen de fietsers, vergelijkbaar met de bestaande rotonde, in de voorrang blijven. Vanwege de voorrang van fietsers is het van belang dat de snelheid van het autoverkeer op de oversteeklocaties wordt geremd.</p>
3	Wij verzoeken u na te gaan of het realiseren van 2 richting fietsverkeer langs de Geldropseweg wel gewenst is, zeker in combinatie met het aanpassen van de rotonde.	<p>Het tweerichtingen fietspad langs de Geldropseweg is in beeld om de verkeersveiligheid van fietsers nabij de aansluiting op de A67 te verhogen.</p> <p>Bij het ontwerp van de ovonde is uitgegaan van het aansluiten op de bestaande fietsstructuur. Voor de Geldropseweg (noord) geldt dan ook fietspaden in een enkele richting. In combinatie met de directheid van fietsroutes wordt de fietsstructuur rondom de ovonde in twee richtingen gefaciliteerd. Dit geldt ook voor de voorziene fietsoversteken. Het niet faciliteren van de fietsbewegingen, ook bij beperkte aantallen, leidt tot onveilige situaties doordat fietsers in de praktijk veelal de</p>

		kortste routes nemen en daarmee tegen de richting in gaan fietsen. Ongewenst gedrag zorgt vervolgens voor verkeersonveilige situaties.
4	Ook lees ik ergens dat men de fietsstructuur op de Ovonde twee richtingen wil maken..... levensgevaarlijk. Door de hogere snelheden van de fietsers en brommers is het al moeilijk inschatten of bij het afslaan het goed gaat, laat staan dat deze ook nog van de “verkeerde” kant mogen komen.	Zie antwoord bij 3.
5	Onze voorkeursvariant is variant 1. De onwenselijkheid van een enkele aansluiting als de Muggenberg verdiept wordt aangelegd om onder het spoor door te kunnen gaan weegt mijns inziens zwaarder dan het beperkt aantal woningen dat iets om moet rijden via de Burg. Deelenstraat om naar Geldrop te rijden. Variant 1 zorgt ook voor overzichtelijker en veiliger beeld voor fietsers op de Muggenberg en rotonde. Doordat de rotonde in variant 1 groter is, is het stimulerings-effect (randweg boven kern) iets groter dan in variant 2, ook daarom lijkt variant 1 ons een betere keuze.	-
6	Overlast (doorgaand) autoverkeer door woonwijk Al jaren zijn er klachten vanuit onze wijk over de snelheid en daardoor de onveiligheid van het autoverkeer in een 30km/u wijk met veel fietsers en veel gelijkwaardige kruisingen. Een auto die zich aan de maximumsnelheid houdt, leidt nauwelijks tot overlast of onveiligheid, maar met name in de spitsen en 's avonds wordt er hard gereden. Naast onveiligheid geeft dit ook trillings- en geluidsoverlast voor bewoners, ook omdat het wegdek uit elementen bestaat en in matige conditie is. We vrezen dat het doorgaande verkeer door onze woonstraat alleen maar toeneemt als de flankerende maatregelen in de kern worden gerealiseerd. Dus helemaal afsluiten zoals in variant 1 is een goede zaak, want variant 2 lost dit probleem in de ochtend nauwelijks op.	-
7	Aansluiting Burg Serrarisstraat / Muggenberg probleem voor fietsers in variant 2. Een extra bezwaar bij variant 2 is dat de doorgaande fietsroute richting Geldrop meer scherpe bochten maakt. De versmalling in variant 2 aan het eind van de Burg Serrarisstraat levert voor afslaande fietsers een lastig punt op. Variant 1 is hier veel beter omdat er dan geen fiets- en autoverkeer gemengd worden op deze T-splitsing.	-
8	Uit de notitie “Beoordeling kruispuntvarianten rotonde Geldropseweg te Heeze” blijkt duidelijk dat zowel de variant B als de variant C de gestelde doelen kunnen bereiken. Wij begrijpen daarom niet waarom variant B niet verder uitgewerkt	Zowel variant B als C dragen beide bij aan het stimuleren van het gebruik van de Muggenberg – randweg. Dit effect is bij variant B groter ten opzichte van variant C. Nadeel bij variant B is dat de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer ten koste

	<p>wordt. Dit mede gezien te bereiken doelen. Die kunnen zowel bij variant B als variant C worden bereikt. Zie ook onze opmerkingen onder Doelen.</p> <p>Wij zien graag variant B verder uitgewerkt.</p>	<p>gaat van de fietser. Doordat het fietsverkeer niet in de voorrang zit, geeft dit minder comfort (wachttijden). In combinatie met de hogere snelheden van het gemotoriseerd verkeer zijn dit afwegingen geweest om variant C nader uit te laten werken.</p>
9	<p>Van de twee nu nog ter discussie staande varianten van de rotonde geven wij de voorkeur aan de variant, waarbij auto's vanuit de Burg. Serrarisstraat nog steeds rechtsaf naar de rotonde kunnen afbuigen. Dit voorkomt in de ochtend overbelasting van de Burg. Deelenstraat.</p>	-
10	<p>Wij verzoeken u om het realiseren van een tankstation niet mee te nemen bij de beslissing om de rotonde aan te passen en de wijze waarop maar wel met de mogelijkheid om een onderdoorgang te realiseren.</p>	<p>Er wordt niet specifiek rekening gehouden met de komst van een tankstation. Er wordt wel rekening gehouden dat er in het weiland een ontwikkeling kan komen. Bij het ontwerp van de ovonde is al wel rekening gehouden met de toegang naar deze planlocatie zodat bij een toekomstige ontwikkeling een verkeersveilige ontsluiting mogelijk is. De ovonde ligt op voldoende afstand van de spoorwegovergang zodat een onderdoorgang bij het spoor mogelijk blijft.</p>
11	<p>Mijn inziens is dit geen oplossing voor verkeer naar de Weibossen en als ondernemer moeten we doorgaand verkeer niet ontmoedigen.</p>	<p>De gemeente Heeze-Leende wil het doorgaande verkeer stimuleren om de randweg structuur te gebruiken, zodat het in het centrum rustiger wordt. De voorgestelde ovonde moet het (doorgaand) verkeer nog meer stimuleren in het gebruik van de randwegstructuur.</p>
12	<p>De ideale oplossing lijkt mij de oude situatie wat betreft de aansluiting op de Muggenberg via het Kreijl te herstellen met een onderdoorgang bij het spoor. Dit geeft veel meer vrijheden ten aanzien van de rotonde. De aanleg van een onderdoorgang bij het spoor kan in alle rust zonder verkeershinder plaatsvinden. De scherpe bocht in de Muggenberg verdwijnt, evenals de druk op de rotonde Geldropseweg. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de huidige wegenstructuur en spoorwegovergang. Een geheel nieuw tracé aanleggen is zowel ruimtelijk als financieel gezien niet realistisch.</p>	<p>De oplossing wordt zoveel mogelijk gezocht binnen de huidige ligging van de wegen. De aanleg van een geheel nieuw tracé en een nieuwe (ongelijkvloerse) spoorwegovergang vallen buiten de scope van dit project.</p>
Verkeerssituatie Hendse Driessen		
13	<p>We hebben de klemmende voorkeur om het fietspad naast de Hendse Driessen te leggen zodat auto's en fietsers hier elkaar niet tegenkomen. Dit wordt in de toekomst belangrijker als het fietsverkeer toeneemt door de tweezijdige fietspad richting Geldrop.</p> <p>Het stukje straat is te smal voor fietsverkeer in twee richtingen en autoverkeer. Denk bij fietsverkeer aan scholieren die met 3 rijen dik fietsen en zich nergens iets van aan trekken. Elektrische fietsen die met een onverwachte snelheid het</p>	<p>Een vrijliggend fietspad is niet te realiseren zonder een rij bomen in de tussenberm te verwijderen. Dit geniet niet de voorkeur met als uitgangspunt het behoud van (zoveel mogelijk) bomen. De fietsstraat is de verbinding tussen de fietsstructuur van de ovonde en het fietspad langs de Geldropseweg. Voor het fietsverkeer is sprake van een doorgaande route. Over een korte afstand mengt het bestemmingsverkeer van de Hendse Driessen zich met</p>

	<p>fietspad op vliegen en dan nog scooters. Doordat de fietsers eerst een eigen fietspad hebben, daarna een stuk fietspad moeten delen met autoverkeer, waarna ze weer een eigen fietspad op gaan, lijdt in onze ogen alleen maar tot verwarring. Vele zullen er niet bij stilstaan dat er ook een gezamenlijk stuk fietspad is met autoverkeer. Dit is niet veilig.</p> <p>Wij zien niet in hoe dit nu veiliger is dan het fietspad helemaal door te trekken? Er is mogelijk ruimte te tussen de bomen. Een andere optie is, omdat de bomen nog klein zijn, deze te verplanten. Wellicht kunnen deze in of langs de rotonde gepland worden.</p>	<p>fietsers. Vanwege de lage verkeersomvang van het bestemmingsverkeer is menging van snel- en langzaam verkeer veilig mogelijk. Ook in de toekomst wanneer mogelijk aan de westzijde een fietspad in twee richtingen wordt gerealiseerd. Met deze oplossing wordt tegemoet gekomen aan het behoud van (zoveel mogelijk) bomen.</p> <p>Hoofdgroenstructuur Dit zijn gebieden, stroken en plekken die belangrijk zijn voor de uitstraling, verbinding en duurzaamheid van de hele gemeente of voor een hele kern. De hoofdstructuur is in de huidige vorm onmisbaar voor de gemeente. De hoofdstructuur is gericht op een permanente aanwezigheid van duurzaam groen in de vorm van een volwassen, sterke structuur met een duurzame opbouw in functie, leeftijd en toegepaste soorten. Onder deze structuur vallen parkzones, dorpsranden, groene toplocaties (waaronder entrees), hoofdwegen en onmisbare ecologische verbindingen. De hoofdstructuur is beschermd en wordt in de regel alleen verstoord om de kwaliteit van de structuur te verhogen of als daar een gegronde reden voor is waarbij wordt gekeken of er een mogelijkheid is om desondanks de kwaliteit van de structuur te verhogen of te waarborgen.</p> <p>Verplanten De bomen welke gemarkeerd zijn om te verplanten zijn eiken welke in 1995 geplant zijn. Technisch gezien hebben deze bomen geen overlevingskans wanneer je deze zou verplanten. Daarnaast maken ook deze bomen een belangrijk onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur.</p>
14	De keuze is gemaakt om de rotonde richting het noordwesten te verleggen (tov de 3 eerdere varianten), is daar nog inspraak op mogelijk?	De ovonde is inderdaad verplaatst naar het noordwesten. Dit heeft met name te maken met de aansluiting van de Rulselaan. In de huidige situatie sluit deze aan op de rotonde. In het ontwerp sluit deze aan op de Geldropseweg.
15	Er komt een aparte aansluiting van de rotonde naar het weiland, wat zijn de plannen daarvoor?	Het is op dit moment nog niet bekend wat er met het weiland gaat gebeuren. Bij het ontwerp van de ovonde is rekening gehouden met een toegang naar deze planlocatie, zodat bij een toekomstige ontwikkeling een verkeersveilige ontsluiting mogelijk is.

16	Door het verplaatsten van de rotonde neemt de geluidsbelasting naar onze woning toe, wat zijn de waarden en wat zijn de plannen om dit te voorkomen?	Voor het aanpassen van de rotonde wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Hierbij wordt ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Indien uit dit onderzoek blijkt dat er maatregelen genomen moeten worden, wordt dit gedaan.
17	Er 2 wagenbouwersgroepen bouwen aan de Hendse Driessen en het voor hen van belang is dat beide paradewagens op de laatste zondag van augustus in vol ornaat de bouwplaats kunnen verlaten richting centrum Heeze (via de Geldropseweg). Naast de breedte van de voorziene fietsstraat en de evt. krapte in bochten is voor ons ook van belang de situering van straatmeubilair en bomen direct langs de doorgaande route Hendse Driessen - Geldropseweg. De paradewagens zijn namelijk hoger/breder/langer dan gebruikelijk in het verkeer.	Bij de verdere uitwerking wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid van de paradewagens op de route naar de ovonde.
Aansluiting Burgemeester Serrarisstraat op de Muggenberg en de verkeerskundige gevolgen		
18	Tijdens de Brabantse Dag is tot nu toe de Burg. Serrarisstraat calamiteitenroute en mogen er op deze straat geen auto's geparkeerd staan. Gaat dat – althans voor ons deel van de straat – vervallen?	Dit vindt in overleg met de Veiligheidsregio plaats. Overwogen kan worden om de weg tijdens de Brabantsedag tijdelijk open te stellen als calamiteitenroute.
19	De aansluiting Burg. Serrarisstraat op de Muggenberg is onderdeel van de met de hulpdiensten afgestemde calamiteitenroute regulier en tijdens de Brabantsedag.	De Veiligheidsregio heeft aangegeven dat deze weg geen onderdeel uitmaakt van een calamiteitenroute. Tijdens de Brabantsedag kan de weg opengesteld worden zodat er wel uitgereden kan worden.
20	Alle straten haaks op de Weibossen vanuit de Geldropseweg zoals Deelenstraat, Michelsstraat zijn smalle straten voorzien van veel auto's. Dit is niet bij de Serrarisstraat het geval aangezien daar de huizen ruim voorzien zijn van oprit. De Burg. Deelenstraat is smal, heeft ook smalle – en door de grote bomen nogal hellende – trottoirs. Ook zijn er gewoonlijk – weliswaar aan één kant – een aantal auto's geparkeerd. De aansluiting van deze straat naar de Geldropseweg is nogal onoverzichtelijk en het zal niet meevallen om met name 's ochtends, als er veel verkeer over de Geldropseweg van en naar het dorp gaat, veilig de weg op te draaien. Wij voorzien dan ook opstoppen op de Burg. Deelenstraat.	Er wordt op korte termijn een verkeersonderzoek uitgevoerd om de verkeerssituatie van de Burgemeester Serrarisstraat en de zijstraten die uitkomen op de Geldropseweg beter in kaart te brengen. Met verkeerstellingen wordt een actueel beeld verkregen van de omvang van het verkeer verdeeld over de dag. De resultaten worden gebruikt om de te verwachten effecten van de mogelijke afsluiting in te schatten. De huidige inrichting en het parkeergedrag wordt in de afweging betrokken. In overleg met de directe omgeving worden de resultaten gedeeld en verkend in hoeverre aanvullende maatregelen wenselijk zijn.
21	Is er onderzoek gedaan naar de toename van het verkeer in de Burg. Deelenstraat bij variant 1 of is het een aanname dat dit wel acceptabel is?	Zie antwoord 20.
22	Het afsluiten van de Serrarisstraat zal leiden tot het herleiden van het stations verkeer door de Burg. Deelenstraat en wellicht de Burgemeester Strijbosstraat of Michelstraat. Deze straten bieden weliswaar een kortere toegang naar het station, maar zijn niet ontworpen voor de hoeveelheid verkeer die hiermee gepaard gaat, zeker niet in 2 richtingen. Afsluiting van de Burg. Serrarisstraat moet zoveel mogelijk worden voorkomen om doorstroming van verkeer naar het NS station mogelijk te maken;	Zie antwoord 20.

23	<p>Daarnaast leidt het verkeer dat eenzijdig in de Burg. Deelenstraat geparkeerd staat regelmatig tot aanzienlijke opstoppingen en gevaarlijke situaties voor de doorstroming. Dit wordt veroorzaakt doordat doorstromend verkeer slechts in één richting door de straat kan bewegen. Dit is een uitermate onwenselijke situatie, zowel vanuit bewonersperspectief, als vanuit doorstromings perspectief van het verkeer naar het NS station.</p> <p>De voorgestelde wijziging van het afsluiten van de Serrarisstraat zal ertoe leiden dat deze tijdelijke situatie, permanent zal worden.</p>	Zie antwoord 20.
24	<p>Indien de Serrarisstraat toch in één of beide richtingen zal worden afgesloten dan is een verkeersregulatie plan nodig voor verkeer naar NS station Heeze. Hierbij kan gedacht worden aan het instellen van een éénrichtings doorstroming waarbij voorkomen wordt dat verkeer in beide richtingen door de Burg. Deelenstraat of Michelstraat naar het NS station moet.</p> <p>Mogelijkheden ideeën hiervoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> + eenrichtings verkeer heen via Burg. Deelenstraat naar station NS, eenrichtingsverkeer via Serrarisstraat retour; + eenrichtings verkeer heen via Burg. Deelenstraat naar station NS, eenrichtingsverkeer retour via de Burg. Michelsstraat of v.v. 	Zie antwoord 20. Bij de verkenning naar aanvullende maatregelen wordt de suggestie voor eenrichtingsverkeer in de Burgemeester Deelenstraat en Burgemeester Michelstraat meegenomen.
25	Ik ben erg benieuwd waar de veronderstelling dat er geen toename van verkeersdrukke voor de Burg. Deelenstraat op gebaseerd is. Zijn hier onderzoeken naar gedaan? Wat staft uw aanname hierop?	Zonder aanvullende maatregelen zal er meer verkeer door de Burgemeester Deelenstraat gaan rijden. Zie verder antwoord 20.
26	Ik ben benieuwd welke varianten onderzocht zijn want ik kan me voorstellen dat een te onderzoeken variant is dat om de Burg. Deelenstraat ook een éénrichtingsverkeer te laten worden alsook bijvoorbeeld de Burg. Strijbosstraat, een voor ingaand en een voor uitgaand verkeer richting de Geldropseweg?	Dit is tot op heden niet nader onderzocht. Naar aanleiding van de reacties die zijn binnengekomen en het aanvullende onderzoek (zie antwoord 20), wordt dit wel onderzocht.
27	<p>De Burg. Serrarisstraat is een levensader voor de hele Weibossen en zijn de dwarsstraten (Delenstraat etc) niet ingericht op meer verkeer, daarnaast wil men toch de meest directe weg richting Geldrop. Door een juiste aansluiting op de Muggenberg is er totaal geen gevaar voor fietsers.</p> <p>Ik acht deze variant 2 voor de afwikkeling van het verkeer in de buurt verre te prefereren boven de andere variant, omdat daarin het verkeer uit de Weibossen gedwongen zou worden overal en steeds de Geldropseweg over te steken, wat van uit de diverse dwarsstraten gevaarlijk en overzichtelijk is en bovendien zou leiden tot opstoppingen in de dwarsstraten, vooral in de drukke (spits-)uren.</p>	Het laten vervallen van de aansluiting van de Burgemeester Serrarisstraat op de Muggenberg verhoogt de verkeersveiligheid ter plaatse. Er ontstaat een conflictpunt minder voor het autoverkeer. De ligging dicht op de ovonde is ook niet ideaal en bij het handhaven van de aansluiting heeft dit ook nadelige gevolgen voor de vormgeving van de ovonde. Om ruimte te creëren voor de aansluiting met de Burgemeester Serrarisstraat wordt de ovonde in variant 2 compacter vormgegeven. Dit leidt tot hogere snelheden op de ovonde bij het afslaan naar de Geldropseweg richting het centrum. Dit geldt vooral van verkeer vanaf de Muggenberg richting het centrum. De ruime vormgeving – benodigd voor het vrachtverkeer – zorgt voor hogere snelheden. De compactere vormgeving van de ovonde geeft het vrachtverkeer minder

		<p>comfort. Op basis van voorgaande overwegingen heeft variant 2 verschillende aandachtspunten ten opzichte van variant 1 met een afsluiting.</p> <p>Met de afsluiting wordt tevens voorkomen dat de Burgemeesters Serrarisstraat in de toekomst meer verkeer krijgt te verwerken op het moment dat de route door het centrum minder aantrekkelijk wordt ingericht voor doorgaand verkeer. Het effect op de verkeerscirculatie op wegen in de directe omgeving wordt verkend binnen het aanvullende onderzoek (zie antwoord 20)</p>
28	Wij spreken geen voorkeur uit voor de varianten waarbij de Burg. Serrarisstraat geheel of gedeeltelijk wordt afgesloten omdat wij van mening zijn dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met alternatieven. De Burg. Serrarisstraat moet openblijven.	Zie antwoord 20.
29	Hoeveel auto's per dag rijden er in de Burgemeester Serrarisstraat?	Uit de laatste telling van enkele jaren geleden blijkt dat er circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal door de Burgemeester Serrarisstraat rijden. Aanvullend onderzoek vindt op korte termijn plaats voor een actueel beeld van de verkeersomvang op zowel de Burgmeester Serrarisstraat als enkele zijwegen die aansluiten op de Geldropseweg (zie antwoord 20).
30	De trottoirs in de Burg. Deelenstraat zijn door de grote Beukenbomen inmiddels zeer smal en de tegels liggen erg schuin. Daardoor maken veel voetgangers gebruik van de straat in plaats van het trottoir.	De boomwortels in relatie tot de trottoirs heeft onze aandacht. De wortelopdruk wordt benaderd vanuit het oogpunt overlast. Bomen hebben natuur- milieu- en ecologische waarden, landschappelijke waarden, Daarnaast zijn bomen beeldbepalend en zorgen ze voor een prettige leefomgeving door het zorgen voor verkoeling, fijnstof afvang, Co2 opslag etc.
31	Ik zou graag willen weten waarop het advies gebaseerd is om de Burg. Serrarisstraat te herinrichten, graag zou ik de informatie en onderzoek hierover willen ontvangen.	Het eventueel afsluiten van de Burgemeester Serrarisstraat is een direct gevolg van de aanpassing van de rotonde Geldropseweg. De gemeente Heeze-Leende wil het doorgaande verkeer stimuleren om de randweg structuur te gebruiken, zodat het in het centrum rustiger wordt. Aanvullend onderzoek is voorzien om aan de hand van actuele gegevens de te verwachten effecten van de afsluiting in beeld te brengen (zie antwoord 20).
32	Overigens wil ik ook nog melden dat in de huidige voorgestelde variant 2, er alleen "uitgaand" verkeer mogelijk is en alleen rechts afslaand. Ook dit vind ik erg kortzichtig. Sowieso moet het mogelijk blijven om rechtsaf de Burg.	Het openhouden van de aansluiting van de Burgemeester Serrarisstraat op de Muggenburg voor het gemotoriseerd verkeer (in 1 of 2 richtingen) heeft ook gevolgen voor de

	<p>Serrarisstraat in te draaien als je uit de Nieuwe Hoeve komt. De gemeente wil de rondweg toch stimuleren? Door deze ingang gebruiken ook vele inwoners van de Weibossen deze weg (boodschappen COOP of komende uit Leende). Als deze afgesloten wordt, zullen veel meer mensen een weg door de bebouwde kom gaan zoeken. Ook de opmerking dat het afslaan de Burg. Serrarisstraat in gevaarlijk zou zijn, is klinkklare onzin omdat het verkeer sowieso al moet afremmen voor de rotonde, en komende vanuit de Nieuwe Hoeven heb je uitstekend overzicht over de weg en het fietspad (beide kanten).</p>	<p>vormgeving van de ovonde. De afweging moet dan ook in een groter geheel worden beoordeeld. Zie ook antwoord 27.</p>
33	<p>Het ontmoedigen van doorgaand verkeer door de kern is een goede zaak en we kunnen bevestigen dat de nieuwe randweg goed gebruikt wordt: het extra verkeer op de Muggenberg is voor ons goed hoorbaar. Het extra verkeer op de Muggenweg, en met name het lawaai van containervrachtwagens over de spoorrails, is duidelijk toegenomen. Het spoor heeft een geluidswand gekregen tegen het geluid, ons verzoek zou zijn om ook langs de Muggenberg geluidswerende voorzieningen te maken – de Muggenberg maakt nu veel meer geluid dan het spoor zelf.</p>	<p>Voor het aanpassen van de rotonde wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Hierbij wordt ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Indien uit dit onderzoek blijkt dat er maatregelen genomen moeten worden, wordt dit gedaan.</p>
34	<p>Dat het uitgaand verkeer (naar de Muggenberg) eventueel nog naar rechts kan afslaan. Dit vind ik een slechte oplossing en wel om de volgende reden: In de ochtend van 8.00 – 9.00 uur is het spitsuur op dat punt. Een dubbel fietspad en uitgaand verkeer van Muggenberg richting centrum en richting Geldrop wordt dan gemengd met autoverkeer uit de Burg. Serrarisstraat. Dit autoverkeer zou best eens omvangrijk kunnen zijn, omdat een groot deel van het “achterland “ zeg tot aan de Nicasiusstraat gebruik maakt van de Burg. Serrarisstraat, die zoals heden ook het geval is als racebaan wordt gebruikt. Nu dienen we een afweging te maken met daartegenover het gemak van een handjevol bewoners, zoals ik zelf, die zouden moeten omrijden. De overige bewoners wonen sowieso dicht bij de Burg. Deelenstraat en behoeven dus helemaal niet om te rijden . Mijns insziens weegt het veiligheidsaspect hier veel zwaarder dan het “gemak” voor een klein aantal bewoners. Vandaar zou ik willen pleiten voor een volledige afsluiting.</p>	-
35	<p>Om de overlast te van doorgaand verkeer in de Burgemeester Serrarisstraat te beperken en voor een betere fietsveiligheid heeft variant 1 de voorkeur.</p>	-
36	<p>Er is een keerruimte ingetekend in de Burg. Serrarisstraat. Deze is ongewenst omdat dat meer hangjeugd met auto's gaat aantrekken. Die nu al rond hangen op de wasstraat en daar veel overlast veroorzaken. Ik vind het geen probleem om onze klike's naar het begin van de afgesloten Serrarisstraat te rollen (hoek Theeuwenlaan bijv.). Zodat de vuilniswagen niet het afgesloten stuk van de Serrarisstraat in zou hoeven rijden. Indien de keerlus</p>	<p>Een keerlus is voorzien om te voorkomen dat vuilniswagens over een grotere afstand achteruit moeten rijden. Dit achteruit rijdend verkeer op een fietsroute is vanuit de verkeersveiligheid niet gewenst. De suggestie voor de verharding met graskeien wordt meegenomen bij de verdere uitwerking.</p>

	<p>echter onontbeerlijk is, dan graag uitvoeren met graskeien om verstening en risico van hangplek te verlagen. Tevens kan een parkeer- of stopverbod ingesteld worden.</p> <p>Met de insteek aan het eind van de Burg. Serrarisstraat voor de vuilnisauto zal naar wij aannemen het bankje voor de fietsers verdwijnen. Wel jammer!</p>	
37	<p>Waarom zijn wij als bewoners van de Burg. Deelenstraat niet door de gemeente in kennis gesteld met dit voornemen middels een schrijven?</p>	<p>De plannen voor de aanpassing van de rotonde zijn via de gebruikelijke gemeentelijke communicatiekanalen bekend gemaakt. Iedere verkeersdeelnemer komt in aanmerking met de nieuwe situatie. We willen dat iedereen zijn/haar opmerkingen kan geven. Er is daarom niet voor gekozen in een bepaald gebied brieven te versturen.</p>