

Reacties klankbordgroep leden

---

### **Reactie Visit Oirschot**

Beste Remko,

Graag reageer ik aansluitend op de mail van Stijn.

Ook Visit onderschrijft de betere bereikbaarheid via een afdraai richting winkel- en voorzieningencentrum de Loop/de Poort. De ovonde biedt hiervoor de beste oplossing. Een afweging voor deze keuze past ook in de centrumvisie voor Oirschot. Dit gaat betekenen dat de Markt in de toekomst steeds minder als parkeerplaats zal gaan dienen (maar als aantrekkelijke verblijf-, recreatie, ontmoetingsruimte, e.d.). Een goede bereikbaarheid van toegankelijke parkeerterreinen rondom het centrum en ook aan gebied de Loop is daarom van belang. De gemeente is zelf opdrachtgever van de centrumvisie, maar dan nog wil ik het graag extra benadrukken in de context van deze situatie. En om de woorden van Stijn te gebruiken: ook ik wil voorkomen dat dit als een 'adviesje' wordt meegegeven, maar laten we slim voorsorteren op de toekomstige (centrum)verkeersontwikkelingen.

Verder ga ik ervanuit dat ook klankbordleden die er donderdag niet bij waren, wél weer op de hoogte gebracht worden van de laatste bijeenkomst.

Afgelopen keer was namelijk vertegenwoordiging van Lidl Oirschot niet aanwezig. Ik vind het belangrijk dat zij wel goed geïnformeerd worden/blijven als direct belanghebbende.

Verder zag ik in de notulen nog een fout staan: het participatieplatform wat ik aanhaalde en dat door gemeente Oirschot in de lucht is gezet heet <https://doemee-oirschot.nl/nl-NL/>.

Met hartelijke groet,  
Anne Marie Rossou  
Manager Visit Oirschot  
Ma t/m vrij

(Vakantie vanaf 27 dec tot 9 jan)

---

### **Reactie Winkelcentrum de Poort**

Hoi Remko,

Dank voor de stukken. Namens de eigenaar van winkelcentrum De Poort is de input op het verslag als volgt:

Ik mis de input die ik heb gegeven om het onderzoek breder te trekken dan enkel deze rotonde Kempenweg – Bestseweg. Een visie die door de klankbordgroep ook werd onderkent en als signaal naar de gemeente afgegeven zou worden als (her)overweging. Hoewel die opdracht niet zo breed is had die wel als zodanig geformuleerd worden. Wil je het dus echt goed voor Oirschot doen zou je daar ook naar moeten kijken was onze gezamenlijke conclusie. Wat mij betreft een gemiste kans om dus

niet ook te kijken naar de andere knooppunt zoals op mijn briefje zijn weergegeven die op de tekening zijn gehecht.

Voor de 2 gekozen varianten heeft de ovonde mijn voorkeur maar met toevoeging van een afdraai naar het winkelcentrum. Doe je dat niet integraal is dat voor de komende jaren daarna meteen een gepasseerd station. Gemiste kans waarmee je vrij eenvoudig meteen de verkeersdruk wegneemt op de volgende rotondo en met een goede inrichting van fietsverkeer alleen maar veiliger maakt.

Ik vertrouw erop dat jij je hard maakt bij de gemeente om dit meteen mee te nemen. Hou mij daarover aub op de hoogte en ook hoe de uitkomst is van alle input en wat jij uiteindelijk wil presenteren naar het college / raad straks als advies. Ik wil absoluut voorkomen dat dit slechts als aanvullende 'adviesje' wordt meegenomen ter overweging terwijl het absoluut een integratie op het ontwerpplan moet zijn.

Verneem dus graag nog van je,

Met vriendelijke groet,

Stijn Verdonschot

Driessen Advies & Beheer

Witvrouwenbergweg 12

Postbus 66

5710 AB Someren

---

### **Reactie Bestuur buurtgroep de Kemmer**

Beste Heer Zaaeyer (Beste Marko),

Op vier data in 2022 heeft buurtgroep de Kemmer de bijeenkomsten mogen bijwonen van de Klankbordgroep Lidl rotonde.

Het betrof de opgaves:

- Verbetering van de veiligheid van, met name, langzaam verkeer.
- Verbetering van de doorstroming van de motorvoertuigen op de Kempenweg en Bestseweg.

De klankbordgroep moest daarbij rekening houden met de volgende aannames:

- De Lidl supermarkt blijft voorlopig op de bestaande locatie.
- Vrachtwagens van de Meeuw blijven voorlopig de Lidl rotonde gebruiken
- Alle fietsers en wandelaars passeren het kanaal aan de westkant van de Kempenweg brug vanwege afsluiting van het oostelijke fietspad.

Uiteindelijk werden ons twee varianten als oplossing gepresenteerd; de Quick Win rotonde en de Ovonde.

Buurtgroep de Kemmer was in de Klankbordgroep de enige representant van de belangengroepen ten zuiden van het kanaal.

Alle voor- en nadelen van de twee varianten zijn al door de Klankbordgroep deelnemers uitgebreid benoemd, daarom wil buurtgroep de Kemmer in deze brief alleen pleiten voor tijdelijke aanpassing van één van de onderliggende aannames. De bedoeling zou namelijk zijn dat bewoners en bezoekers aan de oostkant van de Kempenweg (De Kemmer en De Drossaard o.a.) zich naar de westkant van de

Kempenweg begeven, vervolgens het kanaal oversteken, om daarna aan de andere kant van het kanaal, de Kempenweg weer opnieuw te kruisen als men bestemmingen aan de oostkant wil bereiken. Dat zou omslachtig en minder veilig zijn, dan de huidige verbinding.

Bestemmingen aan de **oostkant van de Kempenweg** zijn bijvoorbeeld:

**Zuidelijk van het kanaal:** Scouting, sporthal, tennisbanen, Kynologenclub, Laco zwembad/fitness, asperge winkel, boomkwekers, vakantiepark Latour, Camperplaats Oirschot, bestaande en nieuwe woningen in de Kemmer, Groene Corridor naar Eindhoven.

**Noordelijk van het kanaal:** Wijk de Drossaard, Kindcentrum de Plataan, Dierenspecialzaak van Nunen, Megens tuingereedschappen, bouwmarkt v.d. Wal, de Meeuw, Fitness Oirschot, halfpipe, basketbalveld, etc.

Volgens verkeerstellingen zijn er aan de oostkant gemiddeld zo'n 500 langzaam verkeer (LV) bewegingen per dag, tegenover zo'n 1.000 aan de westkant (Moorland, Kempenhorst College, hockeyveld, Lidl, winkelcentrum, Enck etc. Tijdens voltooiing van de nieuwe woonwijk in de Kemmer zal het aantal LV bewegingen aan de oostkant juist weer hoger worden dan aan de westkant.

Van de nieuwe wijk de Kemmer is op dit moment nog niet bekend hoe groot het Masterplan precies wordt, maar in het Actieplan Wonen wordt een minimum van 400 en een maximum van 600 genoemd. De firma Fakton voert planberekeningen uit en tegelijkertijd maakt het consortium Nieuwe Oogst een externe gebiedsvisie voor het Masterplan. Het aantal bewoners dat fietsend het kanaal zal willen oversteken, zal een functie zijn van de grootte van de nieuwe woonwijk.

Wij zien de volgende opties voor de kanaaloversteek door langzaam verkeer bij de Kempenweg brug:

- **Oostelijk en westelijk LV handhaven** (actuele situatie)
- **Alleen westelijk open** (nog geen alternatief aan oostzijde, anders dan de Miekoeksebrug op 950 meter afstand)
- **Alleen oostelijk open** (alternatief westkant: langzaamverkeersbrug op 270 respectievelijk 370 m)
- **Oostelijk en westelijk beide afsluiten** (LV gaat over Stönnner-Meijwaard LV brug en, nog aan te leggen, nieuwe kanaal oversteek tussen nieuwbouwwijk de Kemmer en de Drossaard of de Stad)

De door gemeente voorgestelde variant 'alleen westelijk open' heeft de nadelen dat LV van de oostkant naar de westkant om moet rijden en twee keer de Kempenweg moet kruisen/oversteken, om weer aan de oostkant terug te komen. Een ouder die haar kind vanuit de Kemmer naar kindcentrum de Plataan begeleidt, zou dan 4x per dag de Kempenweg heen- en terug moeten kruisen, terwijl ze dat nu niet hoeft. Sporters vanuit de Drossaard of de Notel naar sporthal de Kemmer idem dito.

Ook kruist men boven aan de afrit Koolmond aan de westkant, druk, tweezijdig, LV verkeer, terwijl dit aan de oostkant slechts één richting LV verkeer zou zijn. Het oostelijk fietspad tussen de Kempenhorst oversteek en de oprit Koolmond kan namelijk wel zonder consequenties dicht (daar is namelijk een alternatief beneden langs).

Voor de westelijke kanaal oversteek (Moorland kant) bestaat al een veilig alternatief namelijk de Stönnner-Meijwaard Langzaamverkeersbrug. Bewoners, hockeyers en Kempenhorst leerlingen met herkomst bestemmingen westelijk van de Kempenweg kunnen deze kanaaloversteek gebruiken. Er bestaan dus ook goede argumenten om juist de westkant van de Kempenbrug af te sluiten voor LV en de oostkant open te houden.

Afsluiten van beide kanten zou een scenario kunnen zijn, waarbij de Lidl rotonde sterk ontlast zou worden. Dit scenario zou voorspelbaar kunnen zijn, als gemeente Oirschot zou besluiten om ook aan de oostkant van de Kempenwegbrug een LV brug aan te leggen. Er zijn twee potentiële locaties waar het kanaal voor LV overbrugd zou kunnen worden m.b.v. bestaande infrastructuur tussen de Kempenwegbrug en de Miekoeksebrug, namelijk tussen de Bloemendaal en bouwmarkt v.d. Wal (kanaalbreedte 40 meter) en tussen de Hoeven en de Lazarusbocht (kanaalbreedte 20 meter).

Dit zou niet persé een nieuwe LV brug hoeven te zijn. In geval van een nieuwe brede MV+LV brug in een eventuele randweg fase 2. Zou ook de bestaande Miekoeksebrug al genoeg overspanning hebben om het kanaal tussen de Hoeven en de Lazarusbocht te overbruggen.

In de klankbordgroep is ook nog het alternatief genoemd om het LV aan de oostzijde van de Kempenweg benedenlangs te faciliteren. Bijvoorbeeld via het Gloudemans pad en/of een fietspad vanaf de Kempenwegbrug parallel aan oostelijke flank van Kempenweg naar beneden, eventueel aangevuld met een licht verzonken, platte, 3 m hoge duiker op circa 125 m afstand van de rotonde onder de Kempenweg door (tussen de Schutter en de Pochelarij). Op die manier zouden oost- en west voor LV, veilig verbonden zijn, zonder dat men überhaupt de Kempenweg bij de Lidl rotonde hoeft over te steken.

Na al deze scenario's en hun consequenties geanalyseerd te hebben. lijkt het ons NIET verstandig om het oostelijk fietspad van het Kempenweg viaduct over het kanaal nu al af te sluiten vanwege renovatie van de Lidl rotonde.

In plaats daarvan stellen wij voor, om de bestaande 300 meter fietspad aan de oostkant van de Kempenweg tussen de oprit Koolmond en de Lidl rotonde, voorlopig bovenlangs te handhaven tot een goed alternatief aan de oostkant voorhanden is.

Onderwijl kunnen we dan gezamenlijk nadenken over de integrale gebiedsgerichte ontwikkeling en bijbehorende oplossingen voor de mobiliteitsvraagstukken tussen noord- en zuid en tussen oost- en west in deze hoek van Oirschot.

Hopend u hiermee van dienst te zijn.

m.vr.gr. bestuur buurtgroep de Kemmer

Cees Ouwerkerk, Hans van den Berg, Rosetta Hovius, Marleen Klaasens, Gijs Vogels

---

## **Reactie omwonende huidige rotonde Lidl**

### **DIAMETER OVONDE / BENODIGDE DRAAICIRKELS**

De straal van het wegdek van de Ovonde is 2meter kleiner dan de rotonde-variant . De wegbaan van de rotonde is 8meter inclusief middenberm. De baan van de ovonde is een stuk kleiner. De getekende rotonde d.d. 30-11-22 heeft een gelijke diameter als de huidige rotonde. In de praktijk heeft het grotere vrachtverkeer de gehele bestaande rotonde nodig inclusief de middenberm om te kunnen manoeuvreren. Er zijn derhalve gerede twijfels of de Ovonde past.

### **BESTEMMINGSPLAN**

De rotonde d.d. 30-11-22 past geheel in het vigerende bestemmingsplan aangezien de straat geprojecteerd is in de bestemming "verkeer".

Dit geldt niet voor de getekende Ovonde d.d.11-10-22. Deze bevindt zich voor een fors deel in de bestemming "groen" en daar mag een straat niet liggen. De Ovonde vergt derhalve een wijziging

bestemmingsplan of een aanpassing van het ontwerp. Aangezien het grootste deel van de klankbordgroep problemen heeft met de doorvoering van de Ovonde is er in elk geval nog ruimte daar dan bezwaren op in te dienen.

#### **VOETPAD DROSAARD**

Aan de zijde van de Bestseweg is er een dubbel fietspad getekend en ontbreekt er een oversteekplaats voor voetgangers komend vanaf de drossaardzijde. Het is onduidelijk hoe bewoners vanuit die zijde naar bijvoorbeeld basisschool "de Plataan" moeten gaan. Het "Gludemanspaadje" draait haaks af alsof de route slechts linksom de rotonde mag of bedoeld is. Het is echter een illusie te denken dat voetgangers een veel langere weg gaan volgen.

#### **BEHOUD VOLWASSEN GROEN**

Vanuit de klankbordgroep is er diverse malen aangegeven dat volwassen groen behouden dient te blijven. Dit geldt natuurlijk in het eerste geval voor de grootste bomen zoals de grote eik aan het begin van de van Eschstraat en de moerasesiken aan de zijde van de Cantorij. Maar ook voor de Lindebomen.

Het rotondeplan d.d. 30-11-22 laat de bestaande bomen aardig met rust.

Het Ovondeplan d.d. 11-10-22 geeft grote problemen aangezien kap van de meest waardevolle eik zonder kapvergunning niet kan plaatsvinden en zoals besproken behouden dient te blijven. De boom staat namelijk in het nieuw geplande fietspad.

#### **DOORSTROMING GEHALVEERD**

Er wordt beweerd dat de doorstroming door het toepassen van een Ovonde sterk zou verbeteren. Doordat de Ovonde nu slechts aan 1 kant (zuidzijde) van de rotonde gepland is halveert ook die invloed. De sterke voorkeur vanuit de gemeente voor het Ovondeplan kan dus ook gehalveerd worden aangezien het verschil t.o.v. de rotonde dan nog minimaal is. Overigens zijn we nog steeds van mening dat het verkeer niet gefaciliteerd maar geweerd dient te worden. Door de doorstroming te verbeteren komt er ook meer verkeer en zal er harder gereden gaan worden. Door doorstroming te verbeteren is er nog meer sluipverkeer te verwachten vanuit Best dat naar de snelweg A58 richting het westen wil.

Er zit een bovengrens aan de toe te laten verkeersbewegingen in het dorp. Als de Ovonde de doorstroming verbetert dan heeft deze mede om die reden niet de voorkeur en dient er gedacht te worden aan structurele oplossingen rondom Oirschot.

#### **OVERLAST VERGROOT**

Doordat verkeer langer aanwezig zal zijn op de geplande Ovonde is de geluidsoverlast ook groter naar de omliggende woningen. Door deze asymmetrisch te maken richting het noorden is dit effect nog groter. Dit geldt niet alleen voor **geluidsoverlast** welke nu al groot is maar ook voor **fijnstof, trillingen** en dus in het algemeen voor de volksgezondheid.

Door het adviesbureau RA+ is meerdere malen aangegeven dat deze overlast nog gemeten en getoond zal worden. We zijn echter van mening dat deze zaken voor de aanpassing in beeld dienen te zijn met een bepaling van de verwachte overlast na gereed komen.

#### **FIETSERS VANUIT RICHTING BEST**

Fietsers vanuit Best gaande richting kanaal mogen voor de rotonde rechtsaf draaien aangezien het een twee richting fietsroute betreft. Ze hoeven dus niet - zoals van oudsher gebruikelijk - rondom de rotonde. Omdat automobilisten dit niet verwachten is dit een zeer gevaarlijk punt. Het is een illusie te denken dat ze de veel langere weg kiezen rondom het lange ei. Bij de rotonde is de gebruikelijke weg een veel logischere aangezien deze haast dezelfde lengte kent.

Routingen rondom de Ovonde zijn veel langer dan rondom de rotonde en het is derhalve een kwestie van tijd totdat fietsers en voetgangers binnendoor gaan en de kortste weg kiezen met alle gevolgen van dien.

### **VOORSORTEREN OVONDE EN OPRIJDEN OVONDE**

Komend vanaf Best is er een ruime invoegstrook naar de middenbaan op de Ovonde. Aan de zijde van de Rijksluisstraat is deze er geheel niet doordat de Ovonde asymmetrisch geplaatst is. Dit creëert derhalve gevaarlijke situaties.

### **KOSTENASPECT EN VEILIGHEID**

De bestaande veiligheidsproblemen worden niet aangepakt aangezien er slechts gekeken mag worden naar de rotonde zelf. De ruimte eromheen valt niet onder de opdracht van de adviseur is ons meerdere malen medegedeeld. We zien in de Ovonde dan ook geen betere veiligheid voor vooral fietsers en voetgangers dan de bestaande situatie. Er wordt telkens hoofdzakelijk gesproken over doorstroming en ook die voordelen worden niet gezien.

Indien er gekozen wordt voor de rotonde oplossing met een extra breed fietspad eromheen dan kan dit stukken goedkoper dan de Ovonde variant. Er is dan ook financiële ruimte om andere zaken aan te pakken zoals het voorgestelde tunneltje vanuit de Drossaard. Dit beperkt fiets en voetgangers bewegingen aanzienlijk en maakt de rotonde een stuk veiliger. Ook is het "Gloudemanspaadje" dan op een goede manier te vervangen of aan te passen. Overigens kan dan ook het bestaande fietspad aan de oostzijde die erg belangrijk is voor uitbreiding van de nieuwe Kemmer aan de zijkant het talud af en door de tunnel veilig aantakken. Dit fietspad is naar we vernomen hebben tijdens de wedstrijd al gesneuveld terwijl er telkens aangegeven is vanuit de klankbordgroep hoe wezenlijk dit fietspad is.

### **UITSTRALING OVONDE**

We zijn van mening dat de Ovondevariant d.d 11-10-22 geheel niet past in het idyllische Oirschot. Deze vormgeving past er geheel niet in en door de kap van bijzondere bomen en bestemmingsplan wijziging wordt dit nog erger. Oirschot wordt steeds meer een "monument zonder groen".

<b>OVONDE +/- ROTONDE OVONDE</b>	<b>ROTONDE</b>
Oirschot monument zonder groen	Volwassen groen blijft behouden
Van Eschstraat wordt opgeofferd	Verloop van Eschstraat kan behouden blijven inclusief aansluiting naar Bestseweg en met behoud van de aanwezige parkeerplaatsen
Wezensvreemd in het mooie dorp	Passend bij schaal en uitstraling Oirschot
Vergt een wijziging bestemmingsplan met te verwachten bezwaren en langer verloop	Past in vigerende bestemmingsplannen
Duur plan vooral omdat het als onnodig gezien wordt	Aanzienlijk goedkoper en kortere duur op de schop
Geen betere veiligheid dan bestaande rotonde	
Voet- en fietsroutes onnodig omslachtig lang	Heldere voetgangers en fietsersroutes
Veel meer overlast, geluid, trillingen en fijnstof verwacht naar omliggende woningen	

## Reactie De Drossaard

Reactie Buurtbeheer De Drossaard op verslag Rotonde Bestseweg d.d. 1 december 2022. De scope van de aanpak van de rotonde is duidelijk aangegeven: de doorstroom en de veiligheid voor langzaam verkeer. Onder de term langzaam verkeer valt volgens Buurtbeheer De Drossaard ook de grote groep voetgangers die de rotonde op de een of andere manier moeten oversteken. Specifieke aandacht c.q. vermelding van het gebruik door voetgangers moet volgens ons in het raadsbesluit nadrukkelijker aangegeven worden. De Drossaard bestaat immers uit een wijk van ruim 150 huishoudens die vrijwel altijd via de rotonde op de één of andere manier de wijk verlaten. Dit geldt overigens ook voor de bewoners van de Heeren van Oirschot.

Gelet op het verbeteren van de verkeersveiligheid, gaat onze voorkeur uit naar het realiseren van een ovonde. Daarbij hebben we de onderstaande opmerkingen en aandachtspunten:

**1. Overal Zebrapaden.** Er zijn alleen voetgangersoversteekplaatsen met zebra's getekend voor het oversteken van de Kempenweg. Voetgangers uit De Drossaard die het 'Gludemanspaadje' gebruiken, steken de Bestseweg over. Ze lopen niet de rotonde driekwart rond! Een zebrapad – dat betekent dat bestuurders voetgangers moeten laten voorgaan – bevordert het veilig oversteken. In de huidige situatie is er ook een zebrapad. Dat moet dus blijven. Haaientanden en een voorrangsbord (B7) betekenen dat voorrang verleend moet worden aan bestuurders op de kruisende weg; een zebrapad betekent dat je voetgangers voor moet laten gaan. Dit bevordert dus het veilig oversteken.

Om de ovonde eenvoudig en makkelijk te begrijpen te maken, vinden wij het wenselijk dat de situatie op alle punten waar men kan afslaan gelijk is. Dat betekent dus óók een zebrapad bij het oversteken van de Rijkessluisstraat.

Nóg veiliger zou zijn wanneer de zebrapaden iets hoger - glooiend en dus geen echte drempel – aangelegd zouden worden.

**2. Gludemanspaadje ook rechtdoor trekken.** De gebruikers van het Gludemanspaadje moeten ook rechtdoor naar de kruising Bestseweg kunnen lopen. Op de tekeningen staat nu het paadje dat afbuigt naar richting Lidl. Kinderen die naar de school lopen, zouden volgens de tekeningen dan over het fietspad moeten lopen. Dat is dus niet veilig.

**3. Nieuwe fietsverbinding via Cantorij.** Het idee om fietsers uit De Drossaard langs het kanaal en de Cantorij via een nieuwe fietsverbinding te laten lopen vinden prima. Maar om ook voetgangers over dit fietspad te laten lopen en daarmee de rotonde/ovonde te vermijden, lijkt ons onhaalbaar. Mensen zijn wat dit betreft net als water: ze zoeken áltijd de snelste weg. Kijk maar naar alle olifantenpaadjes. Mensen dwingen via de aanleg van

paden om een andere en langere weg dan de bestaande te gebruiken, dus op deze manier zorgen voor gedragsverandering, is een utopie.

**4. Sanering fietspad aan de oostelijke zijde Kempenweg.** Deze maatregel zorgt volgens ons voor een veiligere situatie. Wij vragen wederom aandacht voor de voetgangers die de brug over het kanaal willen gebruiken. Nu is de westelijke zijde dan een breder tweerichtingsfietspad getekend dat vanwege het toenemend fietsverkeer niet te gebruiken zal zijn voor voetgangers. Daarom pleiten we ervoor om aan de oostzijde een wandelpad te creëren. Immers: het scheiden van fietsers en voetgangers is veiliger; een voetgangerspad naar het wandelbos, de Kemmer, Laco en de Camperplaats houdt in dat er geen voetgangersoversteek hoeft te zijn op de Kempenweg boven aan de brug en het is een aansluiting voor de voetgangers die dan de trap kunnen nemen aan de zijde van het 'Perenveldje' in De Drossaard.

**5. Uitbuigen fietspaden.** Met de genoemde wijzigingsvoorstellen voor de haakse aansluitingen, zijn wij het helemaal eens.

In de huidige situatie blokkeren de kledingcontainers bij de Lidl het zicht op het fietspad. In de nieuwe situatie zouden deze containers een andere plek moeten krijgen.

**6. Groeninrichting rotonde/ovonde.** De groeninrichting aan de binnenzijde moet dusdanig aangelegd worden dat het zicht op de weg niet belemmerd wordt.

**7. Linksaffer naar De Poort.** Een dergelijke situatie zal volgens ons heel erg onveilig worden voor de fietsers ter hoogte van De Poort en het zal de doorstroming op de Kempenweg erg belemmeren. Visualiseer eens een trekker met oplegger die linksaf draait en die moet stoppen voor een fietser aan de zijde van het winkelcentrum.

We gaan er van uit dat jullie deze opmerkingen nog meenemen bij het opstellen van het raadsvoorstel. Graag willen we dit voorstel ontvangen, zodat we alle bewoners van De Drossaard kunnen informeren.

Wat ons overigens wel verbaast is, dat jullie ons als Klankbordgroep niets gemeld hebben over de reconstructie van de Kempenweg zoals we dat op 16 december in het Eindhovens Dagblad konden lezen. Nu is de indruk ontstaan dat de aanpak van de Kempenweg in veel verschillende stukjes is opgedeeld en dat samenhang ontbreekt. We gaan er van uit dat de gemeente e.e.a. goed coördineert en dat we als inwoners niet jarenlang met veel verkeershinder te maken krijgen.