

Opmerkingen bewoners gewijzigd schetsontwerp St. Antoniusstraat (REACTIENOTA)

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
Fam. Knevel	st. Antoniusstraat 20	<p>Allereerst complimenten dat wel degelijk terug te zien is dat jullie iets hebben gedaan met de opmerkingen van de bewoners van de straat. Wij begrijpen dat sommige zaken, zoals bomen, simpelweg niet mogelijk zijn.</p> <p>Wij hebben het ontwerp bekeken en naar aanleiding daarvan hebben wij een vraag: Wij wonen op nummer 20 en wij weten van de vorige eigenaar dat in het verleden scheurvorming in de gevel is ontstaan toen voor de deur een drempel lag. Op de schets zien we dat de drempel iets verderop ligt. Mocht er in de toekomst toch onverhoopt scheurvorming in het huis ontstaan als gevolg van de aangebrachte drempel, hoe kunnen we dan omgaan met de eventuele schade die dan is ontstaan? Is er nagedacht over de hoogte en de hoek van de drempel om trilling te voorkomen?</p>	<p>Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het gewijzigde schetsontwerp.</p> <p>Voor de start van de werkzaamheden zal van alle woningen een bouwkundige vooropname worden uitgevoerd. Bij deze bouwkundige vooropname worden alle bestaande schades aan de woning zowel buiten als binnen vastgesteld. Deze opnames worden door een onafhankelijk expertise bureau uitgevoerd en vastgelegd in een rapportage. Hier krijgt u als bewoner een afschrift van. Mocht u eventuele schade ondervinden gedurende de werkzaamheden of ten gevolge van de nieuwe drempels dan kan op basis van de bouwkundige vooropname worden vastgesteld of er nieuwe schades zijn ontstaan en de omvang hiervan. Wat betreft de drempels waren wij vanuit de gemeente ook terughoudend gezien de eerdere ervaringen met de busdrempels die in de straat hebben gelegen. Door een aantal bewoners werd tijdens de eerste informatieavond aangegeven dat juist door deze busdrempels en de bus die hier overheen reed de overlast en schades zijn ontstaan. Doordat de buslijn nu vervalt werd zelfs verzocht om drempels aan te leggen om de snelheidslimiet van 30 km af te dwingen in de toekomst. Wat betreft de hoogte en de hoek van de drempels is daar zeker al over nagedacht. De aan te brengen drempels krijgen een maximale hoogte van 70 mm. Gelijk aan de hoogte van de schuine band die wordt aangebracht tussen de rijbaan en de parkeervakken.</p> <p>De hoek en lengte van de drempelhelling wordt uitgevoerd volgens de geldende CROW-richtlijnen. Dit zijn landelijke richtlijnen die toegepast worden bij het opstellen van ontwerpen voor de inrichting van de openbare ruimte.</p>
Y.E. Dansen	St. Antoniusstraat 12	In het nieuwe schetsontwerp verschijnt er recht voor mijn oprit een plantvak en een lantaarnpaal. Op die manier kan ik mijn oprit dus niet meer bereiken. Ik neem aan dat dit	Uw in-/ uitrit is over het hoofd gezien bij het opstellen van het schetsontwerp. Het plant vak wordt ingekort en de lantaarnpaal wordt verplaatst zodat uw in-/ uitrit weer

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>een foutje is in de schets, maar voordat het t.z.t. mis gaat, wil ik dit graag even onder de aandacht brengen.</p>	<p>bereikbaar is in de nieuwe situatie. Dit wordt meegenomen bij het opstellen van het Definitief Ontwerp.</p>
<p>Tonny van de Wiel</p>	<p>St. Antoniusstraat 50</p>	<p>Riolering: Regenwater wordt gescheiden van het riool. Dit wordt aan de voorzijde aangepast en betaald door de gemeente (volgens de presentatie gegeven in Maart). Wij hebben echter geen aansluiting aan de voorzijde maar 3 aan de achterzijde. Die dus ook aangepast moeten worden. Is hier ook een vergoeding voor?</p>	<p>Vooralsnog is het uitgangspunt dat de hemelwaterafvoeren die aan de voorzijde zitten door de gemeente worden afgekoppeld. De gemeente neemt de kosten hiervan voor haar rekening. Voor wat betreft de hemelwaterafvoeren aan de achterzijde is op dit moment nog niet voorzien. Op dit moment wordt wel onderzocht om het afkoppelen subsidiabel te maken is vanuit de gemeente.</p>
		<p>Bomen in nieuw schetsontwerp: In de oude (huidige situatie) hebben wij een boom voor ons huis. Hier zijn wij erg blij mee. In het nieuwe ontwerp is deze verdwenen en vervangen door een parkeerplaats. Wij zouden graag hier weer een boom willen hebben.</p> <p>Zou in het algemeen ook graag meer bomen in de straat willen zien. Ik ga er vanuit dat dit gedaan is om meer parkeerplaatsen te creëren, maar volgens jullie eigen onderzoek zou dit helemaal niet nodig zijn.</p>	<p>In het ontwerp is de locatie van de nieuwe bomen op twee manieren tot stand gekomen. Enerzijds door nieuwe bomen op de bestaande/of zo dicht mogelijk op de bestaande locatie terug aan te planten. Dit in verband met de bestaande kabels en leidingen. Anderzijds is er ook voor gekozen om de bomen op een regelmatige tussenafstand aan te planten. Hierbij is eveneens rekening gehouden met de aanwezige kabels en leidingen en de gelijkmatige verdeling van de parkeervakken over de straat. Direct gevolg hiervan is dat er voor uw woning in het ontwerp geen nieuwe boom is geprojecteerd. In het ontwerp is aanvullend aan de westzijde van de St. Antoniusstraat wel een haag ingetekend. U krijgt wat dat betreft wel groen voor de woning in de nieuwe situatie maar dan in de vorm van een haag.</p> <p>Zoals in de toelichting bij het ontwerp al aangegeven is het vanwege de bestaande kabels en leidingen aan de oostzijde niet mogelijk hier nieuwe bomen aan te planten. Om de St. Antoniusstraat toch zoveel mogelijk een groene uitstraling te geven is er dan ook voor gekozen om aan de westzijde een extra groenstrook te realiseren waar een haag in wordt aangeplant.</p> <p>Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek zouden er in het noordelijkdeel van de St. Antoniusstraat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Toen dit echter verteld werd op de eerste informatieavond gaven toch veel bewoners aan dat dit niet correct is.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
			<p>Zij gaven aan dat in de praktijk wel degelijk sprake is van een parkeer te kort in het noordelijk deel van de St. Antoniusstraat. In het zuidelijkdeel is de parkeerdruk zeer hoog en overschrijdt de 100%. Om parkeerproblemen zoveel mogelijk in de toekomst te voorkomen zijn er waar mogelijk aanvullende parkeerplaatsen gerealiseerd. Ondanks de beperkte uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen zal de parkeerdruk hoog blijven in de St. Antoniusstraat.</p>
		<p>Materiaal voor bestrating: In de beschrijving spreken jullie eigenlijk alleen over mogelijke kleuren, kleuren die bij het straatbeeld passen (is nogal een persoonlijke mening) maar geen echte voorbeelden. Ik spreek hier voornamelijk over de 'rode' kleur steen voor het wegdek. (wat op de voorbeeld foto's er meer uitziet als roze). Graag zou ik hier wat meer exacte voorbeelden van zien zodat duidelijk te zien is welke kleur de steen wordt.</p>	<p>Bij de verdere uitdetaillering van het ontwerp worden de materiaalkeuzes nog verder uitgewerkt. De huidige aangegeven kleuren waren meer ter indicatie en geven een richting aan waar de gemeente Waalwijk aan denkt. De exacte voorbeelden worden in de Definitief Ontwerpfase getoond/ bekend gemaakt. Voor wat betreft de nieuwe bomen en de aan te planten haag wordt aan de bewoners een aantal opties aangeboden waaruit gekozen kan worden door middel van stemmen. Het type boom en haag dat de meeste stemmen krijgt wordt gerealiseerd.</p>
		<p>Geveltuintje: Sinds ongeveer 6 maanden hebben een klein geveltuintje (aangeboden door de gemeente) Hier zijn wij erg blij mee. Word deze behouden met de herinrichting van de straat?</p>	<p>Bestaande geveltuintjes worden gehandhaafd. In het vervolgtraject van het ontwerp zal de mogelijkheid nog worden geboden voor bewoners om een geveltuintje aan te vragen. Gelijktijdig met de reconstructie werkzaamheden worden deze dan gerealiseerd.</p>
		<p>De grote aanpassingen die met deze tweede schets gedaan zijn, zien er goed uit. Dus daar zeker positief over. Ik weet zeker, als we nu ook meer naar de details kunnen kijken en eventueel aanpassen, dit alles tot een mooi geheel kan komen.</p>	<p>Hartelijk dank voor deze positieve reactie. In de definitieve Ontwerpfase wordt het huidige schetsontwerp verder uitgedetailleerd en krijgen de bewoners meer inzicht in de details van het ontwerp.</p>
<p>familie Groenendaal</p>	<p>st antoniusstraat 55</p>	<p>Plaatsing lantaarnpalen op trottoir bekijken, staan NU niet handig geplaatst.</p>	<p>De locatie van de lantaarnpalen is bepaald op basis van een uitgevoerde verlichtingsberekening. Om een zo optimaal en gelijkmatige lichtspreiding te realiseren worden de lantaarnpalen aan de rand van het trottoir-/parkeerstrook gezet. In de bestaande situatie staan de lichtmasten ook op deze locatie. De minimale benodigde doorloopruimte van 0,90 m wordt hiermee gewaarborgd. De nieuwe locaties zijn nagenoeg gelijk aan de bestaande locaties. Bij het vaststellen van de locatie is ook al rekening gehouden met de situering van de parkeervakken/ openslaande deuren van auto's.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
			<p>Ons is dan ook niet duidelijk waarom u dit geen handige locaties vindt zoals deze op tekening zijn aangegeven.</p>
		<p>fietspaden mogen nog breder ten opzichte van de rijbaan ivm optisch zicht automobilist En mogelijk afremmende werking</p>	<p>De bestaande fietsstroken waren ca. 0,80-0,90 m breed. In de nieuwe situatie worden deze verbreed tot 1,50 m. De fietsstroken zijn qua breedte ten opzichte van de bestaande situatie dus al verbreed. In een verdere verbreding van de fietsstroken zien wij geen meerwaarde. Door het verbreden van de fietsstroken zal de rijloper voor het gemotoriseerd verkeer verder worden versmald. Het versmallen van de rijloper voor het gemotoriseerd verkeer zal ertoe leiden dat bij tegemoetkomend verkeer met twee wielen over de fietsstroken wordt gereden. Gezien de relatief hoge verkeersintensiteit op de St. Antoniusstraat zal deze situatie veelvuldig voorkomen. Dit bevordert het veilig gebruik van de fietsstroken door (brom)fietsers niet. Gezien ook de relatief korte lengte van de fietsstroken zal het snelheidsremmend effect van een extra verbreding van de fietsstroken zeer beperkt zijn.</p>
		<p>de voorsorteervakken zijn niet aangepast voor fietsers aan beide kanten van de straat. Vooral aan de kant bij blijde inkomstenlaan. Fietsers komende vanuit de blijde inkomstenlaan overlaten steken ter hoogte van skate baan en/of uitlaatveldje. Fietspad dan daar stukje verlengen met twee richtingen vanuit Mozartlaan. Dan steken er nog alleen fietsers voor rechtdoor over. Mi veiliger.</p>	<p>Het ontwerp van de kruising en de daarbij behorende opstelplaats voor de fietsers is opgezet volgens de geldende CROW-richtlijnen. Op dit moment wordt onderzocht of het bestaande eenrichtingenfietspad in de Blyde Inkomstenlaan kan worden opgevoerd naar een twee richtingen fietspad zoals aanwezig is langs de Mozartlaan.</p> <p>De aan de zuidzijde gelegen fietsstrook op de Blyde Inkomstenlaan komt dan mogelijk te vervallen. Het fietsverkeer vanuit alle richtingen zal dan ter plaatse van de kruising binnen de verkeerslichtenregeling worden opgenomen zodat er veilig kan worden overgestoken.</p> <p>Aan de noordzijde is het opstel vak voor de (brom)fietsers ook gehandhaafd omdat we hiermee voldoen aan de ontwerprichtlijnen van de CROW. Als wegbeheerder is de gemeente Waalwijk verantwoordelijk voor de veilige inrichting van de straat/ weg. Uitgangspunt voor een veilige inrichting van de straat/ weg zijn de CROW-richtlijnen.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
Den Teuling	St. Antoniusstraat nr. 52 en 54	Ik heb inmiddels gekeken op de website van de gemeente naar het aangepaste ontwerp van de straat en ben blij verrast met het feit dat wij aan de westzijde een extra strook groen krijgen en bij ons pand en perkje met boom komt. Verder ben ik verheugd over de invulling van de parkeervakken met de kunststof grastegels. Al met al wordt het een groenere en leefbaardere straat in mijn opinie. Ik hoop dat u mij ook weer een berichtje wilt sturen wanneer er nadere keuzes inzake het groen bekend gaan worden. Veel succes met de verdere uitwerking.	Bedankt voor de positieve reactie op het gewijzigde schetsontwerp.
		Ik heb reeds eerder positief gereageerd op de gewijzigde plannen inzake de herinrichting van de St. Antoniusstraat in Waalwijk. Ik ben nog steeds erg blij met het ontwerp maar ik kwam om een of andere reden op de website van het kadaster terecht en ben toen gaan kijken naar de perceelgrenzen aan de westzijde van de straat. Tussen ons perceel en dat van onze overburen ligt ca. 14,20 m. Als ik daarvan 5,2 m voor de rijloper en 3m voor 2 trottoirs en 2x2 m voor de parkeervakken aftrek blijft er ca. 2 m over. Op dezelfde site van het kadaster is te zien dat ons perceel ca. 1,80 - 1,90 m groter is aan de voorzijde dan de bebouwing gesitueerd is. Zou het misschien toch een idee zijn om de bewoners aan de westzijde ook hun eigen tuintje terug te geven daar waar dat mogelijk is qua afstand tussen beide tegenoverliggende kadastrale grenzen dan hoeft de gemeente ook minder onderhoud te plegen aan openbaar groen.	In de historische linten en oudere straten in Waalwijk is er namelijk heel vaak sprake van dat de kadastrale grens in openbaar gebied ligt. Omdat deze situatie al meer dan 20 jaar zo is wordt als uitgangspunt in deze situaties de bestaande gebruiksgrenzen gehanteerd. In dit geval van voorgevel tot voorgevel of voorgevel tot stenen afscheidingsmuur. U bent en blijft eigenaar van de grond maar het wordt gezien als openbaar gebied. Omdat hier ook veel kabels en leidingen aanwezig zijn is het onmogelijk om dit weer terug te geven aan de eigenaren. In het vervolgtraject van het project willen wij nog wel de mogelijkheid bieden dat bewoners een geveltuintje kunnen aanvragen. Bij de uitvoering van de werkzaamheden worden deze dan gelijktijdig gerealiseerd. De bewoners worden hierover nog nader geïnformeerd.
Frank en Ria Heesters	Sint Antoniusstraat 119	Vraag/opmerking: Wij waren op de vorige vergadering niet aanwezig wegens verplichtingen elders. Nu heb ik de tekening gezien, zowel de oude als de nieuwe versie, en onze voorkeur gaat toch uit naar de oude versie. Ik zie het probleem niet bij haaks parkeren is eigenlijk alleen maar beter omdat je dan niet zit met slecht aangesloten auto's op de parkeerplaats als er achter elkaar geparkeerd moet worden.	In het projectteam is de mogelijkheid besproken om in het zuidelijk deel haaksparkeren toe te passen en in het zuidelijk deel. In het algemeen was het oordeel van het projectteam dat dit toch wel tot een verrommeling van het straatbeeld leidt. Daarnaast is het gezien het historische karakter van de St. Antoniusstraat niet echt wenselijk. Theoretisch zijn er in het zuidelijk deel 55 parkeerplaatsen beschikbaar. Hierbij is uitgegaan dat elke auto ca. 5,5 m aan p-strook inneemt.

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>Alleen is er op beide tekeningen wel een plantenbak getekend voor de brandgang van de woningen met de nummers 119 en 121. Daar kunnen wij het niet mee eens zijn daar er op beide adressen motoren achterom gereden moeten worden en dat is niet mogelijk als daar een plantenbak staat. Graag zien wij die ergens anders geplaatst worden.</p>	<p>Omdat er geen p-vak indeling wordt aangebracht neemt, indien uit wordt gegaan van de dagelijkse praktijk waarbij meer aaneengesloten wordt geparkeerd, het aantal parkeerplaatsen in het zuidelijkdeel met ca. 8 parkeerplaatsen toe. Dus in plaats van de 55 theoretische parkeerplaatsen kan door zo optimaal mogelijk te parkeren de parkeercapaciteit verhoogd worden naar totaal 63 parkeerplaatsen in het zuidelijke deel van de St. Antoniusstraat. De bewoners hebben zelf dus ook invloed op de daadwerkelijke parkeercapaciteit in het zuidelijk maar ook noordelijk deel van de St. Antoniusstraat. Door goed aaneengesloten te parkeren neemt de parkeercapaciteit door het weglaten van de parkeervakindeling op beide wegvakken relatief sterk toe.</p> <p>Het ingetekende plant vak wordt aangepast/ verschoven. Het (afgekruiste) vlak zoals in de bestaande situatie aanwezig wordt teruggebracht in de nieuwe situatie. Deze wijziging zal op het gewijzigde ontwerp worden doorgevoerd.</p>
Peter Hage	Sint Antoniusstraat 14A	Met het oog op de toekomstige groei van elektrisch rijden missen wij daar informatie over. Wordt het plaatsen van publieke elektrische laadpalen in het geheel niet meegenomen? Dat lijkt ons een mismatch met de huidige trend?	Vooralsnog wordt geen rekening gehouden met het plaatsen van elektrische laadpalen bij de reconstructie. Zodra wij hiervoor een aanvraag krijgen zal beoordeeld worden waar deze kan worden aangebracht. Het plaatsen en aansluiten op het elektranet is relatief eenvoudig en kan dus ook naderhand plaatsvinden mocht er een aanvraag voor een elektrische laadpaal binnen komen.
		In het verleden zijn aangelegde drempels snel weer verwijderd i.v.m. trillingsschade aan Jaren 30 woningen, is dit te voorkomen met deze vorm van lange drempels? Zo ja, zijn de drempels dan wel voldoende om de snelheidsduivels echt af te remmen? Als de drempels wel hoog zijn: onze straat word nog veel gebruikt door vrachtverkeer en brandweer/ ziekenwagen etc.. Zij kiezen vaak de St. Antoniusstraat als snelle route, al verandert dit hopelijk na de versmalling en overige aanpassingen. Na wat zoeken zie ik een mogelijk alternatief wat ook	Dit had in het verleden te maken met het toenmalig gerealiseerde busdrempels en het openbaarvervoer. De bussen zorgden juist voor de overlast, trillinghinder en schade aan de woningen. De openbaarvervoerslijn vervalt en op verzoek van de bewoners op de eerste informatieavond zijn in het gewijzigde ontwerp drempels opgenomen. Het is correct dat de gemeente Waalwijk, net als u ook aangeeft, door de te treffen maatregelen ernaar streeft "doorgaand" verkeer zo veel mogelijk te weren uit de St. Antoniusstraat.

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>Trillingsschade wellicht vermindert, u weet hier vast meer mogelijke variaties voor? (https://www.verkeersnet.nl/bedrijfsnieuws/29038/nieuwe-flexibele-drempel-laat-auto-afremmen-bus-kan-er-zo-overheen/?gdpr=accept)</p>	<p>Doorgaand verkeer en hulpdiensten dienen zoveel mogelijk gebruik te maken van de hiervoor aangewezen wegen als de Bachlaan en Burg. Smeelenlaan. Het spreekt voor zich dat bij calamiteiten de hulpdiensten gebruik kunnen maken van de St. Antoniusstraat. De St. Antoniusstraat heeft voornamelijk een functie voor het afwikkelen van het bestemmingsverkeer en verzamelen en afwikkelen van het verkeer vanuit de aangrenzende woonbuurten omdat de St, Antoniusstraat centraal binnen een 30 km zone ligt.</p>
D. Van Diemen	St. Antoniusstraat 120a	<p>zo ik uit de tekening op kan maken wordt de oprit naar mijn perceel behoorlijk versmald. Ook zijn er twee parkeerplaatsen en " haagjes" ingetekend. Dat betekend dat mijn perceel niet meer bereikbaar zal zijn met de auto. Nu staat er een schuur maar als ik daar ooit weer oprit van wil maken is dit dus niet meer mogelijk. Dit lijkt me niet echt de bedoeling. Bij beide burens is daar wel een brede oprit ingetekend en zo zou ik dat ook graag bij mijn perceel zien.</p>	<p>De bestaande in-/ uitrit wordt in de nieuwe situatie teruggebracht. In het opgestelde Definitief Ontwerp is deze wijziging doorgevoerd.</p>
Familie Brekelmans		<p>Aan de noorder kant van de Sint Antoniusstraat geeft tekening 2 waarschijnlijk geen probleem, maar aan de zuiden kant des te meer.</p> <p>De 1^{ste} tekening bied meer parkeergelegenheid, de auto's haaks op de weg parkeren is voor onze kant (zuid, kruising Kloosterweg) van de straat een perfecte uitkomst. Mede omdat de Burgers & Chicken (personeel en klanten), een dwarsblok van de Blijde Inkomstenlaan en de appartementen in de Mozartlaan ook regelmatig bij ons voor de deur parkeren, wat heel begrijpelijk is, want die hebben geen eigen parkeerplaatsen. Als je dus tekening 2 aanhoudt heeft er niemand geen plek meer voor zijn of haar auto, dus waar gaan we die dan parkeren?! Dan wil ik ook graag toelichten dat we met de hele buurt al zo'n 20 jaar bij de gemeente vragen om extra parkeergelegenheid die we niet krijgen, en dan zou er dus nu met de herinrichting (tekening 2) nog minder plek zijn, dat kan niet, vinden wij. Dit maakt ons boos en verdrietig, omdat de gemeente dus niet zijn huiswerk heeft gedaan of er vragen of klachten zijn vanuit het verleden. En dat is zelfs nog geen 2 jaar</p>	<p>In het projectteam is de mogelijkheid besproken om in het zuidelijkdeel haaksparkeren toe te passen en in het zuidelijk deel. In het algemeen was het oordeel van het projectteam dat dit toch wel tot een verrommeling van het straatbeeld leidt. Daarnaast is het gezien het historisch karakter van de St. Antoniusstraat niet echt wenselijk. Theoretisch zijn er in het zuidelijkdeel 55 parkeerplaatsen beschikbaar. Hierbij is uitgegaan dat elke auto ca. 5,5 m aan p-strook inneemt. Omdat er geen p-vak indeling wordt aangebracht neemt, indien uit wordt gegaan van de dagelijkse praktijk waarbij meer aaneengesloten wordt geparkeerd, het aantal parkeerplaatsen in het zuidelijkdeel met ca. 8 parkeerplaatsen toe. Dus in plaats van de 55 theoretische parkeerplaatsen kan door zo optimaal mogelijk te parkeren de parkeercapaciteit verhoogd worden naar totaal 63 parkeerplaatsen in het zuidelijke deel van de St. Antoniusstraat. De bewoners hebben zelf dus ook invloed op de daadwerkelijke parkeercapaciteit in het zuidelijk maar ook noordelijk deel van de St. Antoniusstraat.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>geleden, dat we (weer) om extra parkeerplek hebben gevraagd die we weer niet kregen/krijgen. Er zijn in het verleden zelfs groenstroken en bomen weggehaald om extra parkeergelegenheid te creëren, die zou je dus nu weer terug gaan plaatsen, geldverspilling!!</p> <p>De groenstrook voor de brandgang van nr 119 en 121 is uiterst vervelend, omdat we met mooi weer graag motor rijden. In de herfst/winter gaan onze motoren naar achteren de schuur in, maar als daar een groenstrook ligt is het voor ons onmogelijk om achter te komen. We hebben onze schuur zelfs aangepast met een garagedeur zodat we gemakkelijk erin en eruit kunnen rijden om ze o.a. te stallen. Onze mening, schuif de groenstrook iets op, zodat de brandgang vrij is.</p> <p>De drempels/hellingen die op tekening 2 staan halen de snelheid er niet uit, aangezien we in een 30km zone wonen, en ze hier als een idioot de stoplicht proberen te halen om nog net door oranje/rood te rijden. Zo'n as verspringsing zou dus ideaal zijn voor de snelheid bij de stoplichten. Als straks de scholen weer beginnen staan er ook vaak kinderen te wachten om over te steken, wij houden vaak ons hart vast zo idioot als sommige mensen hier rijden om de stoplichten te "halen"</p> <p>Het enige waar we dus duidelijk tegen aanlopen is het parkeren, verder een mooie inrichting, en dit zeggen we niet vanwege het parkeren, maar vinden tekening 1 een mooie frisse uitstraling hebben..... Echt van deze tijd, oude woningen met een nieuwe uitstraling.</p>	<p>Door goed aaneengesloten te parkeren neemt de parkeercapaciteit door het weglaten van de parkeervakindeling op beide wegvakken relatief sterk toe. Door de rijbaan te versmallen ontstaat er ruimte voor extra groen. Dit is dus niet te vergelijken met de situatie die u aanhaalt dat in het verleden groen en beplanting is weggehaald om parkeerruimte te creëren. Dit was in de lengte van de St. Antoniusstraat. Dus wat ons betreft is er geen sprake van geldverspilling.</p> <p>Het ingetekende plant vak wordt aangepast/ verschoven. Het (afgekruiste) vlak zoals in de bestaande situatie aanwezig wordt terug gebracht in de nieuwe situatie. Deze wijziging is op het Definitief Ontwerp doorgevoerd.</p> <p>Door de inrichting van de straat, het versmallen van de rijbaan en het op regelmatige afstand aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen zal de fysieke inrichting maar ook het straatbeeld van de St. Antoniusstraat sterk wijzigen. Naar onze mening zal daarmee de snelheid van 30 km/ uur voor/ door het merendeel van het verkeer worden afgedwongen/ gerespecteerd.</p>
Remy Vermeulen	St. Antoniusstraat 18	<p>Zowel het eerste ontwerp als het nieuwe aangepaste ontwerp vinden wij prima. Er is echter 1 issue waarvoor we graag aandacht vragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - de toegang tot onze eigen oprit is in het nieuwe plan verdwenen 	<p>De bestaande in-/ uitrit wordt in de nieuwe situatie teruggebracht. In het opgestelde Definitief Ontwerp is de toegang tot de eigen oprit hersteld.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>Graag zien we dit aangepast in een definitief ontwerp aangezien we er zowel voor de auto van mijn vrouw als motor gebruik van maken. Ook bestaat het plan om in de toekomst wellicht weer op eigen terrein te parkeren zoals voorheen gebruikelijk was.</p>	
Marleen Dekkers	Sint Antoniusstraat 71	<p>Allereerst ben ik blij dat de parkeervakken volgens het aangepaste plan gewoon in het verlengde van de Antoniusstraat blijven liggen i.p.v. dwars. Ook vind ik de keuze voor een roodbruine steen als bestrating mooi passen bij de wegen vanaf het kapelletje tot het oude gemeentehuis.</p> <p>Ik heb echter wel een opmerking over het aangepaste plan. Wat mij betreft zijn de huidige wegversmallingen en ophogingen bij kruispunten voldoende om de snelheid van 30km per uur te handhaven. Ik ben fel tegen de aanleg van allerlei drempels. Zeer onpraktisch voor ambulanceverkeer en ook slecht voor de conditie van auto's. Waarop is uberhaupt de aanname gebaseerd dat er een te hoge snelheid zou zijn in onze straat? Ik ervaar juist helemaal niet dat er te hard wordt gereden in onze straat en ik woon er al 21 jaar. Extra drempels zullen werkelijk geen enkel voordeel of nut opleveren en alleen maar geld gaan kosten!</p> <p>Tot slot vind ik dat onze straat niet geschikt is voor een supermarkt. Ik weet niet hoe het zit met de bestemmingsrechten van dit perceel. Misschien kunt u hier ook helemaal niets aan veranderen, maar een supermarkt zonder een eigen parkeerterrein in zo'n smalle straat is niet</p>	<p>Hartelijk dank voor uw positieve reactie.</p> <p>Gezien de verkeersintensiteit op de St. Antoniusstraat zal de versmalling van de rijbaan van 7.2 m naar 5,20 m zeker bijdragen aan het afdwingen van de maximumsnelheid van 30 km/ uur.</p> <p>De drempels krijgen een hoogte van max. 70 mm. Dit levert bij normaal rijgedrag geen problemen op voor motorvoertuigen in het algemeen.</p> <p>Uit de gehouden verkeerstelling, waarbij ook de snelheid van het verkeer is geregistreerd, is gebleken dat de maximumsnelheid wordt overschreden door het groot deel van het verkeer. Er zijn zelfs uitschieters geregistreerd van 70 km/ uur. Dit is dus onderzocht en dus op feiten gebaseerd. Uit dit resultaat blijkt tevens dat de huidige aanwezige versmallingen onvoldoende effect hebben op de snelheid van het verkeer.</p> <p>Om de snelheidslimiet van 30 km/ uur zoveel mogelijk af te dwingen is het noodzakelijk dat op de tussenliggende wegvakken aanvullende snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht. Dit is in de huidige situatie niet anders met de bestaande versmallingen. De locaties van de geprojecteerde drempels komen nagenoeg overeen met de locatie van de huidige wegversmallingen.</p> <p>De St. Antoniusstraat is een van de oudere straten van Waalwijk. Vanuit historie is hier altijd al sprake geweest van een menging van functies (wonen, voorzieningen en zelfs fabrieken). De supermarkt is een historisch feit en past binnen het huidige bestemmingsplan.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>passend en niet meer van deze tijd. Klanten komen per slot van rekening tegenwoordig (helaas) vooral met auto's naar zo'n zaak en die zetten ze nog het liefst pal voor de ingang neer.</p> <p>Hopelijk kunt u mijn opmerkingen betreft de zeer onpraktische kanten van drempels en de supermarkt doorspelen aan het projectteam. En anders zou ik u willen vragen of u mij het e-mailadres van dit team kunt geven.</p>	<p>Bestemmingsplan technisch kunnen wij hieraan niets veranderen.</p> <p>Gezien de spelende parkeerproblematiek in de omgeving van de supermarkt is het zinvol om voor de toekomst toch de mogelijkheden te gaan onderzoeken hoe e.e.a. in het bestemmingsplan geregeld kan worden (bestemmingsplanwijziging). Met als uitgangspunt dat zodra er weer een volgende overgang van eigenaar plaats vindt er geen supermarktfunctie meer mag worden gerealiseerd zonder voldoende parkeergelegenheid op eigenterrein.</p> <p>Omdat er recent een eigenaarswissel heeft plaatsgevonden zal dit (mogelijk) niet op korte termijn (kunnen) plaatsvinden. Het enige dat op dit moment kan plaatsvinden is voeren van overleg met de huidige eigenaar van de supermarkt om te trachten de (parkeer)overlast te minimaliseren.</p>
M. de Zwager	Antoniusstraat 67	<p>Waarom wordt er geen rekening gehouden met overlast en parkeerproblemen rondom de (nieuwe) supermarkt Super Sam??</p> <p>Ik woon pal tegenover deze supermarkt; voorheen toen deze nog turkse supermarkt was, waren er al parkeerproblemen, t.w. geen parkeerplekken in de nabije omgeving op piektijd van 17.00-19.00 uur, waardoor veel mensen dubbel gaan parkeren. Met als gevolg, dat je a. Zelf geen parkeerplek kunt vinden, en b. Niet kan uitrijden als er een auto naast je staat.</p> <p>Ik verwacht dat dit probleem nog groter gaat worden met de Poolse supermarkt, om het simpele feit, dat de Poolse gemeenschap in Waalwijk veel groter is dan de Turkse. Daarnaast verwacht ik meer overlast om het feit, dat ze alcohol gaan verkopen, maar dat terzijde.</p>	<p>De St. Antoniusstraat is een van de oudere straten van Waalwijk. Vanuit historie is hier altijd al sprake geweest van een menging van functies (wonen, voorzieningen en zelfs fabrieken). De supermarkt is een historisch feit en past binnen het huidige bestemmingsplan.</p> <p>Bestemmingsplan technisch kunnen wij hieraan niets veranderen. Gezien de spelende parkeerproblematiek in de omgeving van de supermarkt is het zinvol om voor de toekomst toch de mogelijkheden te gaan onderzoeken hoe e.e.a. in het bestemmingsplan geregeld kan worden (bestemmingsplanwijziging). Met als dat zodra er weer een volgende overgang van eigenaar plaats vindt er geen supermarktfunctie meer mag worden gerealiseerd zonder voldoende parkeergelegenheid op eigenterrein.</p> <p>Omdat er recent een eigenaarswissel heeft plaatsgevonden zal dit (mogelijk) niet op korte termijn (kunnen) plaatsvinden. . Het enige dat op dit moment kan plaatsvinden is voeren van overleg met de huidige eigenaar van de supermarkt om te trachten de (parkeer)overlast te minimaliseren.</p> <p>In het projectteam is de mogelijkheid besproken om in het zuidelijkdeel haaksparkeren toe te passen en in het</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>Haaks parkeren, zoals in het eerste plan, zou hier perfect zijn, want dat creëert meer parkeerplaatsen. En wellicht meer parkeerplaatsen creëren op het Antoniusplein.</p> <p>Ik heb sterk de indruk, dat er alleen geluisterd wordt naar de leden van de antoniusvereniging, die, niet geheel toevallig, allemaal woonachtig zijn in het eerste deel van de antoniusstraat; tussen de parallelweg en het antoniusplein. Zij hebben geen last van parkeerproblemen en hebben lak aan wat er in de rest van de straat gebeurt.</p>	<p>zuidelijk deel. In het algemeen was het oordeel van het projectteam dat dit toch wel tot een verrommeling van het straatbeeld leidt. Daarnaast is het gezien het historisch karakter van de St. Antoniusstraat niet echt wenselijk. Theoretisch zijn er in het zuidelijkdeel 55 parkeerplaatsen beschikbaar. Hierbij is uitgegaan dat elke auto ca. 5,5 m aan p-strook inneemt. Omdat er geen p-vak indeling wordt aangebracht neemt, indien uit wordt gegaan van de dagelijkse praktijk waarbij meer aaneengesloten wordt geparkeerd, het aantal parkeerplaatsen in het zuidelijkdeel met ca. 8 parkeerplaatsen toe. Dus in plaats van de 55 theoretische parkeerplaatsen kan door zo optimaal mogelijk te parkeren de parkeercapaciteit verhoogd worden naar totaal 63 parkeerplaatsen in het zuidelijke deel van de St. Antoniusstraat. De bewoners hebben zelf dus ook invloed op de daadwerkelijke parkeercapaciteit in het zuidelijk maar ook noordelijk deel van de St. Antoniusstraat. Door goed aaneengesloten te parkeren neemt de parkeercapaciteit door het weglaten van de parkeervakindeling op beide wegvakken relatief sterk toe.</p> <p>Spijtig dat u deze indruk krijgt. Wij kunnen u echter garanderen dat er naar alle bewoners wordt geluisterd. De leden van de Antoniusvereniging krijgen zeker geen voorkeursbehandeling. Elke mening en elke bewoner telt wat ons (de gemeente Waalwijk) betreft.</p>
Esther Laarakker	St. Antoniusstraat 27	Vorige week heb ik telefonisch contact met u gezocht vanwege het project herinrichting St. Antoniusstraat. Dit is echter niet gelukt en daarom probeer ik het nu via de mail. Helaas kon ik niet op de informatie avond van 10 maart j.l. aanwezig zijn om vragen te stellen en bezwaren kenbaar te maken. In de eerste instantie vond ik dat ook niet nodig, omdat de tekening van het schetsontwerp gunstig was. Echter ten aanzien van het gewijzigd schetsontwerp kleven een aantal bezwaren met als grootste bezwaar het aanbrengen van drempels.	Voor de start van de werkzaamheden zal van alle woningen een bouwkundige vooropname worden uitgevoerd. Bij deze bouwkundige vooropname worden alle bestaande schades aan de woning zowel buiten als binnen vastgesteld. Deze opnames worden door een onafhankelijk expertise bureau uitgevoerd en vastgelegd in een rapportage. Hier krijgt u als bewoner een afschrift van. Mocht u eventuele schade ondervinden gedurende de werkzaamheden of ten gevolge van de nieuwe drempels dan kan op basis van de bouwkundige vooropname worden vastgesteld of er nieuwe schades zijn ontstaan en de omvang hiervan.

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>Voorheen waren in de St. Antoniusstraat drempels aangebracht om verkeersrust terug te brengen in onze redelijk drukke straat.</p> <p>Echter zijn deze drempels verwijderd, omdat het schade veroorzaakte aan de huizen die grenzen aan de drempels. Onze huizen zijn 100 jaar oud en konden de belasting van het verkeer wat over de drempels kwam niet aan waardoor er scheuren in de gevels en muren ontstonden. Mijn inziens is het van belang om géén drempels aan te brengen om zo meer schade aan de "historische" gevels te beperken. Ik begrijp ook dat indien men niet woont of woonde aan de drempels men weinig tot geen last heeft ondervonden van schade. Echter als bewoner van nr. 27 en direct grenzend aan een drempel teken ik bij deze groot bezwaar aan.</p> <p>Het is in de argumentatie van het aanbrengen van drempels in het nieuwe schetsontwerp tegenstrijdig met het voorheen verwijderen van de drempels. Daarnaast is er op dit moment al een vorm van as-verspringing aanwezig, die geen obstakel vormt met de historisch lijn naar het centrum.</p>	<p>Wat betreft de drempels waren wij vanuit de gemeente ook terughoudend gezien de eerdere ervaringen met de busdrempels die in de straat hebben gelegen. Door een aantal bewoners werd tijdens de eerste informatieavond aangegeven dat juist door deze busdrempels en de bus die hier overheen reed de overlast en schades zijn ontstaan. Doordat de buslijn nu vervalt werd zelfs verzocht om drempels aan te leggen om de snelheidslimiet van 30 km af te dwingen in de toekomst. Wat betreft de hoogte en de hoek van de drempels is daar zeker al over nagedacht. De aan te brengen drempels krijgen een maximale hoogte van 70 mm. Gelijk aan de hoogte van de schuine band die wordt aangebracht. Op deze hoogte wordt ook de lengte van de drempelhelling afgestemd conform de geldende CROW-Richtlijnen.</p> <p>Uit de vooraf uitgevoerde verkeerstelling, waarbij niet alleen het aantal voertuigen, type voertuigen maar ook de snelheid is geregistreerd blijkt dat 70 % van het verkeer te hard rijdt en zich niet houdt aan de 30 km snelheidslimiet. Onze conclusie is dan ook dat de huidige versmallingen/verspringingen onvoldoende effect hebben op de verkeerssnelheid. Handhaven van deze bestaande maatregelen heeft absoluut geen zin/ positief effect op de daling van de verkeerssnelheid.</p>
Lau de Graaff	St. Antoniusstraat 32	<p>onder het hoofdstuk 5 Toelichting schetsontwerp, spreekt u bij het 2e bolletje over gelijkwaardige kruisingen. Er zijn nu geen gelijkwaardige kruisingen in de Sint Antoniusstraat. 1e Zeine zowel oost- als westzijde moeten nu voorrang geven aan de Sint Antoniusstraat. Dit geldt ook voor de R. Wagnerstraat en het Sint Antoniusplein.</p>	<p>Dit is correcte constatering van u. Dit staat foutief weergegeven in de toelichting. In verband met de buslijn is de in de huidige situatie in de St. Antoniusstraat sprake van voorrangskruisingen waarbij het verkeer op de St. Antoniusstraat voorrang heeft. Omdat de buslijn vervalt wordt dit volgens de geldende inrichtingseisen van een 30 km zone en de CROW-Richtlijnen gewijzigd in gelijkwaardige kruisingen. Bijkomend voordeel van het gelijkwaardig maken van de aansluitingen en kruisingen is dat dit een positief effect zal hebben op de verkeerssnelheid van het gemotoriseerd verkeer op de St. Antoniusstraat.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>Bij het 4e bolletje stelt u dat de rijbaan versmald van 7.0 m naar 5.2 m. Dan kunnen een vrachtwagen en een personenauto elkaar met gepaste snelheid passeren. Wat nu als er van beide zijden een vrachtwagen in komt rijden is er dan ook nog de mogelijkheid om elkaar te passeren? Die situatie is niet alleen denkbeeldig. B.v. laden en lossen bij de supermarkt of bloemenwinkel.</p> <p>Wellicht is het mogelijk om de laad- en lostijden bij het begin van de straat aan beide zijden aan te geven.</p> <p>Pagina 6 hebt u wat zitten haspelen met de eenheden. Bij het 3e bolletje moet het m.i. zijn 1000 x 200 ipv 100 x200. Ook in de afbeelding eronder zijn niet de juiste maten weergegeven.</p>	<p>Bij elke aansluiting zal nu toch rekening met het verkeer van rechts moeten worden gehouden en dus worden afgeremd, terwijl dat in de bestaande situatie aanmerkelijk minder was omdat men toch voorrang had.</p> <p>Als deze situatie voorkomt (naar onze mening incidenteel) moeten deze voertuigen elkaar stapvoets passeren. Daarnaast kan er nog deels gebruik worden gemaakt van de schuine banden. In het uiterste geval moet een van de vrachtwagens stil gaan staan om de tegemoetkomende vrachtwagen te laten passeren. Binnen een 30 km zone is dit absoluut geen onacceptabele verkeerssituatie. Het remt de snelheid van het overige verkeer juist nog extra af.</p> <p>Laden en lossen voor de supermarkt vindt hoofdzakelijk aan de achterzijde plaats via de Max. Bruchstraat. Dit is gelijk aan de voormalige situatie. Bij de overige winkelvoorzieningen in de St. Antoniusstraat worden hoofdzakelijk bevoorrad door middel van bestelbussen. Deze kunnen in principe parkeren in beschikbare p-vakken in de parkeerstrook voor het laden en lossen nabij hun bestemming.</p> <p>In ons vakgebied (civiel techniek) wordt een band aangegeven met de hoogte en breedte van de band en niet met de hoogte en de lengte van de band. De vermelde eenheden bij de toe te passen banden in de toelichting zijn correct.</p>
Marcel van Duinen	St. Antoniusstraat 19F	<p>In de straat staan in de praktijk heel veel bestelbussen. Die belemmeren het zicht bij uitrijden van eigen opritten. Er zijn nu op veel plaatsen direct naast uitritten parkeerplaatsen voorzien waardoor uitrijden erg onoverzichtelijk wordt. Dit geldt als er een personen-auto staat, maar nog meer als er bussen staan. Kunnen de lagere groen-gedeeltes niet zo veel mogelijk direct naast de uitritten geplaatst worden?</p>	<p>Wat betreft het verlaten van de in-/ uitrit als er een bestelbus naast staat geparkeerd zal dit meer aandacht en voorzichtigheid vragen. Bij geparkeerde auto's naast een in-/ uitrit is dit probleem, zoals u zelf ook aan geeft, aanmerkelijk minder. Hierbij willen wij wel opmerken dat de nieuwe situatie, wat betreft het aandachtspunt dat u schets, niets anders als in de huidige situatie. Uw oplossing om aan weerszijde naast de in-/ uitritten verlaagd groen aan te brengen leidt tot een grote reductie van het aantal parkeerplaatsen. Dit is niet wenselijk in verband met de relatief hoge parkeerdruk in de St. Antoniusstraat.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>Het nut van zo veel drempels ontgaat ons, is 1 drempel op de 'lange stukken' weg tussen de kruispunten, die toch ook al verhoogd en daarom drempels zijn, niet meer dan voldoende? Zeker met zo veel hoge groene blokken tot direct naast de rijbaan; dit geeft een 'poort-effect' en laat bestuurders meer afremmen dan drempels (waarbij 80cm effectiever is dan 60cm). Bovendien verhogen drempels geluidsoverlast en trillingen.</p> <p>Toepassing van 1 en 2 levert geen 'symmetrisch' beeld op van de gehele straat, maar dat is toch vooral een beeld op tekening, geloof niet dat dit in de praktijk iemand op zal vallen.</p>	<p>De St. Antoniusstraat wordt ingericht volgens de geldende landelijke richtlijnen. Dit betekent dat er om de ca. 70 – max 90 m er een snelheidsremmende maatregel moet worden aangebracht. Beide wegvakken tussen de opnieuw te realiseren kruisingsplateaus ter hoogte van de Eerste Zeine en het St. Antoniusplein hebben allebei een lengte van ca. 220 m.</p> <p>Het realiseren van twee aanvullende snelheidsremmende maatregelen op beide wegvakken is dus volgens de landelijke CROW-Richtlijnen voor 30 km zones/ -straten.</p> <p>In het projectteam is de mogelijkheid besproken om in het zuidelijkdeel haaksparkeren toe te passen en in het zuidelijk deel. In het algemeen was het oordeel van het projectteam dat dit toch wel tot een verrommeling van het straatbeeld leidt. Daarnaast is het gezien het historisch karakter van de St. Antoniusstraat niet echt wenselijk. Theoretisch zijn er in het zuidelijkdeel 55 parkeerplaatsen beschikbaar. Hierbij is uitgegaan dat elke auto ca. 5,5 m aan p-strook inneemt. Omdat er geen p-vak indeling wordt aangebracht neemt, indien uit wordt gegaan van de dagelijkse praktijk waarbij meer aaneengesloten wordt geparkeerd, het aantal parkeerplaatsen in het zuidelijkdeel met ca. 8 parkeerplaatsen toe. Dus in plaats van de 55 theoretische parkeerplaatsen kan door zo optimaal mogelijk te parkeren de parkeercapaciteit verhoogd worden naar totaal 63 parkeerplaatsen in het zuidelijke deel van de St. Antoniusstraat. De bewoners hebben zelf dus ook invloed op de daadwerkelijke parkeercapaciteit in het zuidelijk maar ook noordelijk deel van de St. Antoniusstraat. Door goed aaneengesloten te parkeren neemt de parkeercapaciteit door het weglaten van de parkeervakindeling op beide wegvakken relatief sterk toe.</p>
Louisa Steenbakker en Joël Heijda	St. Antoniusstraat 31	Het aantal parkeerplekken lijkt niet helemaal te kloppen t.o.v. vorig ontwerp. Daar was de huidige situatie aan de Noord zijde 64 en in het nieuwe ontwerp is dit 49. Wat is nu precies de huidige situatie? En hoe veel extra parkeervlakken worden er gecreëerd?	Dat is correct. Bij het eerste ontwerp is uitgegaan van het aantal geparkeerde auto's vanuit de uitgevoerde parkeertelling. In het gewijzigde ontwerp is uitgegaan van het aantal aanwezige gemarkeerde parkeerplaatsen (die erg ruim bemeten zijn > 6,0 m lang). Dit verklaart het verschil.

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>We hebben een sterke voorkeur voor parkeervlak aanduiding. Dit om te voorkomen dat automobilisten meer ruimte gebruiken dan nodig is en daardoor minder parkeerruimte ontstaat.</p> <p>Prettig dat er meer groen in de straat komt. Jammer dat er geen bomen komen aan de oostzijde, maar dit is begrijpelijk. Het zou mooi zijn als de groene strook naast de parkeervlakken ook aan de oostzijde geplaatst wordt, om het gebrek aan bomen te compenseren. Kan hier ruimte voor worden gemaakt?</p> <p>De eerder gemaakte opmerking over oplaadmogelijkheden voor elektrische auto's zien we niet terug in het nieuwe ontwerp. Is hier, met het oog op de toekomst, over nagedacht?</p> <p>Is er ook nagedacht over het aanleggen van glasvezel nu de straat open gaat?</p>	<p>Dit verschil geeft ook al aan indien zo effectief mogelijk wordt geparkeerd (goed aansluitend op elkaar) de parkeercapaciteit relatief sterk toeneemt.</p> <p>Effectiviteit van het wel of niet aanbrengen van een parkeervak indeling is in grote mate afhankelijk van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het correct parkeren in het parkeervak bij parkeervak markering. - Het goed aansluitend parkeren bij het ontbreken van parkeervak markering. <p>Op basis van de eerste reactie komen wij tot de slotsom dat parkeerstroken zonder parkeervak indeling bij een hoge parkeerdruk leiden tot een hogere parkeercapaciteit. Vandaar de keuze om geen parkeervakindeling te realiseren in de parkeerstroken. Dit was tevens ook een wens van de bewoners die aanwezig waren tijdens de eerste informatieavond.</p> <p>Aan de oostzijde is in verband met de aanwezige kabels en leidingen en het riool onvoldoende ruimte in het straatprofiel en geen mogelijkheid om een extra groenstrook te realiseren aan de oostzijde langs de p-vakken. Omdat de groenstrook ook voldoende groeimogelijkheden moet hebben is een minimale breedte van de groenstrook vereist van ca. 0,8 - 1,0 m. Aan weerszijde van de straat een groenstrook aanbrengen is dan ook geen optie.</p> <p>Vooralsnog wordt geen rekening gehouden met het plaatsen van elektrische laadpalen bij de reconstructie. Zodra wij hiervoor een aanvraag krijgen zal beoordeeld worden waar deze kan worden aangebracht. Het plaatsen en aansluiten op het elektra net is relatief eenvoudig en kan dus ook naderhand plaatsvinden mocht er een aanvraag voor een elektrische laadpaal binnen komen.</p> <p>Wordt besproken/ voorgelegd aan het verantwoordelijk Nutsbedrijf. Zij zijn hierin leidend en initiatiefnemer en nemen hierin de beslissing wel of geen glasvezel aanleggen.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
		<p>De materiaalkeuze, kleur van de klinkers en de groene parkeerstroken vinden we erg mooi. Ook is het prettig dat de parkeervlakken hoger dan de straat komen te liggen. Er werd eerder gesproken over het verbreden van de parkeervlakken. Gaat dit niet meer door?</p> <p>- Het is prettig dat er aandacht is voor snelheid verminderende maatregelen. Er wordt nu veel te hard gereden in de straat en we hopen dat deze maatregelen dit oplossen.</p> <p>Tot slot vinden we het toch jammer dat het haaks parkeren en de as-verspringingen komen te vervallen, we vonden dit erg mooi. Onze visie is dat verkeer zich gedraagt naar de situatie.</p> <p>Een combinatie van haaks parkeren en fileparkeren zou wat ons betreft een mooie middenweg zijn. Bijvoorbeeld aan het begin van de straat een stuk fileparkeren en in het midden haaks. De historische lijn is uiteraard mooi, maar wordt waarschijnlijk al behouden door de positie van de huizen.</p>	<p>Hangt vaak in grote mate af van hoeveel bewoners een glasvezelaansluiting aanvragen. Met andere woorden is aanleg glasvezelnetwerk dus financieel rendabel voor het nutsbedrijf</p> <p>Bedankt voor de positieve reactie.</p> <p>De bestaande parkeervakken hebben een breedte van 1,85 m In de nieuwe situatie worden de parkeervakken verbreed naar 2,0 m. De verbreding is dus doorgevoerd. Wij vertrouwen erop dat door het versmallen van de rijbaan, het verhoogd aanleggen van de parkeervakken en de snelheidsremmende maatregelen de maximumsnelheid van 30 km/ uur door het merendeel van het verkeer wel wordt gerespecteerd.</p> <p>In het projectteam is de mogelijkheid besproken om in het zuidelijkdeel haaksparkeren toe te passen en in het zuidelijk deel. In het algemeen was het oordeel van het projectteam dat dit toch wel tot een verrommeling van het straatbeeld leidt. Daarnaast is het gezien het historisch karakter van de St. Antoniusstraat niet echt wenselijk. Theoretisch zijn er in het zuidelijkdeel 55 parkeerplaatsen beschikbaar. Hierbij is uitgegaan dat elke auto ca. 5,5 m aan p-strook inneemt. Omdat er geen p-vak indeling wordt aangebracht neemt, indien uit wordt gegaan van de dagelijkse praktijk waarbij meer aaneengesloten wordt geparkeerd, het aantal parkeerplaatsen in het zuidelijkdeel met ca. 8 parkeerplaatsen toe. Dus in plaats van de 55 theoretische parkeerplaatsen kan door zo optimaal mogelijk te parkeren de parkeercapaciteit verhoogd worden naar totaal 63 parkeerplaatsen in het zuidelijke deel van de St. Antoniusstraat. De bewoners hebben zelf dus ook invloed op de daadwerkelijke parkeercapaciteit in het zuidelijk maar ook noordelijk deel van de St. Antoniusstraat. Door goed aaneengesloten te parkeren neemt de parkeercapaciteit door het weglaten van de parkeervakindeling op beide wegvakken relatief sterk toe.</p>

Naam	Huisnummer	Opmerkingen bewoners/ belanghebbende	Reactie gemeente Waalwijk
bertine verhagen	St. Antoniusstraat 89.	Gewijzigd schetsontwerp ziet er goed uit. Wij zijn dus voorstander van dit ontwerp.	Bedankt voor de positieve reactie.
Wilfried de Graaff en Gert-Jan Langerwerf	Noordelijk deel St. Antoniusstraat	<p>Waardering voor de wijze waarop de input van de informatieavond verwerkt is, zoals parkeren in de lengterichting van de straat.</p> <p>Positieve reacties op meer groen in de straat, al hopen diverse bewoners op meer bomen.</p> <p>Suggesties voor een meer toekomstbestendige inrichting (glasvezel, laadpalen, e.d.).</p> <p>De vragen en zorgen spitsen zich hoofdzakelijk toe op de keuze voor extra drempels.</p>	<p>Bedankt voor de positieve reactie.</p> <p>Meer bomen zijn niet mogelijk. Enerzijds in verband met de aanwezige kabels en leidingen. Anderzijds zouden extra bomen tot een afname van het aantal parkeerplaatsen leiden. Dit is niet wenselijk gezien de relatief hoge parkeerdruk in de St. Antoniusstraat.</p> <p>Aanleg glasvezel: Wordt besproken/ voorgelegd aan het verantwoordelijk Nutsbedrijf. Zij zijn hierin leidend en initiatiefnemer en nemen hierin de beslissing wel of geen \glasvezel aanleggen. Hangt vaak in grote mate af van hoeveel bewoners een glasvezelaansluiting aanvragen. Met andere woorden is aanleg glasvezelnetwerk dus financieel rendabel voor het nutsbedrijf</p> <p>Electrische laadpalen: Vooralsnog wordt geen rekening gehouden met het plaatsen van elektrische laadpalen bij de reconstructie. Zodra wij hiervoor een aanvraag krijgen zal beoordeeld worden waar deze in kan worden aangebracht. Het plaatsen en aansluiten op het elektra net is relatief eenvoudig en kan dus ook naderhand plaatsvinden mocht er een aanvraag voor een elektrische laadpaal binnen komt.</p> <p>Zie eerdere opmerking over de geprojecteerde snelheidsremmende maatregelen in het schetsontwerp.</p>