

meewerkend

boxtel

2025

Programma Duurzame Mobiliteit Boxtel

Nota van zienswijzen

Gemeente Boxtel

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Proces.....	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Inspraak	4
2.1	Inleiding.....	4
2.2	Toepassing STOMP-principe vraagt om aanscherping	4
2.3	Inhoudelijke relatie met de omgevingsvisie	4
2.4	Boxtel en de mobiliteitstransitie	5
2.5	Parkeerbeleid vraagt om aandacht.....	5
3	Ontvangen individuele reacties	6
3.1	Reactie 1.....	6
3.2	Reactie 2.....	7
3.3	Reactie 3.....	10
3.4	Reactie 4.....	12
3.5	Reactie 5.....	12
3.6	Reactie 6.....	13
3.7	Reactie 7.....	16
3.8	Reactie 8.....	17
3.9	Reactie 9.....	18



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Concept programma duurzame mobiliteit ter inzage

Het huidige Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van Boxtel dateert uit 2008 en vraagt om een actualisatie. Vanuit de per 1 januari 2024 in werking getreden Omgevingswet werkt de gemeente aan een Omgevingsvisie. Onderdeel daarvan is het 'Programma duurzame mobiliteit'. Dat hebben we uitgewerkt, als vervanger van het GVVP 2008.

De aanleiding voor de actualisatie van het GVVP en gehanteerde uitgangspunten zijn in het plan zelf beschreven. De op het concept ontvangen zienswijzen beschrijven we in voorliggende Nota van zienswijzen.

1.2 Proces

Het proces rondom het programma duurzame mobiliteit heeft verschillende communicatiemomenten gehad. Er is een aantal keren gesproken met stakeholders, inwoners van Boxtel zijn in de gelegenheid geweest om middels een enquête input te geven en de actuele en verwachte toekomstige situatie zijn uitgebreid in beeld gebracht.

Van 11 september tot en met woensdag 22 oktober 2024 heeft het concept-programma ter inzage gelegen. Het stuk was online en bij de receptie van het gemeentehuis te raadplegen. Voor het stellen van vragen of mondeling indienen van een reactie is op 25 september 2024 een inloopmoment georganiseerd.

Het conceptprogramma is verder ter beoordeling voorgelegd aan de stakeholders. Van de stakeholders ontvangen reacties zijn in deze nota van zienswijzen verwerkt.

1.3 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding het proces. In hoofdstuk twee gaan we in algemene zin in op de ontvangen reacties. Het derde hoofdstuk behandelt de individuele reactie en daarin opgenomen punten.



2 Inspraak

2.1 Inleiding

Het volgende hoofdstuk gaat in op de individuele reacties. In dit hoofdstuk komen de aspecten aan bod die meer algemeen van aard zijn en die in meerdere reacties genoemd zijn.

De strekking van de ontvangen reacties is divers van aard. Een aantal aspecten komt in meerdere reacties terug:

- Toepassing STOMP-principe vraagt om aanscherping. Een aantal reacties gaan op de STOMP-prioritering in, met name rondom de actieve vervoerswijzen, en vragen om meer aandacht.
- Inhoudelijke relatie met de omgevingsvisie is volgens een aantal reacties onvoldoende expliciet gemaakt, doordat er onvoldoende inhoudelijke koppeling wordt gelegd.
- De vraag wordt gesteld of Boxtel voldoende klaar is voor de mobiliteitstransitie.
- Parkeerbeleid vraagt om aandacht omdat bewoners van de kleine kernen en bezoek van Boxtel voor verplaatsingen afhankelijk zijn van de auto.

Onderstaand gaan we op deze aspecten in.

2.2 Toepassing STOMP-principe vraagt om aanscherping

Het programma duurzame mobiliteit geeft aan dat onder andere het STOMP-principe leidend is. Dit is een volgorde van benaderen van de inrichting van de openbare ruimte, met de volgende prioriteit:

1. **S**tappen – lopen
2. **T**rappen – fietsen
3. **O**penbaar vervoer
4. **M**aaS – Mobility as a Service
5. **P**rivé auto

Dit impliceert dat er voor voetgangers en fietsers voldoende openbare ruimte gereserveerd en ingericht wordt.

Een aantal reacties geeft aan dat vanuit dit principe lopen in het beleid onvoldoende aandacht krijgt. Naast beleidsmatig ook in de uitvoering.

Belangrijke bestemmingen moeten te voet bereikt kunnen worden. Denk hierbij aan winkels en voorzieningen. Ook in de kleine kernen. Dat betekent dat deze voorzieningen er moeten zijn en dat er vervolgens goede voorzieningen daarnaartoe moeten zijn.

Antwoord

Het STOMP-principe is aangegeven als één van de leidende principes. Het beleid benoemt ook dat ruimte voor lopen en fietsen ten kosten mag gaan van ruimte voor de auto. In de uitwerking komt dit inderdaad beperkt aan bod. De reacties over onvoldoende aandacht voor lopen zijn terecht.

We hebben daarom lopen meer aandacht en nadruk in het plan gegeven. We benoemen dat de bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers goed moet zijn. En we geven aan dat voetgangersvoorzieningen voldoende vrije ruimte moeten krijgen. Die ruimte moet toegankelijk worden ingericht.

We realiseren ons dat in de kleine kernen de ruimte schaars is en er op delen geen trottoirs zijn. We moeten daarom eerst ruimte maken door alternatieve routes voor gemotoriseerd verkeer te realiseren. Daarna kan binnen de kernen meer ruimte aan lopen worden gegeven. Aanvullend hebben we opgenomen dat we willen leren van pilots die reeds zijn uitgevoerd, om te onderzoeken hoe dat breder toegepast kan worden.

2.3 Inhoudelijke relatie met de omgevingsvisie

Respondenten geven aan dat de omgevingsvisie wordt benoemd, maar dat de inhoudelijke koppeling onvoldoende wordt gelegd. Er zijn bijvoorbeeld geen (visie-)kaartbeelden opgenomen of verwijzingen gemaakt naar criteria uit de omgevingsvisie. Daar komt bij dat de omgevingsvisie nog niet is vastgesteld.

Antwoord

De ambities en richtingen uit de omgevingsvisie zijn in dit programma doorvertaald naar verkeer en mobiliteit. Juist als uitwerking van de omgevingsvisie. De koppeling is er dus wel degelijk.



2.4 Boxtel en de mobiliteitstransitie

Het STOMP-principe, de uitwerking van station Boxtel tot mobiliteitshub en het parkeerbeleid met andere (lagere) parkeernormen zijn in de reacties als aandachtspunten benoemd. De opmerking hierbij is dat men niet tégen de mobiliteitstransitie is, maar dat beleid en maatregelen moeten passen bij de Boxtelse schaal. Er wordt gewaarschuwd voor te stedelijke toepassing die niet bij de (kleine) kernen van Boxtel horen.

Antwoord

We zijn ons bewust van de ontvangen reacties, wensen en de stand van zaken in Boxtel. Daarom geven we in het programma aan dat we anticiperen op het tempo van ontwikkelingen van onze inwoners.

Het STOMP-principe geeft prioriteit aan de lopen en fietsen. Dat is een continu proces, waarbij we steeds kijken naar mogelijke veranderingen en verbeteringen. De inrichting van de openbare ruimte kunnen we niet ineens totaal omgooien. De snelheid van veranderingen wordt bepaald door de weggebruiker en het reisgedrag van de mensen.

De mobiliteitshub moet het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. Denk aan het verbeteren van de Ladonkzijde van het station. Met meer ruimte voor fietsenstallingen. Ook moet er aandacht zijn voor toegankelijkheid. Voor het station als mobiliteitshub zetten we in op een continu proces van verbetering en optimalisatie.

Dat laatste geldt ook voor het parkeerbeleid. Enerzijds geven we aandacht aan voldoende parkeerplekken, bijvoorbeeld rondom het centrum. En aan de andere kant willen we juist ook het centrum te voet en met de fiets goed bereikbaar maken en houden. Naar, en in het centrum. Ook voor parkeren geldt, als we met minder toe kunnen dan gaan we daarvoor. Vooralsnog bepaalt de snelheid van acceptatie en verandering van de Boxtelse inwoners het tempo van de ontwikkelingen.

2.5 Parkeerbeleid vraagt om aandacht

De stakeholders staan achter de voorgestelde ontwikkelingen die inzetten op duurzamer reizen. Het centrum van Boxtel moet wel goed bereikt kunnen worden. Ook met de auto. Ook rondom woningbouw worden parkeernormen heroverwogen, veelal naar een lagere norm. Dit moet wel passen bij Boxtel en in de kleine kernen. Wegens een beperkt aanbod van openbaar vervoer, zijn de kleine kernen afhankelijk van de auto.

Antwoord

Zoals eerder aangegeven anticiperen we op de snelheid van ontwikkelingen. Het beleid zet in eerste instantie in op het verleiden van anders reizen. Dat impliceert dat alternatieven wel beschikbaar moeten zijn. Mocht Boxtel achter blijven bij de regionale of landelijke ontwikkelingen, dan zullen we meer moeten gaan sturen en daarna eventuele verplichten. We gaan er echter vanuit dat een stapsgewijze ontwikkeling passend is.

Dit betekent dat we het niet ineens totaal anders gaan doen. Veranderingen hebben tijd nodig. Door daar continu aandacht voor te hebben komen veranderingen op gang.



3 Ontvangen individuele reacties

Dit hoofdstuk gaat in op de individuele inhoudelijke reacties die we ontvangen hebben. Er zijn negen reacties ontvangen. Per partij zijn de argumenten overgenomen en van een tegenreactie voorzien. Aanvullend is aangegeven of de reactie tot bijstelling van het programma duurzame mobiliteit vraagt en zo ja, in welke vorm. Dat lichten we per reactie toe.

De reacties zijn in willekeurige volgorde en anoniem weergegeven.

3.1 Reactie 1

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
1.1	Inzet op duurzame mobiliteit wordt gewaardeerd, maar de maatregelen zijn nog onvoldoende concreet.	Er wordt uitwerking gegeven aan het parkeerbeleid, passend bij de (snelheid van) ontwikkelingen. Dit is opgenomen in het uitvoeringsprogramma.	Nee	Nvt
1.2	Naast parkeerplaatsen aan de rand van het centrum zijn ook extra plekken in het centrum nodig.	Wij zien dit ook als nadere uitwerking van het (parkeer-)beleid. Het uitvoeringsprogramma geeft daar richting aan en bij de uitwerking van maatregelen maken we dat concreet.	Nee	Nvt In § 5.4 opgenomen dat centrubereikbaarheid vraagt om nadere beschouwing.
1.3	De bewegwijzering naar parkeerplaatsen in het centrum moet beter. Ligging en beschikbare aantallen zijn onvoldoende duidelijk voor bezoekers.	Ook dit is uitwerking van het parkeerbeleid. Het beleid beschrijft nu de richting, op hoofdlijnen. Nadere uitwerking volgt.	Nee	Nvt Zie reactie 1.2
1.4	Het gebruik van de parkeerplaatsen en doelgroepen (parkeerregulering) moet onderzocht en zonodig bijgesteld worden.	Zie antwoord bij 1.3.	Nee	Nvt Zie reactie 1.2
1.5	Het autovrij maken van de Markt moet beter duidelijk gemaakt worden, samen met routing voor het verkeer.	Dit betrekken we bij de eerstvolgende aanpassing in samenwerking met belanghebbenden.	Nee	Nvt Zie reactie 1.2



3.2 Reactie 2

Mondelinge inbreng tijdens inloopmoment:

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
2.1	De 'S' van het STOMP-principe is onderbelicht, mede omdat er geen apart onderdeel voor S tappen – lopen is opgenomen in het programma.	We realiseerden ons op basis van de ontvangen reacties dat lopen sterker tot uiting kan komen in het programma. Dat zullen we daarom ook toevoegen.	Ja	Lopen verdient het om beter terug te komen in het plan. Zowel beleidsmatig als in de uitvoering nemen we dat op.
2.2	Inzet op 'T' van T rappen – fietsen is goed. Door (te) snelle fietsen en steeds meer variantie in verschijningsvorm van fietsen is de focus moeilijk te leggen.	De variatie in fietsen is een uitdaging, maar ook een kans. Iedere fietsers is geen automobilist. Gemeente Boxtel heeft beperkt invloed op de variantie aan fietsmodellen. We volgende landelijk beleid. Mogelijk door de speed-pedelec naar de rijbaan te verplaatsen.	Nee	Nvt We volgen ontwikkelingen en bijvoorbeeld de speed-pedelec moet al van de rijbaan gebruik maken.
2.3	Ten aanzien van de 'O' van O penbaar vervoer wordt de westzijde van het station 'gemist' in het beleid. Hier kan bijvoorbeeld een Kiss and Ride gerealiseerd worden.	Westzijde station is opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Er zijn inderdaad kansen voor een Kiss and Ride. Dat nemen we mee in de uitvoering.	Ja	Nvt Kansen westzijde opnemen zijn benoemd in \$4.5 en \$5.3.
2.4	Is er op Ladonk voldoende rekening gehouden met fietsen en de menging met vrachtverkeer? Dit geldt ook voor de VLK, waar een vrij liggend fietspad langs gewenst is.	De beperkte beschikbare ruimte vormt een uitdaging. We werken aan een verkeersplan voor Ladonk en zoeken kansen om de fietser meer ruimte te geven. In de (voorbereiding van de) uitvoering werken we dat verder uit.	Nee	Nvt
2.5	In het buitengebied meer rekening houden met fietsroutes door landbouwgebieden. Hou rekening met fietsknooppunten en zorg voor goede bewegwijzering.	Hierbij gaat het om recreatief fietsen. De wegen zijn relatief smal en gebruik is gemengd. Daar waar mogelijk houden we rekening met routes en kansen, ook rondom bewegwijzering. Zie hiervoor hoofdstuk 9 van het programma.	Nee	Nvt Daarvoor is specifiek een gebiedstype onderscheiden.
2.6	Hou rekening met schoolroutes en ouderen op het fietspad. Obstakels op het fietspad zijn potentieel verkeersonveilig.	Schoolroutes maken onderdeel uit van het programma en beschreven beleid. Het al dan niet verwijderen van obstakels zien we als onderdeel van ons dagelijkse werk.	Nee	Nvt
2.7	Het plan is een goede basis voor het verkeers- en vervoersbeleid richting 2040.	Gemeente Boxtel is blij met deze positieve reactie.	Nee	Nvt



Schriftelijk aanvullend ontvangen inbreng:

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
2.8	Er wordt gevraagd om aandacht voor de weginrichting, die afgestemd moet zijn op alle verkeersdeelnemers. Van 8 – 88 jaar. Daarbij moet er ook rekening gehouden worden met bijvoorbeeld rolstoelers, duo fiets en dergelijke. Dat vraagt ook om extra aandacht op schoolroutes, voor voetganger en fietser.	Gemeente Boxtel staat daar achter. Het meenemen van het STOMP-principe geeft daar mede invulling aan. En we hebben projecten benoemd om te komen tot goede langzaam verkeervoorzieningen. Ook in de kleine kernen waar er minder ruimte is. Dat krijgt zo in de toekomst uitwerking. De schoolomgevingen worden mee aangepakt als de scholen heringericht worden. Daar houdt de prioritering van maatregelen nadrukkelijk rekening mee.	Nee	Nvt
2.9	Specifiek vraagpunt is de herinrichting van de Stationsstraat, waarvan problemen verwacht worden.	De uitwerking van de inrichting van de Stationsstraat is met meerdere disciplines tot stand gekomen. Andere prioriteiten dan die vanuit mobiliteit hebben daar invloed op gehad. We kunnen dat vanuit het programma duurzame mobiliteit nu niet veranderen.	Nee	Nvt
2.10	Graag aandacht om de maximum snelheid in relatie tot verkeersveiligheid voor fietsers. Meer 30 km/uur zorgt voor een rustiger wegbeeld en zorgt voor betere beleving van de verkeersveiligheid.	Hier is de gemeente Boxtel het mee eens. Er wordt daarom ook ingezet op meer 30 km/uur. Onder andere door de invoering van de landelijk geïntroduceerde wegfunctie 'gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur'. In de categorisering van het wegennet worden meer wegen 30 km/uur.	Nee	Nvt
2.11	Verzoek is een aantal aanvullende verbindingen extra te stimuleren en zichtbaar of aantrekkelijk te maken voor fietsers. Het gaat daarbij om: • Fietsverbinding naar Ossenpadtunnel, door Stapelen. • Doortrekken Gestelseweg naar Esch met tunnel onder het spoor door. • Oksel (Boxtel Noord-West) verbinden met de onderdoorgang in de dubbele overweg.	De verbinding door Stapelen is opgenomen in het netwerk en krijgt zodoende nadrukkelijk aandacht in de uitwerking. De verbinding van de Gestelseweg wordt meegenomen in de gebiedsgerichte aanpak voor Boxtel Noord-West. Eventuele ontwikkelingen zijn mede afhankelijk van wensen, prioriteiten en voorkeuren van ProRail.	Ja	Fietsverbinding Heult toevoegen aan het fietsnetwerk.



	Fietsverbinding naar Sint Michielsgestel via 't Heult.	De verbinding vanuit 'de oksel' naar het centrum van Boxtel heeft inderdaad aandacht, onder andere vanuit eventuele woningbouw en een goede fietsverbinding naar Haaren/Oisterwijk. Daar is dus aandacht voor. Toevoegen van de fietsverbinding via Heult als (minimaal) recreatieve fietsroute verwerken we in het netwerk.		
2.12	De rotonde 'Dukaat', bij het politiebureau, wordt beoordeeld als goed en verkeersveilig voorbeeld, mits gecombineerd met zebra's.	Ook de gemeente is blij met deze inrichting. Wegens beschikbare ruimte kan dit mogelijk niet overal worden toegepast. Maar daar waar werkzaamheden uitgevoerd moeten worden, neemt de gemeente dit positieve voorbeeld graag mee.	Nee	Nvt
2.13	Fiets(suggestie)stroken minimaal 1,75 meter breed.	Hier zet de gemeente ook op in bij herinrichting van dergelijke wegen. Dit moet passen bij het ontwerp en binnen de beschikbare ruimte, maar is wel het vertrekpunt.	Nee	Nvt
2.14	Er is weinig aandacht besteed aan de recreatieve fietser. Bij het station kan bijvoorbeeld met name aan de westzijde meer aandacht besteed worden aan (recreatieve) voetgangers en fietsers. Tevens is de westzijde van het station belangrijk voor de ontsluiting én bij de inzet van bussen als er verstoringen zijn op het spoor.	Het 'Programma Duurzame Mobiliteit' gaat inderdaad beperkt in op recreatieve verplaatsingen. Eventuele investeringen op dat gebied moeten ook vanuit recreatie en toerisme komen. Naar aanleiding van deze opmerking voegen we een maatregel toe om een recreatief mobiliteitsplan op te stellen. De westzijde van het station heeft aandacht, ook in de verkeersplan dat voor Bedrijventerrein Ladonk wordt opgesteld.	Ja	Maatregel 'Recreatief mobiliteitsplan' opnemen.
2.15	Tenslotte is afsluitend statement opgesteld. Dit gaat in op het belang van de westzijde van het station, de uitdaging van de inpassing van de snelfietsroute en de voorkeur voor een autovrije Markt. Tenslotte zet het statement in op een centrale fietsstructuur rond het centrum.	We nemen kennis van het statement en zien deels dezelfde uitdagingen. En kansen. Als aanvulling op het noordelijke deel van de fietsring via de Baroniestraat met verkeer, geven we aan dat er een parallelle route is voorzien. Deze ontsluit ook zorgcluster Ursula, Liduina en uiteindelijk Munsel en Ladonk.	Nee	Nvt



3.3 Reactie 3

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
3.1	De relatie met de concept omgevingsvisie is onvoldoende gelegd. De inhoudelijke koppeling ontbreekt. Kaartbeelden uit de omgevingsvisie zijn niet opgenomen en kunnen zodoende niet vergeleken worden.	Zie hiervoor ook hoofdstuk twee. Ambities en richtingen uit de omgevingsvisie zijn overgenomen. Het programma duurzame mobiliteit past daarin en werkt de aspecten verkeer en mobiliteit uit.	Nee	Nvt
3.2	Het STOMP-principe is een goed uitgangspunt, maar moet op de schaal van Boxtel toegepast worden. De autoafhankelijkheid in Boxtel blijft groot als het openbaar vervoer niet beter wordt.	Zie hiervoor ook hoofdstuk twee. We bedanken voor deze inbreng. Het principe STOMP sluit de auto niet uit. De omvang van de kleine kernen betekent dat interne afstanden goed lopend en met de fiets kunnen worden afgelegd. We sluiten aan op de snelheid van ontwikkelingen en realiseren ons dat de auto voorlopig nog belangrijk is.	Nee	Nvt
3.3	Uitwerking van STOMP voor de kleine kernen mag concreter gemaakt worden.	Zie hiervoor ook hoofdstuk twee en het antwoord bij 3.2. We geven lopen meer aandacht in het plan.	Ja	Lopen krijgt meer aandacht in het beleid. We realiseren ons dat gemotoriseerd verkeer ruimte moet maken. Met verkeer naar de randen werken we daaraan.
3.4	De mobiliteitshub op het station kan verder worden uitgewerkt. Er kan beter duidelijk gemaakt worden hoe de kleine kernen (Lennisheuvel) hiervan kan meeprofiteren.	Het aantrekkelijker maken van de westzijde van het station kan ook de verbinding naar Lennisheuvel verbeteren. De hub op het station is een continue ontwikkeling waar in het uitvoeringsprogramma rekening mee wordt gehouden.	Nee	Nvt Westzijde station is expliciet beschreven in het programma in §4.5.
3.5	Waarom is vanuit STOMP de verbinding naar Lennisheuvel niet beter voor de fiets uitgewerkt (rotonde of verkeerslichten op Boseind)?	Binnen het programma van PHS zijn hierover al afspraken gemaakt. Het programma en de afspraken in het project zijn in lijn met elkaar.	Nee	Nvt Is onderdeel van verkeersplan Ladonk. Maatregelen voor Boseind zijn geprogrammeerd voor 2025.



3.6	Sluiting van de resterende gelijkvloerse overwegen kan effect hebben op verkeersstromen. Dit vraagt om aandacht voor intensiteiten, verkeersveiligheid en leefbaarheid.	We voorzien dat de sluitingen gaan komen. In dat kader verkennen we effecten en daarbij behorende maatregelen. Dit is in het uitvoeringsprogramma opgenomen.	Nee	Nvt
3.7	Waarom bouwen in het gebied tussen de twee sporen als er geen goede verbinding is naar voorzieningen?	Goede verbindingen zijn voorwaarden om er te bouwen.	Nee	Nvt De kaartbeelden 'fiets' en 'goede bereikbaarheid' sorteren hierop voor.
3.8	Er wordt geïnvesteerd in laadpunten voor elektrische voertuigen. Er wordt niet duidelijk gemaakt hoe dat verder wordt uitgewerkt. In Lennisheuvel zijn laadplekken gewenst.	Er is beleid voor laadpunten vastgesteld. We gaan uit van continue monitoring en bijstelling. Doel is vraag en aanbod op elkaar aan te laten sluiten. Dit is opgenomen in het uitvoeringsprogramma.	Nee	Nvt Er wordt gewerkt aan een dekkend netwerk voor de gemeente, daar waar behoefte is aan openbare laadvoorzieningen. Zie \$4.8.
3.9	Heroverweging parkeernormen is goed. Vooral in meer stedelijke en verdichte gebieden. Hou rekening met de Buxtelse schaal en dat bezoekers met de auto komen.	Het parkeerbeleid wordt herzien. Het programma duurzame mobiliteit geeft richting én geeft aan dat het moet passen bij Buxtel en haar inwoners. We kijken breder dan alleen naar de auto. Ook dit is in het uitvoeringsprogramma opgenomen.	Nee	Nvt



3.4 Reactie 4

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
4.1	Lopen is onvoldoende verwerkt in het beleid. Fietsen komt wel steeds terug en lopen niet. In de omgevingsvisie is lopen wel benoemd.	Deze opmerking is terecht. Lopen verdient meer aandacht in het beleid en rondom de uitvoering.	Ja	Lopen naar voorzieningen moet mogelijk zijn. Dat nemen we op in het beleid.
4.2	Loopruimte moet obstakelvrij en toegankelijk worden ingericht. Geen reclameborden, lichtmasten of laadpalen op het trottoir.	Deze opmerking is terecht. Loopruimte moet ook als zodanig gebruikt kunnen worden, ook door minder validen.	Ja	Loopruimte moet toegankelijk en obstakelvrij worden ingericht.
4.3	In het buitengebied wordt niet alleen veel gefietst. Er wordt ook veel gelopen (recreatief, dus wandelen). Daar moet aandacht voor zijn.	Inderdaad willen we lopen in het buitengebied in het kader van toerisme en recreatie stimuleren. Naast de eerder genoemde aanpassingen hebben hier ook aandacht voor, maar meer in de uitwerking en als kansen zich aandienen dan in het mobiliteitsbeleid.	Nee	Nvt
4.4	In het kader van verkeersveiligheid verdient de route door Lennisheuvel naar Oirschot aandacht, aangezien hier sluipverkeer gebruik van maakt. Dit hindert de omgeving, landbouwverkeer en fietsers en wandelaars.	Deze melding is bekend en benoemd in het plan. In de analyse en uitwerking hebben we daar aandacht voor. Dat is opgenomen in het uitvoeringsprogramma.	Nee	Nvt

3.5 Reactie 5

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
5.1	We zijn erg tevreden met de volgorde van aandacht voor de verkeersgebruiker, dus voetganger en fietser eerst.	Gemeente Boxtel is blij met deze positieve reactie.	Nee	Nvt
5.2	Zijn alle voornemens realiseerbaar?	De acties en maatregelen zijn benoemd en vormen input voor het integrale maatregelenpakket openbare ruimte (IMOR). Daar wordt de planning gemaakt. We vragen de gemeenteraad om de nodige dekking.	Nee	Nvt



3.6 Reactie 6

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
6.1	De hoofdstukken 7 t/m 9 lijken sneller verwerkt te zijn, waardoor juist de hoofdstukken die betrekking hebben op Liempde, met minder visie en doelgerichtheid.	Deze hoofdstukken hebben evenveel aandacht gehad als de rest van het document. Ook is er sprake van visie. We herkennen verder beschreven bevindingen. We streven een integrale aanpak na, maar erkennen dat nadere uitwerking nog moet plaats vinden. Met stakeholders.	Nee	Nvt
6.2	Een duidelijke inventarisatie is nodig, met vervolgens een visie en aanpak.	Hier zijn we het mee eens. Daarop zetten we in op een integrale aanpak voor leefbare kernen.	Nee	Nvt
6.3	Liempde krijgt 300 woningen erbij (20%), de mobiliteitsbehoefte zal meegroeien.	Dit wordt in de inventarisatie en gebiedsgerichte uitwerking (uiteraard) meegenomen. Juist daarom vinden we een integrale gebiedsgerichte uitwerken wenselijk.	Nee	Nvt Zie toelichting in \$2.5.
6.4	De hoofdader loopt dwars door Liempde en daar is de ruimte beperkt. Alleen die ader heeft een aansluiting op de A2. Om STOMP te kunnen toepassen moet de hoofdader ontlast worden. Bijvoorbeeld door de nieuwe parallelweg naast de A2 door te trekken naar de Barrierweg. Dit ontsluit Daasdonk.	Mogelijk kan realisatie van de parallelweg A2 een rol spelen, maar daar willen we niet op wachten. Vandaar dat het programma de Barrierweg benoemt. Doortrekken van de VAN naar de Barrierweg nemen we mee in de onderzoeken en verwerken we op het kaartbeeld 'verkeersstructuur 2040'.	Ja	We nemen een doortrekking van de VAN naar de Barrierweg mee in onderzoeken. Het kaartbeeld 'verkeersstructuur 2040' is daarop aangepast.
6.5	Ontmoedigen van doorgaand (vracht)verkeer door de kern, door herinrichting van Liempde volgens fase van het herinrichtingsprogramma. Dit doortrekken in Nieuwstraat en aanvullend handhaving. Bij herinrichting rekening houden met rolstoelvriendelijkheid.	We geven aan dat hier een spanningsveld zit, maar zijn het niet oneens met de voorstellen. Het programma geeft de nadere uitwerking als maatregel. In de reactie zijn al concrete voorstellen gedaan. Die kunnen worden meegenomen in de uitwerking.	Nee	Nvt Route is aangegeven via Barrierweg in \$4.6.
6.6	Vrijkomende ruimte benutten voor voet- en fietsverkeer, vergroening en verblijfskwaliteit. Tevens kwaliteit van de verharding verbeteren.	Dit is precies waar het programma op inzet. Graag werkt gemeente Boxtel dat verder met de stakeholders uit. De kwaliteit van de verharding is aandachtspunt bij werkzaamheden en onderhoud.	Nee	Nvt



6.7	Liempde aansluiten op de snelfietsroute F2.	We willen Liempde actief aansluiten op de snelfietsroute, met hoofdroutes langs de Boxtelseweg/Nieuwstraat en lokale verbindingen via opwaarderen van de Kerkheiseweg – pad Schuttersdreef – De Bleek en een route via Barrierweg.	Nee	Nvt Verbinding is opgenomen in fietskaart in \$4.4.
6.8	Extra openbaar vervoer naar Liempde. De huidige verbinding is niet gebruikersvriendelijk. Verbindingen met St. Oedenrode, Veghel, Best en Eindhoven zijn wenselijk. Eventueel samen met lokale vervoerders.	Het plan benoemt dit, in onderdeel 'Gedeelde mobiliteit'. We zetten in op deelvervoer, kleinschalig openbaar vervoer en realisatie van hubs.	Nee	Nvt Bravo Flex in de nieuwe concessie toegevoegd in \$4.5.
6.9	Inzetten op deelmobiliteit, vooral bij nieuwbouw Nieuwstraat en Boxtelseweg. Dit als gemeente actief oppakken en niet aan de markt overlaten.	Het plan voorziet in deelmobiliteit. Ook bij nieuwbouw. De markt kan sneller anticiperen op (technologische) ontwikkelingen. Wel willen we als gemeente graag hierin samenwerken.	Nee	Nvt Gemeente mag dat niet organiseren vanwege concurrentiepositie.
6.10	Lagere parkeernormen toepassen (herziening parkeernormennota). Aangetoond is dat de huidige normen te hoog zijn. Maatwerk moet verplichting zijn. En met terugwerkende kracht op eerdere projecten toepassen.	Actualiseren van het parkeerbeleid en actuele parkeernormen heeft de hoogste prioriteit. Met terugwerkende kracht toepassen van nieuwe normen om al gerealiseerde ontwikkelingen is juridisch niet mogelijk.	Nee	Nvt
6.11	Algeheel parkeerverbod in Liempde voor buiten de vakken parkeren. Met handhaving. Met beter zichtbare (aanduiding van) minder validen parkeerplaatsen.	Het algehele parkeerverbod biedt kansen, maar heeft ook (juridische) moeilijkheden. Handhaving door politie kunnen we niet afdwingen en de BOA's hebben beperkte capaciteit. Dit is een voorstel om mee te nemen in de integrale gebiedsgerichte aanpak. Net als het inrichten van de parkeerplaatsen voor minder validen.	Nee	Nvt
6.12	Wildgroei van laadpalen is hinderlijk, daarom selectiever toepassen van nieuwe palen. Berijders moeten zelf in laadmogelijkheid voorzien. Een visie hierop is nodig om duidelijkheid te geven.	We hebben als gemeente beleid voor het plaatsen van laadpalen. Dit is nog vrij recent, maar is ook opgenomen als 'te herzien'. Het programma voorziet dus in dit voorstel.	Nee	Nvt Zie reactie 3.8.
6.13	In het buitengebied is er weinig ruimte, wordt te hard gereden en is onderhoud slecht. Dit zorgt voor verkeersonveiligheid voor fietsers en voetgangers. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met plannen voor het buitengebied. En er parkeren vrachtwagens.	We hebben aandacht voor lopen en fietsen in het buitengebied. Verkeersveiligheid is daarbij een belangrijke voorwaarde. Plannen in het buitengebied moeten aantonen dat geen hinder voor de omgeving ontstaat en dat het (extra) verkeer afgewikkeld kan worden.	Nee	Nvt



		Verkeersveiligheid vraagt gemeentebreed om aandacht en wegen we ook voor het buitengebied mee.		
6.14	In de opgavenbladen moeten lokale stakeholders worden genoemd als partner. De opgave moet de hoogste prioriteit krijgen en niet de tweede.	In opgaveblad 'leefbare kernen' is opgenomen dat lokale stakeholders te betrekken partners zijn. Verhogen van de gebiedsgerichte aanpak naar de hoogste prioriteit is akkoord.	Ja	We verhogen de prioriteit voor de gebiedsgerichte aanpak naar '1'. Daarin kunnen veel van de gedane voorstellen meegenomen worden.



3.7 Reactie 7

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
7.1	Bewoner ervaart (geluids-)overlast als gevolg van de grote hoeveelheid verkeer. Verzoek is om de snelheid op de noord-zuidas te verlagen naar 30 km/uur, tussen de zuidelijke komgrens tot aan de Ketting.	De noord-zuidas is voor Boxtel een belangrijke ontsluitingsroute. Voor alle modaliteiten en ook de hulpdiensten. Uit de openbaar raadpleegbare verkeerstellingen is te herleiden dat de daadwerkelijk gereden snelheid acceptabel en passend bij de maximum snelheid van 50 km/uur is. Omdat geluidsoverlast wordt ervaren, is het woon- en leefklimaat op basis van de geluidswaarden inzichtelijk gemaakt met de gemeentelijke indicatieve geluidskaart. De daarin aangegeven geluidsbelasting is 54 dB, wat maar net hoger is dan de standaardgrenswaarde van 53 dB. Daarmee is de geluidswaarde zeer ruim onder de maximale grenswaarde van 70 dB.	Nee	Nvt
7.2	30 km/uur op de noord-zuidas belemmert de doorstroming niet en zorgt voor minder geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen.	Verkeerskundig gezien is de functie van de noord-zuidas zwaarder dan wegen en straten in de woonwijken van Boxtel. De weg heeft naast een ontsluitende functie ook een inrichting die daar bij hoort. Een aanpassing van de snelheid van 50 naar 30 km/uur past daar niet bij. Zonder maatregelen is 30 km/uur niet logisch voor de weggebruiker en zal de weggebruiker ook de snelheid niet aanpassen. Het woon- en leefklimaat voor de woning is redelijk, buiten in de tuin is deze matig. Dat wil niet zeggen dat er geen overlast kan worden ervaren.	Nee	Nvt



3.8 Reactie 8

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
8.1	De hoge rijssnelheid van het gemotoriseerde verkeer zorgt voor onveilige beleving, geluid, trillingen en afnemende oversteekbaarheid.	De wegfunctie is gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Die functie heeft en behoudt de weg in het netwerk. We voorzien ene gebiedsgericht onderzoek en aanpak voor spelende vragen.	Nee	Nvt
8.2	Beperkte fysieke ruimte vanwege bebouwing langs de weg zorgt ervoor dat de weg niet verbreed kan worden.	Zie antwoord bij 8.1. We nemen de inbreng van bewoner mee in het onderzoek.	Nee	Nvt
8.3	Leefbaarheid en veiligheid vragen om maatregelen die in het GVVP 2008 al benoemd zijn, maar nog niet zijn uitgevoerd.	Verkeerskundig functioneert de Eindhovenseweg. Leefbaarheid is een belangrijk aspect, maar verkeer is niet leidend. Omdat het onderzoek nog moet worden uitgevoerd, kunnen nu geen maatregelen worden opgenomen.	Nee	Nvt
8.4	De 'hardheid' van PHS maatregelen en de in te passen snelfietsroute vragen mogelijk om de wegfunctie GOW30. De huidige plannen ontmoedigen de Eindhovenseweg niet, wat zal leiden tot meer overlast.	Vanwege de functie van de weg in het netwerk, is ontmoediging ook niet aan de orde. Wel zoeken we naar een gebiedsgerichte benadering van het inpassingsvraagstuk. Dat pakken we vanuit het programma als maatregel op.	Nee	Nvt
8.5	Stimuleren van alternatieven [voor de auto] zal maar beperkt effect hebben.	Inpassen en stimuleren van alternatieven, waaronder fietsen, vinden we belangrijk om minder auto-afhankelijk te worden. Ook kleine bijdragen zijn al zinvol. De Eindhovenseweg zal een functie in het netwerk blijven behouden.	Nee	Nvt



3.9 Reactie 9

Nr.	Ontvangen reactie	Reactie gemeente Boxtel	Wijziging programma	Inhoud wijziging
9.1	Er wordt aandacht gevraagd voor dorp Esch, dat een eindbestemming moet zijn voor gemotoriseerd verkeer.	De wens tot minder verkeer in Esch is verwerkt in het programma. We zetten in op een alternatieve ontsluiting. Maar gemeente Boxtel is mede afhankelijk van andere overheden (spoor en ontwikkelingen in Noordwest).	Nee	Nvt
9.2	STOMP is mijn blij mee. Dat past in Esch, zoals het eigen dorpsplan daarbij past.	Blij met STOMP vinden we goed om te horen. Het programma voorziet in een leefbaarheidsaanpak. Daar zal dan het dorpsplan in worden meegenomen.	Nee	Nvt
9.3	Implementatie van het dorpsplan in het programma wordt gevraagd.	Zie antwoord bij 9.2. De leefbaarheidsaanpak moet leiden tot maatregelen die dan uitgevoerd kunnen worden.	Nee	Nvt



meewerkend

boxtel