Reacties op het voorlopig ontwerp	**Beantwoording gemeente Zundert**
Er wordt aandacht gevraagd voor de verbetering van veiligheid en daarmee de snelheid van voertuigen. De wens wordt uitgesproken om goede drempels aan te leggen. Aangegeven wordt dat de plakstroken geen effect (meer) hebben. Vanaf huisnummer 13 t/m 25 wordt hard gereden of zelfs ingehaald. Tot slot wordt aangegeven dat het als wandelaar soms behoorlijk gevaarlijk kan zijn.	Gemeente Zundert heeft een pakket met maatregelen samengesteld om de snelheid terug te dringen, namelijk: • verkeersmaatregelen in de vorm van versmallingen, 2 locaties, waaronder één op het deel tussen huisnummers 13 en 25; • de rijbaan versmallen met groene haagjes en inleidende bermplank op diverse locaties, waardoor geen gebruik kan worden gemaakt van de bermen ter plaatse; • ruimte voor de fietser door het aanbrengen van rode fietssuggestiestroken; • de (binnen)bocht vanaf de Achtmaalseweg gezien voorbij Roosendaalsebaan wordt voorzien van een strook schampblokken in beton en de beton zelf wordt voorzien van een print. Helaas zijn er altijd bestuurders die de verkeersregels aan hun laars lappen. Het vervelende is, dat gemeente Zundert hier weinig mee kan, omdat juist deze groep bestuurders ook de door u voorgestelde maatregelen niet accepteren. Gemeente Zundert is er wel van overtuigd dat bovengenoemd maatregelen een positief effect hebben op de verkeersveiligheid.
Als wandelaar is het gevaarlijk. Aangegeven wordt dat hopelijk door de fietsstrook de snelheid uit de weg wordt gehaald waardoor er veilig gewandeld kan worden. Tot slot wordt aangegeven dat het wegdek aan vervanging toe is omdat het asfalt op sommige plekken zeer slecht is.	Het klopt dat het wegdek aan vervanging toe is vanwege de slechte staat. Over de gehele lengte wordt de volledige asfaltconstructie vervangen. Op sommige delen dient ook de fundering onder de asfaltconstructie te worden aangepakt.
In de bocht van de Hulsdonkstraat naar de Roosendaalsebaan (tekening deel 5) zijn nu schampblokken gepland. De binnenbocht word beschermd met schampblokken. De situatie is erg onoverzichtelijk, bestuurders van langzaam verkeer als van snel verkeer kan niet zien of er tegemoetkomend verkeer is. Door schampblokken te plaatsen is er voor het verkeer dat richting Zundert rijdt geen mogelijkheid meer om uit te wijken waardoor de kans op frontale aanrijdingen flink toenemen. De snelheid gaat er flink uit, op zich een gewenste ontwikkeling, echter de onveiligheid neemt in de bocht toe. Bovendien kan landbouwverkeer elkaar niet meer in de bocht tegemoet komen, wat door het gebrek aan overzicht tot gevaarlijke situaties gaat leiden.	De (binnen)bocht vanaf de Achtmaalseweg gezien voorbij Roosendaalsebaan (Pannehûske) wordt inderdaad voorzien van een strook schampblokken in beton en de beton zelf wordt voorzien van een print, dit ter bescherming van de bocht en het tegen gaan dat verkeer de binnenbocht afsnijdt en/of zich laat wegdrukken. Echter blijft er in de binnenbocht wel degelijk ruimte over om uit te wijken. Voor de juiste beeldvorming zie onderstaande foto, zodat u zich hier een goed beeld over kan vormen. De afmetingen op de foto zijn niet waarheidsgetrouw, maar zijn de afmetingen zoals gemeente Zundert deze wil toepassen op de Hulsdonkstraat, oftewel 40 cm overrijdbaar printbeton, voordat de schampblokken beginnen. De beton is in de kleur wit.

	 De strook schampblokken in beton in combinatie met printbeton wordt ook toegepast in de binnenbocht nabij Hulsdonkstaat 14.
Op stuk van de Roosendaalsebaan liggen in de binnenbochten nu extra brede grasbetonstenen. Die zijn in de toekomst ook gewenst. Anders rijden ze direct de berm kapot. Verder wordt gevraagd of er ook voldoende reflectorplaatjes komen. Met betrekking tot de groene hagen wordt aangegeven dat ze beschermd moeten worden; anders rijden de tractoren en vrachtwagens over de haag heen. Daarnaast wordt gevraagd of er een vangrail geplaatst kan worden. Bij de inritten naar landbouwpercelen wordt verzocht om de grasbeton door te trekken. In de afgelopen jaren zijn namelijk zeer gevaarlijk situaties (grote gaten) ontstaan. Tot slot wordt gevraagd hoe de afvoer van het hemelwater is geregeld.	1. Op het door u bedoelde "stuk van de Roosendaalsebaan" is in het nieuwe ontwerp sprake van een bochtverbreding in asfalt t.o.v. de huidige situatie. Dit is echter niet goed te zien op tekening. In het nieuwe ontwerp is opnieuw een strook van grasbetontegels langs de verbreding gelegd. 2. Er worden geen reflectorpaaltjes geplaatst. 3. De groene hagen worden inderdaad beschermd door de kopse kanten te voorzien van een grote inleidende bermplank. 4. Nee dat is niet mogelijk. Er worden geen geleiderails geplaatst. 5. De grasbetontegels worden zoveel mogelijk doorgetrokken. Ter hoogte van de inritten wordt de huidige bestrating minimaal over een lengte van 3 meter opnieuw gestraat, zodat de nieuwe weg goed aansluit op de bestaande inritten. 6. De bermen worden zo ingericht dat het hemelwater goed kan worden afgevoerd. Op een aantal plaatsen wordt om die reden bermen roven uitgevoerd.
Gezien de hoeveelheid vrachtverkeer over de weg, wordt voorgesteld om deze weg enkel voor bestemmingsverkeer toe te laten. Met betrekking tot de grasbetontegels wordt verzocht dezen in de lengte richting te leggen. Op locatie waar geen inrit is gelegen wordt gevraagd of een nieuwe inrit aangelegd kan worden i.p.v. het herstraten inritten over een lengte van 3 meter.	1. De weg blijft toegankelijk voor alle verkeer. 2. De grasbetontegels worden inderdaad in de lengte richting aangelegd. Het aanleggen in lengte richting, alsmede het vervangen van alle bestaande (oude generatie) grasbetontegels voor nieuwe grasbetontegels zorgt voor minder geluidshinder t.o.v. de bestaande situatie. 3. Nee, de bestaande inritten worden opnieuw aangesloten. Voor nieuwe inritten dient u een inritvergunning aan te vragen.

Er wordt gevraagd of de weg ook gefundeerd wordt. Dit omdat er door het zware verkeer in de huidige situatie veel trillingen ontstaan. Verder wordt gevraagd waarom de grasbetontegels weer terugkomen. Deze zorgen namelijk voor veel geluidsoverlast. Tot slot wordt gevraagd naar de reden waarom er slechts 1 locatie gekozen is voor schampblokken. Er zijn namelijk meer plekken waar deze uitkomst zouden bieden zodat de bermen en opritten niet kapot gereden worden en er hopelijk minder hard gereden wordt.	1. Ja, de weg wordt ook gefundeerd. Over de gehele lengte wordt de volledige asfaltconstructie vervangen. Op sommige delen dient ook de fundering onder de asfaltconstructie te worden aangepakt. 2. De "oude" grasbetontegels worden vervangen. De grasbetontegels worden in de lengte richting aangelegd. Het aanleggen in lengte richting, alsmede het vervangen van alle bestaande (oude generatie) grasbetontegels voor nieuwe grasbetontegels zorgt voor minder geluidshinder t.o.v. de bestaande situatie. 3. De reden hiervoor is vanwege de hoge aanlegkosten. Om die reden worden op 2 locaties schampblokken aangebracht, namelijk nabij de (binnen)bocht vanaf de Achtmaalseweg gezien voorbij Roosendaalsebaan (Pannehûske) en nabij de binnenbocht Hulsdonkstraat 14. Tevens worden op diverse locaties de rijbaan versmald met groene haagjes en inleidende bermplank, waardoor geen gebruik kan worden gemaakt van de bermen ter plaatse.
Met betrekking tot de schampblokken in beton wordt aangegeven dat men dit gevaarlijk vindt. Het gebeurt regelmatig dat de autobestuurder een landbouwvoertuig met iets erachter tegenkomt. En dan blijkt dit toch breder te zijn waardoor je alsnog onverwacht in de kant moet. Als er dan opeens van die blokken zijn, zie je die dan niet meer. De bewoner weet misschien wel dat ze er zitten, maar een onbekende niet. Ook rijden regelmatig grote groepen wielrenners door de straat en gebeurt het ook weleens dat ze dan plotseling de berm in moeten vanwege een tegenligger. De kans is ook aanwezig dat ze dan op een schampblok terechtkomt. Er wordt verder aangegeven dan de eerste boom op de kruising bij nummer 8 te groot is geworden en ontneemt het zicht. Verder wordt gevraagd of er voor de bewoners iets wordt geregeld gedurende de werkzaamheden, namelijk dat je altijd wel een kant uit kunt om de straat te verlaten. Tot slot wordt aangegeven dat de start is voorzien na de bouwvak. Hierbij wordt meegegeven dat de straat met Corso ook als omleidingsroute geldt. Geadviseerd wordt om e.e.a. af te stemmen/te controleren.	1. Het nieuwe ontwerp wordt inderdaad voorzien van een strook schampblokken in beton en de beton zelf wordt voorzien van een print, dit ter bescherming van de bocht en het tegen gaan dat verkeer de binnenbocht afsnijdt en/of zich laat wegdrukken. De kleur is echter op de tekening paars, maar worden in werkelijkheid de kleur wit. Tevens blijft er in de binnenbocht wel degelijk ruimte over om uit te wijken. Deze ruimte wordt even breed als de breedte van een grasbetontegel, namelijk 40 cm. 2. Ter hoogte van de zijstraten is in het nieuwe ontwerp sprake van bochtverbreding in asfalt (zover als mogelijk). Dit is echter niet goed te zien op tekening. In het nieuwe ontwerp is er tevens een strook van grasbetontegels langs de verbreding gelegd. Er worden geen bomen gekapt. 3. Tijdens de werkzaamheden is de straat afgesloten voor doorgaand verkeer. Als bewoner/eigenaar blijft uw woning of pand zoveel als mogelijk bereikbaar. U heeft alleen geen doorgang op de dagen dat de aannemer het asfalt aanbrengt, maar deze data worden ruim van te voren met u gedeeld. Het is bij gemeente Zundert bekend dat uw straat tijdens Corso ook als omleidingsroute geldt. Informatie over de planning uitvoering, omleidingsroutes, etc. worden, zodra bekend met u gedeeld.
Aangegeven wordt dat uit de reconstructietekening niet opgemaakt kan worden of de details 1 en 2 ook drempels zijn. Aangegeven wordt dat drempels het wooncomfort bij de omliggende woningen een stuk vermindert omdat al het passerende vrachtverkeer veel meer geluid gaan veroorzaken. In de Hulsdonkstraat komt heel veel vrachtverkeer door, wat	Details 1 en 2 zijn wegversmallingen met een minimale verhoging van slechts een paar centimeter. Tevens worden deze versmallingen niet nabij woningen aangelegd.

inhoudt dat er veel overlast bij de omliggende woningen bij drempels zal komen.	De plateaus nabij de kruisingen worden om trillingen te voorkomen op hetzelfde niveau aangebracht als de rijbaan. Er is om die reden sprake van een "visueel" plateau en dus niet een verhoogd plateau.
Aangegeven wordt hoe de bewoners uitritten gemarkeerd kunnen worden. Er worden hiervoor suggestie gedaan: - "nietjes" met daarin een blauw met wit schrikbord/pijl; - kleine witte varkensrug; - kleine bloembak (50x50x40cm bxlxh) met daarop blauw/rood met witte markering wijzend naar de weg. Als reden wordt aangegeven om de snelheid eruit te halen (als afval bakken aan straat staan wordt er beduidend minder hard gereden dan wanneer de bakken niet aan straat staan, optisch hinderen + aandachtspunt dat er een uitrit is). Wanneer er bloembakken worden geplaatst kunnen de bewoners zelf de plantjes verzorgen. Tot slot wordt aandacht gevraagd voor de puingranulaat bij nummer 2a. Bij uitwijken kunnen namelijk trillingen ontstaan die de woning kunnen beschadigen (scheuren in muren en ramen in de kozijnen trillen). De suggestie wordt gedaan om vóór de woning een groene haag te planten zodat er naar de andere zijde uitgeweken moet worden.	Gemeente Zundert heeft vanwege verkeersveiligheid niet gekozen voor de door u aangedragen maatregelen. Grote obstakels zoals varkensruggen, etc. vlak langs de rijbaan kunnen leiden tot gevaarlijke situaties voor zowel de weggebruiker, als aanwonenden. Gemeente Zundert is wel op zoek gegaan naar een alternatief en is uitgekomen bij het aanbrengen van bermtegels. Bij elke inrit worden 3 bermtegels aangelegd, namelijk ca. 15 meter voor de inrit en direct aan beide zijde van de inrit. Bermtegels zijn wel overrijdbaar, maar zeker niet comfortabel om overheen te rijden. Zie bijgevoegde foto voor een duidelijk beeld.
De inrit komende vanaf Ruchpen voor fietsers is onveilig. Als de fietser samen met een tractor of vrachtwagen de straat in rijdt wordt deze afgesneden door het voertuig. Verzocht wordt dat het fietspad apart blijft zoals het nu is. Verder wordt aangegeven dat de boom op het kruispunt bij nummer 8 zorgt voor een onveilige situatie. Gevraagd wordt of er hier iets aan gedaan kan worden.	1. Verkeer wat vanaf de Provinciale weg de Hulsdonkstraat op komt rijden krijgt door het nieuwe ontwerp direct in de gaten dat de verkeersgebruiker een 60km/h-zone weg inrijdt. De rode fietssuggestiestroken mét fietsers op de rijbaan dragen bij aan dit beeld. De "invoegstrook" voor fietsers in de huidige situatie wordt verwijderd en hiervoor komt een rustplaats voor recreatieve fietsers terug. 2. Er worden tijdens de uitvoering geen bomen gekapt.

Tot slot wordt gevraagd of het rode asfalt in het asfalt verwerkt wordt of er op komt te liggen. Aanleiding hiervoor is dat je geen verschil van geluid gaat krijgen met rijden over zwart/rood asfalt.	3. De kleur wordt in het asfalt verwerkt. Er is geen geluidsverschil tussen het rode en zwarte asfalt, omdat het exact hetzelfde type asfalt is.
Gevraagd wordt welke grasbetontegels worden gebruikt. Dit vanwege het vele geluidsoverlast wat al jaren wordt ervaren. Tot slot wordt verwezen naar de hoogte van de tuintjes waarmee het uitzicht kan worden beperkt van de uitritten van de bewoners.	1. De "oude" grasbetontegels worden vervangen. De nieuwe grasbetontegels worden in de lengte richting aangelegd. Het aanleggen in lengte richting, alsmede het vervangen van alle bestaande (oude generatie) grasbetontegels voor nieuwe grasbetontegels zorgt voor minder geluidshinder t.o.v. de bestaande situatie. 2. Gemeente Zundert gaat niet over de hoogte van begroeiing op privéterrein en heeft dan ook geen invloed op situaties waarin het zicht op inritten daardoor wordt beperkt.