

Type organisatie	Nr.	Reactie	Concrete vraag	Antwoord gemeente Eersel	Wijziging Verkeersvisie
Dorpsraad Vessem					
	1.1	In 2.1.2 en 3.3.3 Openbaar vervoer in Vessem, in deze visie is concreet het handhaven van de buurtbus aangegeven. Voor verbetering van het openbaar vervoer staan hier wensgedachten maar haalbare verbeteringen die op korte termijn haalbaar zijn worden niet aangegeven.	We missen haalbare verbeteringen voor openbaar vervoer op korte termijn voor Vessem.	De bereikbaarheid van openbaar vervoer is voor de leefbaarheid van de kleine kernen belangrijk. Op korte termijn zetten we in op behoud van de huidige voorzieningen, zoals vermeld in hoofdstuk 5 Integrale ambitie in paragraaf 5.1 onder de kop 'Openbaar Vervoer' kleine kernen. De gemeente is afhankelijk van de OV-concessie van de provincie Noord-Brabant. In 2026 volgt een nieuwe concessie voor het Openbaar Vervoer. De gemeente Eersel sluit aan bij regionale overlegstructuren om de wensen vanuit de gemeente als input voor de nieuwe concessie te laten dienen. Hierbij nemen we specifieke de wens mee voor een verbeterde verbinding met openbaar vervoer voor de kernen Vessem , Knegsel en Wintelre.	nee
	1.2	In 2.1.3 wordt veilig verkeer gedrag als prioriteit genoemd. Hoe dit in de praktijk tot stand komt en bevordert wordt, wordt niet aan gegeven. Het conflict tussen verblijf- en verkeersfunctie is niet alleen op te lossen met een duidelijke en veilige wegcategorisering, maar hier hoort ook handhaving bij.	Handhaving is nodig voor oplossen conflict verblijfs- en verkeersfunctie.	In hoofdstuk 5 Integrale ambitie benoemen we in paragraaf 5.1 hoe de gemeente Eersel staat tegenover de inzet van handhaving. Dit sluit aan bij de wens van de dorpsraad Vessem.	nee
	1.3	In 3.3.1 netwerk voetgangers, daar missen wij dat in Vessem een inhaalslag gemaakt moet worden om knelpunten voor rolstoelen en rollators op te lossen. We missen op vitale plaatsen voetpaden. Het onderhoud van de voetpaden moet ook verbeterd worden, ze moeten vlak zijn.	De kern Vessem wil een inhaalslag op het verbeteren van de kwaliteit van de huidige voetpaden en realiseren van ontbrekende voetpaden.	De inhaalslag voor het verbeteren van de kwaliteit van voetpaden en het realiseren van ontbrekende voetpaden/trottoirs hebben we opgenomen onder de visie voor Woongebieden en specifiek paragraaf 4.3 'Ruimte voor de voetganger'. Binnen woongebieden pakken we ontbrekende verbindingen aan door het realiseren van nieuwe trottoirs en/of voetpaden. Bij erftoegangswegen type 1 en andere doorgaande wegen door de kern streven we naar een trottoir of voetpad aan minimaal één zijde van de weg. Voor erftoegangswegen type twee, met een zeer beperkte verkeersintensiteit en smal wegprofiel, is maatwerk mogelijk afhankelijk van de lokale situatie. Dit kan inhouden dat niet overal een trottoir langs een weg nodig is. Binnen de woongebieden is door de gemeente Eersel een kwaliteitsslag te maken voor voetpaden en trottoirs. Door opstuwung van wortels en achterstallig onderhoud is de kwaliteit op diverse locaties ondermaats. Het is wenselijk om dit structureel op te lossen in plaats van de huidige symptoombestrijding na melding. De kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen gaan we borgen door structurele controles op de staat van het voetgangersnetwerk.	nee
	1.4	Wegcategorisering, de Hoogeloonse dijk opwaarderen naar erftoegangsweg type 1. Deze weg wordt met het toenemend gebruik van routeplanners veel meer gebruikt om naar Veldhoven en Eindhoven te rijden. Via Wintelre hiernaar toe rijden is niet volgens de routeplanner.	Opwaarderen Hoogeloonse dijk naar Erftoegangsweg type 1.	De gemeente Eersel maakt de keuze om geen wegen op te waarderen in het buitengebied. De keuze voor opwaarderen zal leiden tot extra verkeerstoename op deze wegen, wat weer leidt tot extra doorgaand verkeer in andere kernen in zowel de gemeente Eersel als de buurgemeenten.	nee
	1.5	Buurtschappen, hier moet een veilige verkeerssituatie gemaakt worden. We vragen hiervoor criteria aan te geven. Dit in Vessem voor buurtschap de Lantie waar veel te hard wordt gereden.	Buurtschap de Lantie ervaart verkeersonveilige situaties door hoge snelheid van doorgaand verkeer.	De gemeente Eersel neem de ervaren snelheidsoverlast op de Lantie op als knelpunt bij de integrale ambitie voor de kern Vessem. We beschouwen dit als nagekomen input voor de knelpunten in de kern Vessem.	Ja, toegevoegd aan te beoordelen verkeers(-onveilige) situatie op pagina 60 in paragraaf 5.6 integrale ambitie voor de kern Vessem met de omschrijving: "De ervaren overlast door snelheid van het gemotoriseerd verkeer in buurtschap de Lantie."
	1.6	Fietsverkeer, bij overgang van fietspad naar rijbaan een verkeersveilige inrichting. Hier is in Vessem aan de Mr de la Courtstraat in het verleden toezeggingen en plannen gemaakt, maar tot nu toe nog steeds niet uitgevoerd.	We willen een verkeersveilige inrichting van de Mr. de la Courtstraat, met name bij de overgang van fietspad naar rijbaan.	Deze ambitie is benoemd in de verkeersvisie in paragraaf 5.6 integrale ambitie voor de kern Vessem als specifiek knelpunt, waar de gemeente Eersel onderzoek gaat onderzoeken of de verkeerssituatie kan worden verbeterd.	nee
	1.7	Hoefseweg, het industrieterrein ontsluiten door het definiëren van voorkeursroute zwaar verkeer. Dit is al vaker ter sprake geweest maar zonder resultaat en kunnen we hier iets nieuws verwachten De kinderen moeten naar school in het centrum.zodat er minder zware vrachtwagens door het centrum rijden.	We willen een voorkeursroute, die woon- en schoolgebieden vermijdt, voor het bereiken van de bedrijventerrein Hoefseweg.	Deze ambitie is benoemd in de verkeersvisie in paragraaf 5.6 integrale ambitie voor de kern Vessem als specifiek knelpunt, waar de gemeente Eersel onderzoek gaat onderzoeken of de verkeerssituatie kan worden verbeterd.	nee
	1.8	In het verleden zouden een groot aantal zaken die in deze visie staan opgepakt worden, maar zij echter nooit aan bod gekomen. Is de ambitie niet te groot en daardoor te vrijblijvend. Ook is de vraag of hoofdstuk 5 (integrale ambitie) een tijdsplan zou moeten bevatten waarin staat wat en wanneer de genoemde zaken worden aangepakt en prioriteiten worden vastgesteld. Het moet inzichtelijk worden wat elk dorp kan verwachten. En als Laatste, is er voldoende budget om al deze doelstellingen te realiseren? Als dit niet zo isblijven het mooie woorden zonder resultaat.	We missen een uitvoeringsprogramma.	De gemeente Eersel heeft gekozen voor het opstellen van een visie met ambities zonder een concreet pakket van uitvoeringsmaatregelen. De beschreven visie wordt toegepast in alle projecten op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer. De gemeente stelt per jaar een uitvoeringsprogramma op met budgettering en planning, waarbij gekeken wordt naar diverse plannen en ontwikkelingen, zoals deze verkeersvisie en onderhoud aan wegen en riolering.	nee
Dorpsraad Wintelre					
	2.1	Noodzakelijk is om hierbij te vermelden dat Wintelre grenst aan de Gemeente Oirschot, de gemeente Velhoven én de gemeente Eindhoven.	Graag de relatie met de gemeente Oirschot toevoegen.	We passen in de omschrijving van de ligging van de kern Wintelre aan. We voegen toe dat de kern ook grenst aan de gemeente Oirschot.	Ja, tekstuele in paragraaf 1.2 op pagina 9 met de tekst: 'Wintelre is de noordelijkst gelegen kern en grenst aan de gemeente Oirschot, Eindhoven en Veldhoven.'

Type organisatie	Nr.	Reactie	Concrete vraag	Antwoord gemeente Eersel	Wijziging Verkeersvisie
	2.2	De uitbreiding aan de Westzijde van Eindhoven (Airport) en de oriëntatie op Veldhoven maakt intergemeentelijke afstemming met de buurgementen noodzakelijk. Ontwikkelingen binnen Wintelre zijn deels gericht op Eindhoven Airport en genereren extra verkeersbewegingen. Uit de opgestelde verkeersvisie 2030 blijkt dat in belangrijke mate voorbij wordt gegaan aan de ontwikkelingen die plaatsvinden rondom Eindhoven Airport. Op de eerste plaats is dat natuurlijk de luchthaven zelf. Vooralsnog zal de verdere uitbreiding vertraging ondervinden maar de laatste vier jaar heeft er wel een uitbreiding van 25000 naar 41500 vliegtuibewegingen plaatsgevonden. En rondom de luchthaven verrijen de bedrijven als paddenstoelen uit de grond. Ook wijzen we hier op de vestiging van het Summacollege en ontwikkelingen van het hele BIC-gebied. Ook bij de legerplaats Oirschot en richting Best verschijnen bedrijven en distributiecentra. Voor het militair oefenterrein Oirschotse Heide worden de activiteiten uitgebreid en vindt een heroriëntatie van de inrichting plaats. Dit laatste heeft in ieder geval gevolgen voor de fietsverbinding richting Oirschot. De bereikbaarheid van het Catharina Ziekenhuis en het Maxima Eindhoven vanaf Vessem en Wintelre is nog steeds het makkelijkste (kortste) via Bijsterveld en Landsardseweg naar Eindhoven. Ook naar de universiteit en naar de stations van Best en Eindhoven (Beukenlaan en Centraal) vanaf Wintelre en Vessem heeft deze route voor veel mensen de gebruiksvoorkeur. Het is overigens niet onze bedoeling dat meer autoverkeer uit de Kempen gestimuleerd wordt om deze route te gebruiken. Het aangeven en pleiten voor deze (alternatieve) route is voor gericht op de bevordering van het openbaar vervoer en aantrekkelijk maken van het fietsverkeer. SAMENHANGENDE PASSAGE Het meest in het oog springend in het rapport is dan ook de nadruk die gelegd wordt op de verbinding Reusel-Bladel-Eersel-Veldhoven-Eindhoven. En dit is dan van toepassing op alle vormen van het verkeer. In de bijeenkomst van 15 april 2019 in Wintelre is uitdrukkelijk aangegeven dat er dan dan in het verleden aandacht dient te zijn voor de (alternatieve) verbinding lijn Reusel-Bladel-Casteren-Hoogeloon-Vessem-Wintelre-Eindhoven (Airport). Momenteel worden de toegangswegen rondom Eindhoven Airport uitdrukkelijk verbeterd. En een goede aansluiting op deze wegen wordt daarmee belangrijker. En Wintelre met de aansluiting op de Landsardseweg is daarbij voor de Kempen (al is het maar als secundaire verbinding lijn) van wezenlijk belang voor alle vormen van verkeer..	Zet de gemeente Eersel in op het realiseren van een secundaire route door de Kempen met een aansluiting op de nieuwe wegenstructuur op- en rondom Eindhoven Airport?	De gemeente Eersel kiest ervoor vooralsnog niet in te zetten op een vervoersas of zogenomende secundaire route via Vessem en Wintelre. De nieuwe ontwikkelingen van de Brainport Wegenstructuur rondom Eindhoven Airport verandert hier niets aan. De entree van Eindhoven Airport via de verbindingen via de A58 en A2/N2 worden verbeterd. Dit in combinatie met een verbetering van de doorstroming op de N284 van Reusel naar Hapert, leidt ertoe dat verkeer makkelijker via het hoofdwegennet de bestemming Eindhoven Airport kan bereiken. Dit betekent niet dat de verbindingen en voorzieningen op het onderliggend wegennet voor de diverse vervoersvormen geen prioriteit hebben of niet hoeven te voldoen aan kwaliteitseisen. Om sluipverkeer binnen het gebied te verminderen, zetten we in op een vermindering van intensiteit van autoverkeer en dus een hogere verblijfskwaliteit in de kernen. We zetten dan ook in op goede verbindingen per fiets en behoud/verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, zoals beschreven in de verkeersvisie. Voor het verbeteren van de verbinding per openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de concessiehouder Provincie Noord Brabant. Voor het verbeteren van de regionale fietsverbindingen zijn we (deels) afhankelijk van onze buurgemeenten. Dit hebben we beschreven in de verkeersvisie. Je hebt het antwoord goed verwoord. Inzetten op een secundaire verbinding door de Kempen met aansluiting op Eindhoven Airport gaat in tegen de Kempensvisie (voorkomen sluipverkeer) en visie Bereikbaarheidsagenda (doorgaand verkeer via robuuste randen)	nee
	2.3	Wat het fietsverkeer is een goede aansluiting op de Slowlane, die o.a. van Eindhoven langs het kanaal van Best loopt, juist een mogelijkheid om het fietsverkeer in goede banen te leiden en te promoten. In het rapport krijgt het fietsverkeer bijzonder aandacht. Ook hier weer geen aandacht voor de door ons voorgestane uitstekende optimale fietsverbinding richting Eindhoven via Wintelre. Maar wellicht kan het volgende helpen: Met de fiets van Reusel via Wintelre naar Eindhoven-West (ziekenhuizen, BIC, enz.) 30 km, Vanuit Bladel, 25 km, Vanuit Hoogeloon 20 km, Vanuit Vessem, 15 km, Vanuit Wintelre 10 km. Als het eindpunt de luchthaven is, is dit voor fietsers 5 km korter. PLUS DE PASSAGE Voor de fietsers richting Eindhoven heeft de Landsardseweg op het grondgebied van Eindhoven een zeer slecht smal fietspad. Dit is uitdrukkelijk op korte termijn te updaten naar de slow-lane kwaliteit die rond Eindhoven Airport en Eindhoven zelf van toepassing is.	Aansluiten Wintelre op fietsnetwerk stedelijk gebied met een verbetering op grondgebied Eindhoven voor de Landsardseweg en richting Veldhoven/Flight Forum van de fietsvoorzieningen op het grondgebied van Eersel	De gemeente Eersel heeft in de verkeersvisie onder paragraaf 5.1 als verbeterpunt is kwaliteit fietsroute van Wintelre tot netwerk Veldhoven en Eindhoven opgenomen. Dit netwerk sluit aan op Slowlane en stad Eindhoven. Hiervoor wordt nabij het Flight Forum een nieuwe fietsbrug over de A2 gerealiseerd. De verbinding vanaf Wintelre tot de gemeentegrens tussen de gemeenten Eersel en Eindhoven is richting de Landsardseweg op orde op het grondgebied van Eersel. Voor het verbeteren van de regionale fietsverbindingen zijn we (deels) afhankelijk van onze buurgemeenten. Dit hebben we beschreven in de verkeersvisie. De gemeente Eersel zet uiteraard wel in op de verbetering (ook in kwaliteit) van de regionale fietsnetwerken, waaronder de verbinding Wintelre - Eindhoven via de Landsard en Veldhoven - Oerle.	nee
	2.4	In het rapport zou zeker ook de nodige aandacht mogen zijn voor het toeristische fietsverkeer. Er is veel groen, er zijn veel bossen, het Ouw meer, de Boschuur en de nodige horeca en overnachtingsmogelijkheden. Er zijn verschillende uitgezette wandelroutes, de zogenaamde 'ommetjes' en ook het knooppuntenroute fietsnetwerk raakt alle hoeken van Wintelre. Opnemen in het rapport dus. Overigens nog wel het wildrooster verwijderen op het fietspad van de Oostelbeersedijk. Wandelaars, fietsers en skeelers gebruiken steeds meer de autoweg om deze onnodige obstakels te passeren.	Verbeteren fietsbereikbaarheid voor recreatieve bestemmingen.	In paragraaf 3.3.2 op pagina 33 is de aandacht voor de recreatieve fietsers beschreven. De gemeente Eersel We gaan nog na wat de stand van zaken van het wildrooster is. Over de stand van zaken van het (eventueel) verwijderen van het wildrooster volgt een separate terugkoppeling	nee
	2.5	Binnen Wintelre wordt in het rapport gewezen op verbeteringen die mogelijk zijn voor de verkeersveiligheid van de Willibrordusstraat, de Slikdijk en de Kerkstraat. Hier wordt vooral de oversteekbaarheid genoemd. Inmiddels is bij de Willibrordusstraat een zebrapad geschilderd. Duidelijk is dat dit een permanent karakter moet krijgen door hier een volledig stenen zebrapad van de te maken. Bij de oversteek Koemeersdijk-Slikdijk-Akkerweg is eveneens een zebrapad aangevraagd. Actie blijft echter nog uit. In de Kerkstraat is de oversteek geregeld middels zebrapaden. Het inperken van de snelheid van het autoverkeer met het oog op schoolgaande kinderen blijft aandacht vragen. Het is ook van belang met name het zwaar militair verkeer te weren zeker op de momenten dat de kinderen van huis uis school gaan en weer huiswaarts keren. Ook de kloosterstraat wordt genoemd in verband met het sluipverkeer. Het handhaven met betrekking tot de snelheid vinden we niet terug in het rapport.	Wil de gemeente Eersel meer zebrapaden realiseren op concrete locaties? Kan de gemeente Eersel zwaar militair verkeer weren? Handhaven m.b.t tot snelheid staat niet in de verkeersvisie.	De gemeente Eersel onderschrijft in paragraaf 5.1 op pagina 75 onder het kopje handhaving het belang ervan. Hierbij duiden we ook de aspecten van handhaving op snelheid en ruimtelijke inrichting. De ervaren overlast door militair (les-)verkeer alsmede de oversteekbaarheid van de Willibrordusstraat is benoemd in paragraaf 5.7 van de verkeersvisie onder de ambities voor de kern Wintelre. We passen de omschrijving van de verkeers(onveilige) situatie van de Slikdijk aan naar de situatie van de Koemeersdijk - Slikdijk - Akkerweg.	Ja, uitbreiden omschrijving van de straat verkeers(-onveilige) situatie Slikdijk in paragraaf 5.7 integrale ambitie Wintelre op pagin 80. Deze is aangepast van Slikdijk naar Koemeersdijk - Slikdijk - Akkerweg
	2.6	De verbindingswegen voor de fietsers zijn tussen de dorpen over het algemeen goed. In de dorpen zelf is meestal voor een belangrijk deel sprake van een 30 km-zone. Anders dan in het rapport gesteld wordt, is het toch aan te raden om in de kom aanduidingen op de weg te maken die extra aangeven dat er fietsers op de weg zijn. Dat remt ook meteen het autoverkeer. In de dorpen zijn ook dikwijls verkeersremmes aangebracht door versmallingen te maken. Uitdrukkelijk willen wij ervoor pleiten om de randen van die versmallingen wit te markeren zodat die met name voor fietsers goed zichtbaar zijn. Bij slecht weer en bij donkerte zijn de nu moeilijk te zien voor fietsers.	Verbeteren verkeersveiligheid op fietsnetwerk binnen de bebouwde kom.	De gemeente Eersel erkent dat er verbeteringen noodzakelijk zijn op het fietsnetwerk binnen de kernen. Dit onderwerp heeft een plaats in de verkeersvisie in de passage 'fietsverkeer' in paragraaf 5.1 integrale ambitie. Binnen de kernen is sprake van een niet eenduidige inrichting en/of wegprofiel voor wat de positie van de fietser op de (doorgaande) wegen betreft. Op het bestaande fietsnetwerk verbeteren we de verkeersveiligheid door fietsers een duidelijke plek op de rijweg te geven.	nee
	2.7	In het buitengebied zijn ter bescherming van de fietsers ook (tenminste) gemarkeerde fietsstroken op de weerszijden aan te brengen. Wij denken hier met name aan de Oirschotsedijk. Eigenlijk zou hier een gescheiden fietspad moeten liggen, maar de ruimte zal wel een probleem zijn. Lijnen zouden hier al voor een verbeterde veiligheid zorgen. Dat is ook het geval voor het Rouwen en de Groenstraat. Anders is dat bij de Scherpenering. Hier is het zeker mogelijk om een gescheiden fietspad te realiseren. Dit is een weg die in de praktijk automobilisten "uitnodigt zich niet aan de" wettelijke snelheid te houden. De huidige zichtbare versmalling is hierbij blijkbaar onvoldoende remmend en biedt te weinig bescherming aan de fietsers.	Toevoegen fietsvoorzieningen (zoals gescheiden fietspad) op de Oirschotsedijk/t Rouwven en de Groenstraat.	De gemeente Eersel neemt de verbinding over het Rouwven, Oirschotsedijk en de Scherpenering op in het netwerk van fietsverbindingen op als lokaal fietsnetwerk. De verbinding over de Groenstraat richting Oerle nemen we niet op. De regionale fietsverbinding over de Biemerden, Oersebaan richting Veldhoven is een uitstekend alternatief voorzien van gescheiden fietspaden.	Ja, het kaartmateriaal op pagina. 31 van het Netwerk fietsverkeer is het Rouwven, Oirschotsedijk en de Scherpenering aangepast van recreatief netwerk naar lokaal netwerk.

Type organisatie	Nr.	Reactie	Concrete vraag	Antwoord gemeente Eersel	Wijziging Verkeersvisie
	2.8	In het rapport wordt ook aandacht besteed aan de scholen. Voor de basisscholen zijn de nodige voorzieningen en de nodige aandacht. Wat het voortgezet onderwijs betreft is er enkel aandacht voor het Rythoviuscollege in Eersel. De laatste jaren gaat een kleine groep vanuit Wintelre richting Eersel. de roep om het fietspad Merenweg langs ons Ouw- en Jong Meer van voldoende verlichting te voorzien wordt wel gehoord maar vleermuizen zijn spelbreker. (is helaas op meer terreinen het geval). Echter het gros van onze Wintelrese middelbare scholiren gaat naar het Sondervick College in Veldhoven. De bereikbaarheid hiervan is behoudens het fietspad op het grondgebied van Veldhovens gedeelte van Oerle goed. Dus hier een oproep om vanaf de gemeentegrens Wintelre-Veldhoven het fietspad weer in uitstekende staat te brengen. Onze scholieren zullen daar blij mee zijn. Voor het hoger onderwijs is er de weg naar Eindhoven, Tilburg en Den Bosch. Vanuit Wintelre goed te doen als er de nodige voorzieningen zijn. De auto verbinding is er hier voldoende. Het fietspad van de Landsardseweg is al aangehaald en behoeft natuurlijk de gevraagde update.	Voor scholieren. Meer verlichting fietspad Merenweg richting Vessem en verbetering fietsvoorziening richting Veldhoven.	De gemeente Eersel erkent dat er verbeteringen noodzakelijk zijn op het fietsnetwerk binnen de kernen. Dit onderwerp heeft een plaats in de verkeersvisie in de passage 'fietsverkeer' in paragraaf 5.1 integrale ambitie. De kwaliteit van de fietsverbindingen binnen en buiten de gemeentegrens van Eersel moet voldoen aan de kwaliteitseisen van het (regionaal) fietsnetwerk. Fietzers moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Dit netwerk komt enkel tot stand met een goede regionale samenwerking. De intergemeentelijke verbindingen, zoals de fietsverbinding vanuit Wintelre richting Eindhoven via de Landsard en de (school-)route richting Veldhoven via de Biemeren geven we dan ook een plaats op de regionale agenda's. Voor de verlichting geldt het volgens de gemeenteraad vastgestelde beleidsplan Openbare Verlichting.	nee
	2.9	Een punt is ook het openbaar vervoer. Ook hierbij is in het rapport feitelijk alles gericht op de lijn Reusel-Eersel-Eindhoven. Voor de kernen bezijden deze lijn is er de buurtbus. Deze is echter vooral gericht op Veldhoven als bestemming. De rijtijden aan het begin en het eind van de dag beperken de mogelijkheden van de reizigers. Men kan dikwijls 's morgen wel weg maar s avonds niet meer op die manier terug. Voor Wintelre en ook voor Vessem is het geen oplossing om openbaar vervoer lijnen te creëren die reizigers naar Eersel brengen om vandaar naar Eindhoven te bussen. Wij pleiten dan ook voor een goede busverbinding naar Veldhoven vanuit Wintelre. Momenteel maakt de bus als een stop bij de ZOO in Veldhoven-Oerle. Mogelijk is dit door te trekken naar het centrum van Wintelre en eventueel Vessem. Een andere belangrijke busverbinding te creëren is vanuit Wintelre richting Eindhoven Airport. En als we schrijven vanuit Wintelre kan dat ook zijn vanuit Vessem, zelfs mogelijk vanuit Reusel. Zoals eerder aangegeven is Eindhoven Airpot een centraal punt. Van hieruit zijn alle busverbinidngen naar locaties in Eindhoven mogelijk waaronder ook de verbindingen naar het treinstation in Eindhoven en Best. Voor de inwoners van Wintelre ideaal en ook voor ons hotel een goede oplossing voor hotelgast die met het vliegtuig komen en gaan.	Openbaar vervoer gedurende voldoende uren van de dagrichting Eindhoven Airport (ook voor hotelgasten) en Veldhoven. Focus ligt nu enkel op Reusel - Eersel - Eindhoven.	De bereikbaarheid van openbaar vervoer is voor de leefbaarheid van de kleine kernen belangrijk. Op korte termijn zetten we in op behoud van de huidige voorzieningen, zoals vermeld in hoofdstuk 5 Integrale ambitie in paragraaf 5.1 onder de kop 'Openbaar Vervoer' kleine kernen. De gemeente is afhankelijk van de OV-concessie van de provincie Noord-Brabant. In 2026 volgt een nieuwe concessie voor het Openbaar Vervoer. De gemeente Eersel sluit aan bij regionale overlegstructuren om de wensen vanuit de gemeente als input voor de nieuwe concessie te laten dienen. Hierbij nemen we specifieke de wens mee voor een verbeterde verbinding met openbaar vervoer (in welke vorm nog niet bepaald) voor de kernen Vessem , Knegsel en Wintelre.	nee
	2.10	In het rapport wordt ook aandacht gevraagd voor de voetgangers. Uiteraard gaan we voor voldoende brede trottoirs met aandacht voor steile hellingen. En houden rekening met voldoende vlakke restbreedte. En we gaan natuurlijk het rolstoelpad met de geplande zichtheuvel rond ons Ouw-Meer realiseren.	Aandacht voor toegankelijke trottoirs en realisatie van rolstoelpad rond het Ouw Meer.	Toegankelijkheid voor mindervaliden staat beschreven in paragraaf 3.3.1. op pagina 33 met daarbij de specifieke aandacht voor voldoende brede trottoirs en het voorkomen van steile hellingen. De verkeersvisie heeft aandacht voor toegankelijke voetpaden en de aandacht voor minder validen en mensen met kinderwagens met een belangrijk onderdeel uit vande verkeersvisie. Over de ontwikkelingen van een rolstoelpad rond het Ouw-Meer volgt een separate terugkoppeling.	nee
	2.11	In het rapport is ook vrijwel geen aandacht besteed aan verkeersstromen richting Tilburg. Vanuit Eindhoven zijn er natuurlijk diverse mogelijkheden. Toch is er ook in de praktijk via de Beerzen en Hilvarenbeek een aansluiting. Overigens is deze vanuit Vessem ook belangrijk.	In paragraaf 1.2 nemen we naast de verbinding met de Brainportregio tekstueel de verbinding met de regio Tilburg op. Het kaartmateriaal op pagina 8 is al op deze verbinding voorzien.	Ja, opnemen tekstueel de verbinding naar Tilburg in paragraaf 1.2 op pagina 9 met de tekst: "De gemeente ligt ten westen van Eindhoven en ten zuidoosten van Tilburg"	Ja, opnemen tekstueel de verbinding naar Tilburg in paragraaf 1.2 op pagina 9 door de toevoeging van de tekst: "De gemeente ligt ten westen van Eindhoven en ten zuidoosten van Tilburg"
Dorpsraad Zorg om Duizel					
	3.1	Is het mogelijk om op het Smitseind/Groenstraat en op de Akkerstraat snelheidsaanduiders (met een smiley) te plaatsen?	Plaatsen snelheidsaanduiders op locaties in Duizel	De gemeente Eersel kiest ervoor dit niet specifiek op te nemen in de verkeersvisie. Het betreft een concrete uitwerking van een maatregel van het onderdeel 'handhaving' uit paragraaf 5.1.	nee
	3.2	Vanuit de dorpsraad Zorg om Duizel is de vraag gerezen waarom er in de verkeersvisie 2030 geen melding wordt gedaan betreffende sluipverkeer in de kern Duizel. Ook in Duizel wordt, evenals in Knegsel en Wintelre, veel hinder ondervonden van sluipverkeer. Wij hebben de indruk dat veel verkeer uit de dorpen in de Kempen gebruik van deze wegen maken om de drukte rond het Stuivertje te ontwijken. En door dit verkeer wordt dan in veel gevallen de voorgeschreven snelheidsbeperking van 30 kilometer (fors) overschreden. Wij verzoeken u dan ook dit mee te laten wegen in de door u opgestelde Verkeersvisie 2030. Wellicht kan er gekeken worden naar maatregelen om op voorgenoemde straten snelheidsbeperkende maatregelen te nemen. Ook zou er in onze ogen af en toe handhavend kunnen en moeten worden opgetreden.	Opnemen Duizel in problematiek Sluipverkeer met snelheidsbeperkende maatregelen en handhaving.	We nemen de kern Duizel op in de verkeersvisie onder paragraaf 5.1 als kern waar overlast wordt ervaren door sluipverkeer. De gemeente Eersel start de komende jaren met de aanpassingen van de Knegselsedijk, Steenovens en Duiselseweg richting Knegsel. Samen met de herinrichting N284 en de aanleg van de nieuwe afslag op de A67 nabij het Koningshof te Veldhoven, is de verwachting dat de intensiteit van doorgaand verkeer in Duizel afneemt. In de betreffende paragraaf 5.1 duiden we als algemene ambitie voor de gehele gemeente onder het kopje 'handhaving' dat meer aandacht nodig is voor handhaving in combinatie met een passende infrastructurele inrichting van Duurzaam Veilig.	Ja, de kern Duizel is toegevoegd onder het kopje 'sluipverkeer' op pagina 74 in paragraaf 5.1 integrale ambitie voor de gehele gemeente in de opsomming met kernen die overlast ervaren. Daarnaast is bij de integrale ambitie voor de kern Duizel in paragraaf 5.2 op pagina 77 de volgende tekst toegevoegd: In Duizel ervaren bewoners overlast door sluipverkeer. Deze overlast is structureel door een te hoge intensiteit en door het gedrag van de weggebruikers. We doen onderzoek naar mogelijke oplossingen om de overlast van dit doorgaand verkeer te verminderen. Zie ook ‘sluipverkeer’ in paragraaf 5.1.
Gemeente Bergeijk					
	4.1	Fietsambitie gemeente Bergeijk: Op pagina 72 geeft u in uw verkeersvisie het gewenste fietsnetwerk weer. Daarin wordt ook over de grens gekeken naar de Gemeente Bergeijk (Gewenste netwerk buurgemeenten). In uw plan geeft uw aan dat de fietsverbinding van Bergeijk naar het stedelijk gebied loopt via de Eikestraat naar Walik en dat er over de Stevertsebaan te zuiden van de Hobbel een fietsverbinding loopt over de Stevertsebaan. De gewenste fietsroute die u aangeeft is niet in lijn met onze fietsroute.Als gemeente Bergeijk adviseren wij u om de gewenste fietsroute op te nemen zoals deze op 6 juni 2019 is vastgesteld door onze gemeenteraad. Het genomen besluit van onze gemeenteraad is daarna vertaald in bijgevoegde tekening. De nummering van de fietsroutes is willekeurig en heeft geen relatie met de prioritering die door de gemeenteraad is vastgesteld. Wij verzoeken u om bijgevoegde tekening op te nemen in de verkeersvisie van de gemeente Eersel zodat dit plan in lijn is met de besluitvorming in Bergeijk.	Aanpassen van beschreven fietsnetwerken in tekst en beeld o.b.v. vastgesteld beleid Gemeente Bergeijk.	De gemeente Eersel past de door de gemeenteraad van Bergeijk vastgestelde fietsverbindingen aan in tekst en kaartmateriaal. We tonen in de verkeersvisie enkel de fietsverbindingen, die de gemeentegrenzen tussen Bergeijk en Eersel overschrijden.	Ja, aanpassing enkel noodzakelijk in het kaartmateriaal in paragraaf 5.1 op pagina 71. We hebben enkel de fietsnetwerken die de gemeentegrens tussen Bergeijk en Eersel overschrijden opbgenomen in de verkeersvisie en aangepast naar de beschreven route, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Bergeijk.
PMB					
	5.1	Op 6 juni 2019 (bijlage) gaf PMB een reactie op het verslag 17160. Op 14 januari 2020 (bijlage) werd van de gemeente een antwoord ontvangen. In deze brief wordt meegedeeld dat in de Integrale ambitie een tekst wordt opgenomen die mede het gevolg is van de op 6 juni 2019 afgegeven reactie door PMB.	zie 6.2	zie 6.2	zie 6.2

Type organisatie	Nr.	Reactie	Concrete vraag	Antwoord gemeente Eersel	Wijziging Verkeersvisie
	5.2	De opgenomen tekst in de thans ter inzage liggende Verkeersvisie 2030, te weten: “we onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor het realiseren van toegankelijke verbindingen voor langzaam verkeer binnen de kern Eersel. De routes verbinden het centrum met winkels en horeca, de openbare voorzieningen rondom het gemeentehuis en Muzenval, Kerkebogten (Gezondheidscentrum Dolium) en scholen met elkaar is slechts ten dele een antwoord op de op 6 juni 2019 afgegeven reactie. Het moge duidelijk zijn dat het PMB grote waarde hecht aan een veilige en toegankelijke om deze route te realiseren! Op welke wijze dat kan en of dat al of niet wordt gecombineerd met langzame verkeersroute vanuit de wijk Kerkebogten naar de oude dorpskern. Het PMB verzoekt uw College vriendelijk maar ook dringend om in de Verkeersvisie 2030 alsnog op te nemen dat het zijn ambitie is schoolroutes is in onze ogen uitwerking van een vooropgestelde ambitie.	Toezeggen van realisatie langzaam verkeer verbinding in plaats van toezegging ambitie (onderzoek)	De door u gevraagde toegankelijke verbinding voor langzaam verkeer is reeds beschreven in paragraaf 5.3 op pagina 80. De gemeente Eersel onderzoekt de mogelijkheden hoe we deze ambitie om kunnen zetten naar realisatie.	nee
	5.3	We vragen ons af waarom het gebied rondom het Gezondheidscentrum nergens apart wordt benoemd, terwijl dit toch een heel specifiek en druk bezocht gebied is. En gezien de vergrijzing is niet te verwachten dat die drukte in de toekomst afneemt Centrumgebied, Woongebied, Buitengebied, Bedrijventerrein en Schooloromgeving, elk gebied krijgt afzonderlijk ruime aandacht in de Verkeersvisie 2030. Het verzoekt het Gezondheidscentrum (omgeving Dolium) hieraan toe te voegen, uiteraard mét uitwerking. Denk hierbij ook aan een gekleurde stip op de kaart op pagina 70. Het PMB is van mening dat dit gebied méér is dan een gewoon woongebied, en bovendien van buitengewone betekenis voor het grote aantal hulpbehoevenden dat hier dagelijks noodzakelijkerwijs moet zijn. Denk daarbij kvr aan de bereikbaarheid van apotheek, doktersposten, therapeuten, de woongroepen van Lunetzorg en de dagbestedingsactiviteiten. Dat in dit gebied speciale voorzieningen nodig zijn is voor het PMB vanzelfsprekend!	Toevoegen zorggebied (specifiek het gebied rondom het gezondheidscentrum omgeving Dolium)	De gemeente Eersel kiest ervoor om zorggebieden niet specifiek als gebiedstype te benoemen in de verkeersvisie. Het gezondheidscentrum wijkt qua functie en gebruik niet specifiek af van een woongebied. Binnen elk gebiedstype zijn bijzonderheden te benoemen, die een soort van special zijn. Niet elke special vraagt om een apart gebiedstype. Qua openbare ruimte streven we een toegankelijk omgeving na.	nee
	5.4	Op diverse pagina’s is er aandacht voor mensen met een beperking. Voorbeelden: blz. 33 onder 3.3.1, Netwerk voetganger, op blz. 43, onder 4.2 Centrumgebied en op blz. 67 de laatste alinea. Het PMB wil graag met u delen wat onze zorgen hierbij zijn. De aanduiding is vaak mindervaliden, zonder verdere toelichting. Bij het inrichten van voetpaden en trottoirs zal echter ook aan specifieke beperkingen als visuele en auditieve gedacht moeten worden. En als gesproken wordt over mindervaliden met rolstoelen of rollators ontbreekt de sterk groeiende groep van scootmobielers. Maar ook valide bewoners zoals ouders met een kinderwagen hebben voldoende ruimte nodig. Het is nodig hiervoor een royale breedte van voetpaden en trottoirs op te nemen. En voor de veilige, toegankelijke en beloopbare voetpaden wordt een ons inziens arbitraire lengte van 200 meter genoemd.	Wens tot bredere omschrijving doelgroep mindervaliden.	We passen de verkeersvisie aan met de bredere omschrijving van de doelgroep 'mindervaliden', zodat de gewenste inrichtingseisen meegenomen kunnen worden bij de realisatie van voetpaden en trottoirs. De afstandsbepaling van 200 meter is specifiek gericht op de schoolgebieden en behoeft geen nadere aanpassing.	Ja. Aanpassen in de verkeersvisie wat wordt verstaan onde mindervaliden. Dit doen we onder paragraaf 3.3.1. op pagina 33. Tekst is aangepast naar: Mindervaliden met rolstoelen, scootmobielen of rollators bieden we in het centrum en de woongebieden een toegankelijke openbare ruimte met waar mogelijk vrije en voldoende brede voetpaden. Dit geldt ook voor valide, oudere inwoners en inwoners met kinderwagens. Openbare voorzieningen, winkelgebieden en openbaar vervoer moeten daarom vrij van obstakels én met voetpaden bereikbaar zijn. Zo kunnen mindervaliden zich zelfstandig blijven verplaatsen. We volgen de richtlijnen voor auditieve en visueel beperkten. In het buitengebied is deze ambitie niet realistisch en bieden we deze voorzieningen niet.
	5.5	Een citaat uit de Verkeersvisie 2030 uit hoofdstuk 3.3.1 Netwerk voetganger op blz. 31: De voetganger heeft binnen enkele gebieden prioriteit. Specifiek voor de gemeente Eersel houdt dit in dat we in het centrum van de kern Eersel een voetgangervriendelijke omgeving willen. Wij zijn van mening dat alle dorpen uit onze gemeente hier recht op hebben.	Alle kernen hebben recht op een voetgangervriendelijk centrum	Uiteraard vinden we een voetgangervriendelijke omgeving in alle kernen belangrijk. Maar het is onze visie dat dit in het centrum van Eersel, vanwege de toeristische functie, prioriteit heeft. In de andere kernen vallen de centra onder de woongebieden. In deze gebieden wordt wel rekening gehouden met een te maken kwaliteitslag voor voetpaden en trottoirs. Bij de realisatie van deze kwaliteitslag houden we rekening met voldoende toegankelijke trottoirs/voetpaden.	nee
	5.6	Dan nog dit Wethouder Kraaijeveld stelt in het voorwoord van de Verkeersvisie 2030 dat wordt ingezet op verblijven en op ruimtelijke kwaliteit, met aandacht voor maatschappelijke entechnologische ontwikkelingen. Het PMB hoopt en vertrouwt erop dat Inclusief Beleid (beleid voor alle mensen en niet alleen voor de gezonde mens) hierbij vanzelfsprekend is.	Aandacht voor Inclusief Beleid	Zoals in uw inspraakreactie ook aangegeven, in de verkeersvisie komt een aantal malen terug dat wij aandacht hebben voor mindervaliden en mensen met een beperking, zo zetten we o.a. in op toegankelijke mobiliteitsvoorzieningen. We houden bij realisatie van ons beleid rekening met de uitgangspunten van het VN-verdrag Handicap.	nee