

NOTA VAN ZIENSWIJZE BELEIDSPLAN ZAND- EN HALF VERHARDE WEGEN

Zienswijze | Z24-272463

Allereerst wil ik aangeven dat het fijn is dat er eindelijk eens serieus wordt gekeken naar de onverharde wegen in het buitengebied!

Ik denk dat het goed is dat er een plan is voor het onderhoud maar vraag me af of het verstandig is om hier vaste normen voor te hanteren

Zoals bijvoorbeeld

(Oneffenheden van meer dan 3 cm worden toegelaten, echter niet meer dan 3 stuks per 100 meter. Dwarsonvlakheid van meer dan 5 cm wordt toegelaten, echter mag dit niet meer dan 5 meter per 100 meter zijn.)

Hiermee loop je denk ik het risico dat er veel kosten gemaakt moeten worden op plaatsen waar het misschien minder belangrijk is en er daardoor op andere plaatsen waar het belang groter is te weinig gebeurd.

Het is van groot belang dat de bedrijven in de gemeente ten alle tijden goed bereikbaar zijn aangezien deze ook weer voor veel leefbaarheid in de gemeente zorgen.

Verder ben ik geen voorstander van menggranulaat op de half verharde wegen aangezien hier altijd een aandeel asbest in mag zitten.

Voor een fundering van een gebouw of weg is dit geen probleem maar op een onverharde weg heb je zoals jullie zelf al aangeven regelmatig last van stof in drogere periode en kun je je afvragen of dat wenselijk is.

Reactie gemeente

Om op een objectieve wijze te kunnen toetsen of een bepaald wegvak voldoet aan een beeldmeetlat is ervoor gekozen de door de CROW hiervoor opgestelde richtlijn publicatie 380 te volgen. Daarnaast zal ten alle tijde gekeken worden naar het werkelijke gebruik (intensiteit) om hierin de juiste afweging te kunnen maken. Tevens bewerkstelligen we hiermee dat beschikbaar gestelde middelen effectief en efficiënt ingezet worden. Voor wat betreft het toe te passen materiaal worden materialen toegepast die van een KOMO-productcertificaat voorzien zijn. Daarmee zijn deze producten vrij toepasbaar waardoor er geen gevaar voor de volksgezondheid is, hiermee voldoen we aan de richtlijnen. Deze richtlijnen staan toe dat er een bepaalde hoeveelheid asbest in bijvoorbeeld menggranulaat aanwezig kan zijn.

.....

Zienswijze | Z24 – 272810

Geacht college van B&W,

Graag willen wij reageren op uw startnotitie beleidsplan zand- en half verharde wegen.

U heeft het over recreatiegebruik op deze wegen.

Wij rijden met paard en wagen, aangespannen dus, we wonen in Cromvoirt en rijden graag in de omgeving vanaf ons huis. We hebben een aantal keren gereden voor openbare gelegenheden zoals Open Monumentendag, carnaval en een actie voor de Oekraïne.

Voor ons zijn de zandwegen de prettigste wegen om te rijden, omdat we dan niet gehinderd worden door regulier verkeer en vice versa. Helaas ondervinden wij dat er steeds minder rekening met aanspanningen gehouden wordt. Een paard is van nature een schrikdier die weg wil als er veel lawaai van bv groot verkeer of motoren langs hem moet.

Er zijn de afgelopen jaren steeds meer zand- en half verharde wegen voor ons afgesloten middels een paal op de weg. Zo kunnen we bv niet meer langs de IJzeren Man rijden, over de Vogelkerslaan en de Vughtse Heide. Dat is een flinke beperking.

We hebben hier een oplossing voor die al op veel plaatsen in Nederland en België wordt gebruikt, het is een speciale drempel waar hoog verkeer als brandweer e.d. wel overheen kan, maar gewone auto's niet.

Zo'n drempel ligt in Helvoirt op de Oude Bossche Baan bij fiets- en wandelknooppunt 67. Koetsen hebben smalle banden en een hoger deel aan de onderkant van de wagen en kunnen op deze manier wel een opening bieden voor paard en wagen. Een dergelijke drempel zou ook voor ons uitkomst bieden.

Zie voor de drempel onderstaande foto.



We zouden het op prijs stellen als er rekening gehouden wordt met aanspanningen, die een breder pad nodig hebben dan het rijden onder de man.

Reactie gemeente

De toepassing van voorgestelde inrichtingsoplossing kan onderdeel uitmaken van een te treffen maatwerk oplossing waar zich de mogelijkheid voordoet en dit gewenst is.

.....

Zienswijze | Z24-272982

Ik wil graag mijn visie geven, met betrekking tot uw zienswijze zand- en half verharde wegen. Mijn vrouw en ik zijn regelmatig in bos en veld te vinden om vogels te spotten of ander groot en klein wild te bekijken. Maar dikwijls ook om de drukte te ontvluchten en in het buitengebied van

de rust te genieten. Ook zijn we regelmatig te vinden in de Pluck van het veld tuin, aan de (onverharde) Cromvoirtsedijk. Om in bos en veld te komen is mijn vrouw echter geheel afhankelijk van de auto. Als je naar het aantal kilometers opengestelde onverharde wegen in het buitengebied kijkt, dan lijkt dat heel wat. Als je het echter afzet tegen de gebieden waar wij niet in mogen, dan stelt dat niet veel voor. Dan heb ik het over de hele Vughtse Heide, Het gebied van de IJzeren Man en de vele landgoederen zoals Bleijendijk enz.

De schrik sloeg ons om het hart toen we het beleidsplan van de gemeente lazen. En wel specifiek de optie, om gemotoriseerd verkeer te verbieden door bebording of door een knip in paden. Jarenlang hebben we op bovengenoemde manier gerecreëerd in de gemeente Oirschot/Middelbeers. Totdat daar besloten werd om 117 verbodsborden te zetten en daarmee alle toegangswegen naar bos en veld af te sluiten. Milieuclubs hebben deze gemeente stevig in hun greep. Omdat we vanaf dat moment daar weinig meer te zoeken hadden, heb ik de huur van het huis opgezegd. Het wonen in Vught biedt tot nu toe wel wat wij zoeken.

Na ook een tijd in Frankrijk te hebben gewoond, viel het bij terugkomst op hoeveel schreeuwende en omgevingsvervuilende verbodsborden er in het Brabantse buitengebied waren bijgeplaatst. Het gaat schijnbaar erg makkelijk om een klacht bij een gemeente weg te leggen en daar een verbodsbord bij te eisen. In Frankrijk lukt dat zomaar niet. Enkel en alleen doordat `de Fransman` de vrijheid om te gaan en te staan waar hij wil, zeer hoog in het vaandel heeft. In Frankrijk werden dan op enkele plaatsen in de gemeente C1 borden geplaatst met daarin een grote 10. Op die manier werd duidelijk gemaakt dat het onverharde pad geen racebaan is en het geen zin heeft om zich met een schade bij de burgemeester te melden. Een uitlaat valt niet onder een auto uit bij de snelheid van 10 kilometer per uur. In kleine Franse gemeenten gaat alles in eerste instantie via de burgemeester. Een 10 km/uur maatregel houdt ook in dat paden niet veel te lijden hebben.

Bij de door u genoemde verkeersbeperkende maatregelen kan ik deze optie niet vinden. Dat terwijl er in de gemeente Vught al talrijke wegen zijn waar deze maatregel al geldt. Dan heb ik het over de vele woonerven waar een maximum snelheid van 10/15 kilometer per uur geldt.

Ik heb ook de argumenten van aanwonenden, belanghebbenden en de gemeente gelezen. Wat er allemaal uit de kast wordt getrokken om een en ander aannemelijk te maken, raakt dikwijls kant nog wal. Zo wordt gesteld, dat wanneer de verkeersintensiteit toeneemt, de wegen verslechteren. Dat klinkt aannemelijk. Maar de meest slechte weg is de Groenewouddreef. Laat dat nou net het pad zijn met een zeer lage verkeersintensiteit. Deze weg heeft halverwege een verbodsbord en een zogenaamde knip (paaltje) ter hoogte van landgoed Wolfsbosch. Alleen de eigenaar van Wolfsbosch heeft daar wat te zoeken met zijn auto. Dat zou dan degene moeten zijn die een heel pad aan barrels rijdt. Ik kan me dat niet indenken. Net voorbij landgoed Wolfsbosch staat sinds kort een geel bord. Daarop staat vermeld dat het wegdek slecht is. Maar dat staat in de hoek waar helemaal geen gemotoriseerd verkeer kan komen. Erg vreemd.

Dan nog iemand die rept over crossmotoren. De tijd dat iedereen op crossbrommers en motors door de natuur reed, ligt ver achter ons. Misschien nog eens een verdwaalde boerenzoon op een motor of (landbouw)quad. Maar dat is in mijn optiek spijkers op laag water zoeken.

Ik hoop dat u mijn idee wilt overwegen en meenemen in de plannenmakerij. Ondanks het toekomstige kostenplaatje voor het onderhoud, ga ik er niet vanuit dat de gemeente Vught van plan is om zoveel mogelijk paden af te sluiten. Er zijn ook weinig klachten over de paden. En wat zijn eigenlijk klachten. Je kunt iets overdrijven, omdat je het bijvoorbeeld niet duldt dat jouw huis door anderen met een auto te bereiken is. Dat hebben we meegemaakt met de eigenaar van Landgoed Wolfsbosch. Maar als je de meeste 'klachten' zou ontrafelen, dan zou er waarschijnlijk nauwelijks iets van overblijven. Stofontwikkeling is in de meeste gevallen ook geen gereede klacht. Het gros van de paden stoft niet.

Ik hoop dat het college mijn 10 km/uur idee serieus wil overwegen. Het zou jammer zijn als zo'n uitnodigende gemeente als Vught, het buitengebied voor bepaalde vormen van recreatie op slot doet.

Reactie gemeente

Het betreffende beleidsplan is kader scheppend en geeft richting aan mogelijke oplossingen. Per locatie is een analyse van de situatie nodig om daarna tot een maatwerk oplossing binnen gestelde kaders te komen. Het verlagen van de snelheid behoort tot de mogelijkheden op dit type wegen naar minimaal 30 km/uur. Het verlagen van de snelheid naar de voorgestelde 10 km/uur is niet aan de orde.

.....

Zienswijze | Z24-273087

De zienswijze is om het deel van de Esschebaan tussen Berghuizensestraat en Pickensteeg te verharderen en dat deel in te richten als een fietsstraat.

In paragraaf 6.4 van de concept beleidsplan zand- en half verharde wegen Gemeente Vught staat dat in principe zand- en half verharde wegen niet worden verhard tenzij er zwaarwegende argumenten zijn. Zie hieronder onze argumentatie waarom wij vinden dat het deel van Esschebaan tussen de Berghuizensestraat en Pickensteeg verhard zou moeten worden, in de vorm van een fietsstraat.

Het gedeelte van de Esschebaan tussen de Berghuizensestraat en Pickensteeg zal hieronder beschreven worden als “ dit deel van de Esschebaan”

Feitelijkheden t.b.v. argumentatie

De totale lengte van Esschebaan is ongeveer 2750 m. Het deel tussen de Berghuizensestraat en Pickensteeg ongeveer 450 m is een zandweg met half verharde fietsstrook, het deel tussen Rijksweg en Sparrendaalseweg ongeveer 240 m is geheel verhard (die deel wordt op de kaarten onterecht aangeduid als zandweg), de overige 2060 m is een zandweg met verhard verplicht fietspad (wat regelmatig misbruikt wordt door gemotoriseerd verkeer). Deze zienswijze gaat dus over ongeveer 16% van de totale lengte van de Esschebaan.

De volgende feitelijkheden zijn van toepassing op dit deel van de Esschebaan:

- Er zijn 6 inritten naar woningen / bedrijfspanden en 10 inritten naar percelen met een landbouwbestemming.
- Maakt deel uit van een fietsroute: knoppunten route en route school gaande kinderen van Helvoirt naar Boxtel.
- Maakt geen deel uit van een beschermd natuurgebied.
- Er staan 4 woningen en er zit een agrarische bedrijf aan dit gedeelte van de Esschebaan

Argumentatie

Cultuurhistorische waarden

De Esschebaan met de Pickensteeg (verlengde Esschebaan) is de kortste route van Esch naar Helvoirt en zou een cultuurhistorische waarde kunnen hebben echter ongeveer 9 % van de Esschebaan is al geheel verhard en 75% is voorzien van een verhard verplicht fietspad. Deze verhardingen hebben de cultuurhistorische waarde “zandweg” teniet gedaan wij zien daarom geen cultuurhistorische belemmering om de overige 16% van de Esschebaan te verharderen en in te richten als een fietsstraat. De Pickensteeg, ongeveer 500 m, het verlengde van dit deel van de Esschebaan (ook deel van de route van Esch naar Helvoirt) is ook geheel verhard.

Pilot 5-laagse slijtlaag

In het concept beleidsplan (paragraaf 6.4) staat dat er een proef met een 5-laagse slijtlaag is uitgevoerd. Een van de conclusies is dat deze niet volstaat waar wringend verkeer is. In dit deel van de Esschebaan zitten bochten en er zijn 16 inritten naar woningen / percelen gesitueerd. Wringend verkeer is dus over vrijwel de gehele lengte van dit deel van de Esschebaan te

verwachten, niet alleen door personen auto's maar ook door zwaar landbouw verkeer. Dit deel van de Esschebaan voorzien van een 5-laagse slijtlaag zal daarom geen duurzame oplossing zijn.

Gezondheid

Wij ervaren veel hinder door stof wat door verkeer wordt veroorzaakt. Dit stof is van zand en stof van bouwpuin wat een aantal jaren geleden is gebruikt om de weg op te hogen. Zand is kwarts houdend en kan bij inademen tot ernstige longaandoeningen veroorzaken. Als de weg wordt verhard is er geen stof meer wat door verkeer wordt veroorzaakt, wat een verbetering voor de gezond zal zijn.

Bereikbaarheid en begaanbaarheid

Dit deel van de Esschebaan is in slechte staat en valt in kwaliteitsniveau D "zeer slecht", met een grote kans op juridische aansprakelijkstelling.

Dit is op het volgende gebaseerd. Vele grote oneffenheden die veel groter zijn dan 3 cm en veel meer dan 3 over 100 m. Deze oneffenheden worden vooral veroorzaakt doordat de weg lager licht dan de berm, op veel plaatsen meer dan 7 cm. Hierdoor blijft er bij een regenbui water op het weg staan, bij hevige regenval over de volledige breedte van de weg over enkele meters, zie bijlage 1 voor enkele foto's van de slechte conditie van de weg. Bij toepassing van de afwegingsmatrix zijn er maatregelen nodig zie hieronder.

Begaanbaarheid: Fietspad - Ja - Bereikbaar via 1 route - Nee - Weg onderdeel van fietsroute - Ja - Is de veiligheid in het geding - Nee - > 50 mvt/etmaal - Nee - Staan er meer dan 3 woningen aan de weg - Ja => maatregel 7 of 9

Aan dit deel van de Esschebaan is ook nog een agrarische bedrijf gevestigd en er zijn meer dan 6 bewegingen per dag daarmee kom je ook uit op maatregel 7 of 9.

Maatregel 9 is het aanpassen van de afwatering deze maatregel zal maar een verbetering van korte duur hebben dit heeft de pilot 5-laagse slijtlaag aangetoond.

Maatregel 7 "uitbreiding van het wegennetwerk" is niet duidelijk immers de zandweg maakt al onderdeel uit van het wegennetwerk, zie ook de titel van het beleidsplan zand- en half verhardened wegen Gemeente Vught. Logischerwijze zou maatregel 7 moeten zijn "Aanbrengen van verharding". Volgens bijlage 1 Afwegingskader is het dus mogelijk om dit deel van de Esschebaan te verhardened.

Conclusie

Met bovenstaande argumentatie hebben we aangetoond dat het mogelijk is binnen het "concept" beleidsplan zand- en half verhardened wegen Gemeente Vught om het deel van de Esschebaan tussen de Berghuizensestraat en Pickensteeg te verhardened en in te richten als fietsstraat. Eigenlijk willen we dat het deel van de Esschebaan tussen Berghuizensestraat en Pickensteeg niet zal vallen onder de beleidsplan zand- en half verhardened wegen Gemeente Vught door het te verhardened voordat het beleidsplan wordt behandeld door de gemeenteraad.

Verhardened van dit deel van de Escchebaan heeft de volgende voordelen:

- Als dit deel van de Esschebaan niet wordt verhard zal er na elke regen periode onderhoud aan de weg gepleegd moeten worden, bij verhardening niet meer dit heeft de verhardening van de Pickensteeg bewezen. Bij niet verhardened zullen er meerdere klachten per jaar komen.
- Door het in te richten als fietsstraat creëer je een snelheid beperkende maatregel met behoud van de volledige breedte van de weg waardoor landbouwverkeer niet meer door de berm / fietsstrook hoeft te rijden.
- Fietzers kunnen elkaar gemakkelijk passeren.

- Zijn woningen en percelen zijn bereikbaar via twee routes, gemotoriseerd verkeer kan via de kortste route naar woning / percelen rijden.

Bijlage 1

Foto's van conditie van de weg:



Als het veel regent is de gehele breedte van de weg een plas water de vele bakstenen, onder de plas, zijn dan niet meer zichtbaar dit levert gevaarlijke situaties op.

Na het schaven van de weg komen grote stenen aan de oppervlakte.



Weg gedeelte voor gemotoriseerd verkeer is mede door de fietsstrook smal. Landbouw voertuigen rijden door berm en gedeelte lijk over fietsstrook. Er zijn ook al een aantal plaatjes omgereden.



Weg gedeelte voor gemotoriseerd verkeer ligt lager, meer dan 7 cm dan berm en fietsstrook, water wordt niet goed afgevoerd.

De fietsstrook is smal daardoor kunnen fietsers elkaar niet passeren en maken dan gebruik van het weg gedeelte, door de hoogte verschillen is dit gevaarlijk.





Veel oneffenheden die veel groter zijn dan 3 cm en meer dan 3 stuks per 10 m i.p.v. 100 m. Deze oneffenheden ontstaan direct na elke regen periode.

Reactie gemeente

Het betreffende beleidsplan voorziet in kaders en maatregelen die gevolgd kunnen worden met maatwerk op plekken en situaties die hierom vragen. We gaan geen toezeggingen doen vooruitlopend op besluitvorming door de gemeenteraad, voor het verharden van het door u benoemde wegvak. Waarbij het uitgangspunt in het beleidsplan is dit soort wegen niet te verharden.

.....

Zienswijze | Z24 – 275151

In het Klaverblad vernam ik dat u een beleidsplan wil opstellen aangaande bovenstaande. Wij wonen aan de Groenewouddreef en dus aan een prachtige onverharde weg. Alle bewoners wonen hier met veel plezier. In de afgelopen jaren is het hier drukker geworden door de Coronagolf en hebben wij regelmatig overlast door de commercialisering van IJM. De Groenewouddreef loopt na de eerste 4 huizen door het bos en is voor gemotoriseerd verkeer afgesloten door middel van paaltjes. Hierdoor kan het wild de Dreef veilig oversteken. Door veel verbouwingen in de Vogelkerkslaan (paaltjes vaak baar beneden) en vorenstaande ontwikkelingen (drukte in de corona periode en overlast IJM) is de wildstand hard achteruit gegaan helaas. Mijn wens is dat dit inmiddels gemeentelijke monument na de paaltjes verboden blijft voor alle gemotoriseerd verkeer, zodat de natuur zoveel mogelijk in stand blijft en hopelijk kan herstellen en de recreatieve functie voor de Vughtenaren behouden blijft. Ik neem aan dat deze wensen ook gelden voor de overige zand- en half verharde wegen in de omgeving.

Reactie gemeente

Het betreffende beleidsplan is kader scheppend en geeft richting aan mogelijke oplossingen. Dit betekent maatwerk per locatie.

.....

Zienswijze | Z24-273899

Het beleidsplan gaat over slechts een klein deel van alle zandpaden van Vught: alleen die in beheer zijn bij de gemeente, alleen buiten de bebouwde kommen. Wij schatten dat het plan dus minder dan de helft van alle zandpaden in Vught beziet. Dat vinden wij een gemiste kans. Wij vragen om beleid voor alle zandpaden in Vught. Daarvoor is eerst een goede inventarisatie nodig. De gemeente Vught heeft nu onvoldoende inzicht waar allemaal zandpaden liggen en hoe het daarmee staat.

Wij vroegen eerder om goede bescherming van deze paden. Zandpaden zijn bijzonder en uitzonderlijk. De natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden zouden daarom centraal moeten staan. Door een inventarisatie, vaststellen van de waarden en opstellen van een beheerplan. Hoe wil de gemeente reageren op verzoeken om (half)verharding van zandpaden die niet vallen onder dit beleidsplan? Daarom is een breder onderzoek nodig. Goede voorbeelden zien we in Oirschot, Bernheze en Groesbeek. Wij vragen u gebruik te maken van de handreiking bescherming zandpaden zoals die door de Stichting Brabants Hoeders is ontwikkeld.

In hoofdstuk 6.4 worden maatregelen genoemd als een fysieke knip en selectief afsluiten. Daar zijn ook wij voorstander van. Wij hebben in het verleden gevraagd om een knip op de Esschebaan en afsluiten van het onverharde deel van de Hoevenestraat. Wij hopen dat dit nu dan ook gaat gebeuren.

Bij omgevings- of activiteitenvergunningen kunnen meer voorwaarden worden gesteld aan het autogebruik van bezoekers. Wij pleiten voor een verbod op parkeren aan zandpaden. Parkeren moet o.i. op verharde wegen of parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld bij de jaarlijkse rommelmarkt van Jeep (Bergenuizenseweg) en de hondenschool aan de Bergensehuizenestraat/Hoevenestraat. Bezoekers kunnen prima parkeren op het parkeerterrein van het aanliggende sportpark. Blik hoort niet op de zandpaden.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen kan scherper worden gezien of de druk op zandpaden niet te hoog wordt waardoor op termijn om verharding wordt gevraagd. Bijvoorbeeld het plan Landgoed Groensche Hoeven. Nu zijn er nog geen plannen voor verharding maar daar kun je op wachten. Dat is ongewenst voor de instandhouding van het landschap.

Samengevat vragen wij u om een beleidsplan voor alle zandpaden van Vught waarbij de waarden van natuur, landschap, cultuurhistorie en stilte het uitgangspunt zijn.

Reactie gemeente

De begin 2023 opgestelde startnotitie voor het op te stellen beleidsplan zijn met het college van B&W de kaders afgesproken. Een van deze kaders is dat het alle wegen en paden betreft op de wegenlegger (onderdeel van de Wegenwet) die niet van een elementen- of gesloten verharding (asfalt of beton) voorzien zijn, openbaar zijn of een openbaar karakter kennen. Een overgroot deel van de wegen en paden behoort toe aan het Brabants Landschap en of Natuurmonumenten. Beide organisaties geven aan te staan voor behoud van erfgoed, cultuurlandschap en vergroting van biodiversiteit. Daarnaast wordt onder paragraaf 2.2 van het beleidsplan duidelijk kenbaar gemaakt dat we kennis genomen hebben van het door de Brabantse Hoeders opgestelde handreiking m.b.t. zandwegen. Met het beleidsplan sluiten we waar mogelijk hierbij aan.

Het verbieden van parkeren betreft geen generieke oplossing, waar nodig zou dit een maatwerk oplossing kunnen betreffen als de situatie hierom vraagt. Daarnaast geldt het beleidsplan in tegenstelling tot hetgeen u schrijft ook voor locaties binnen de bebouwde kom.

.....

Zienswijze | Z24-274154

"Graag deel ik mijn zienswijze over de Groenewouddreef met u. Een bijzondere plek in Vught, die onlangs tot Monument is verklaard, zoals te lezen was in het Klaverblad.

Om u een indruk van deze plek te geven, heb ik een video bijgevoegd (duur: 2.23 min).

Vanwege de status van een monument én het belang van de dieren, zie ik graag dat deze plek blijft zoals het nu is. Dit houdt in dat het wat mij betreft een verharde zandweg moet blijven met deels een groene middenberm, waar nooit meer lantaarnpalen komen te staan dan nu het geval

is. Ook wil ik dat de verkeerssituatie zo blijft als deze nu is, zodat recreanten hier hun plek hebben en het verkeer niet toeneemt.

Meer verkeer zal de dieren en het monument alleen maar verstoren.

Als bewoner neem ik graag samen met de gemeente verantwoordelijkheid voor dat deel van de Groenewouddreef tussen de Vogelkerslaan tot en met het deel waar het Cromvoirtsepad de Groenewouddreef kruist, zoals past in een participatiesamenleving. Ik bied aan om de gaten die hier ontstaan te dichten met materiaal dat door de gemeente ter beschikking wordt gesteld. Ik stel me voor dat er op een vastgestelde plek in de buurt van de Groenewouddreef standaard een hoeveelheid materiaal door de gemeente beschikbaar wordt gesteld, waar de buurtbewoners naar eigen inzicht de gaten mee kunnen vullen, zodat het deel waar auto's rijden begaanbaar blijft voor de buurtbewoners en de gemeentelijke voertuigen, zoals vuilniswagens.

Wat mij betreft kan ook Peijnenburg een rol blijven spelen bij het onderhoud, maar dan moet er wel op kwaliteit gestuurd gaan worden, omdat hun activiteiten nu niet altijd bijdragen aan een verbeterde begaanbaarheid.

Verder wil ik graag opmerken dat enkele jaren geleden de gemeente zonder aankondiging het fietspad opnieuw heeft aangelegd. Ik heb het als vervelend ervaren dat dit als verrassing kwam, ondanks dat het nodig was en goed heeft uitgepakt. Ook toen heb ik via de telefoon aangeboden om medeverantwoordelijkheid te dragen voor het onderhoud van de Groenewouddreef. Daar is toen niets mee gedaan.

Reactie gemeente

Het doel van het beleidsplan is duidelijke kaders te stellen op welke wijze de gemeente structureel, waar nodig, onderhoud dient te plegen. Dat hiervoor de benodigde middelen beschikbaar zijn. Daarnaast is er behoefte aan een eenduidig afwegingskader waarin waar nodig te nemen maatregelen afgewogen kunnen worden als de wijze en frequentie van te plegen onderhoud niet meer volstaat een veilig gebruik te waarborgen. Het is een gemeentelijke taak om het beheer en onderhoud aan onze wegstructuren te plegen ondanks dat we het door u gedane aanbod waarderen kunnen we hiervan geen gebruik maken.

.....

Zienswijze | Z24-274152

De afgelopen dagen heb ik het “Beleidsplan zand- en half verharde wegen gemeente Vught” bestudeerd. Ik moet zeggen het viel niet mee om daar de kern van het beleid uit te halen. Verder vond ik niets terug over de realisatie van het beleid dat naar mijn mening gestalte moet krijgen in de beheer- en onderhoudsplannen die nog opgesteld moeten worden. Dan pas wordt voor mij concreet wat er gaat gebeuren, dus hoe het beleid uitpakt. Een nulmeting van de huidige toestand van de verschillende zand- en half verharde wegen ontbreekt. Volgens mij nodig om onderbouwd beleid voor onderhoud en beheer mogelijk te maken en een reële inschatting van de kosten te kunnen maken. Het toevoegen van zo’n nulmeting zou verhelderend werken. Ik heb geprobeerd een aantal punten uit het beleidsplan concreter te maken, in de hoop dat u dat in het beleidsplan en in de beheer- en onderhoudsplannen verwerkt. Ik volg hierbij de hoofdstuk- en paragraafindeling van het beleidsplan en heb me laten inspireren door mijn ervaringen met de Antwerpse Baan tussen het kruispunt Gestelstraat en de N65 (verder te noemen Antwerpse Baan).

Nog een opmerking.

Ik realiseer me dat er maar weinig plekken zijn waar de aanwonenden zo bezig zijn met de weg die voor hun deur ligt. Dat komt omdat de baan ook een beetje als “van ons” aanvoelt. Wij zijn immers zelf vaak bezig met het onderhoud ervan en het regelen/temporiseren van het verkeer dat erover gaat. Dat is zo gegroeid maar niet normaal vind ik. Dit laatste zou in ieder geval een uitgangspunt moeten zijn bij het opstellen van het beleid en de realisatie ervan.

Inhoudelijke uitwerking

1.4 Uitgangspunten

pag. 7 tweede bullet: "Het beleid houdt rekening met verschillende belangen en wordt breed gedragen".

Ik vind dat in dit beleidsplan de belangen van de aanwonenden, in relatie tot de andere belangen, slecht zijn uitgewerkt. Daardoor kan het beleidsplan naar mijn mening op dit punt niet dienen als uitgangspunt voor de beheer- en onderhoudsplannen

De belangen van de aanwonenden bestaan eruit dat de volgende problemen structureel en door onderhoud worden opgelost:

1. het probleem van diepe kuilen, modder en stof oplossen
2. het probleem oplossen dat de aanwonenden continu bezig moeten zijn de onverharde wegen begaanbaar te houden door o.a. zelf kuilen op te vullen en voor de afwatering naar de sloten geulen te graven
3. Het probleem oplossen dat na onderhoud de oude situatie (kuilen, modder, stof) na enkele dagen weer intreedt, dus dat het onderhoud echt effectief wordt en de aanwonenden daar voor langere tijd voordeel van hebben
4. ervoor zorgen dat de aanwonenden niet continu klachten moeten indienen over de toestand van de onverharde wegen voordat de gemeente in actie komt
5. voorkomen dat Google en andere routeplanners de onverharde wegen als doorgangsweg opnemen, ook bij wegomleidingen

In paragraaf 3.4 Leefbaarheid zou deze uitwerking kunnen worden opgenomen, want daar staat nu niets concreets in, en verderop in het beleidsplan (Hoofdstuk 4 en verder) worden uitgewerkt.

1.5 Visie pag. 8

c. "Bij intensiteiten van 50 of meer motorvoertuigen per etmaal worden verkeerskundige ingrepen overwogen". Niet alleen het aantal maar ook de zwaarte (vernielende werking) van de voertuigen zou een criterium moeten zijn. In de Antwerpse Baan komen busjes, landbouwvoertuigen en vrachtwagens langs, terwijl de baan al genoeg te lijden heeft van de auto's van de aanwonenden.

3.1 Natuur en landschap pag. 14

Ecologie. "Een afweging tussen ecologie, biodiversiteit en het beheren van de bermen is dus van cruciaal belang". Elders wellicht wel, maar hier speelt dat niet. Van ecologie en biodiversiteit langs de Antwerpse Baan is geen sprake. De bermen hoeven dus ook niet als zodanig beheerd te worden en zouden ingericht moeten worden om het water gemakkelijk naar de sloten te laten afstromen.

3.2 Bereikbaarheid en begaanbaarheid pag. 15

Laatste zin. "Het gebruik van deze wegen vraagt om een aangepaste rijstijl en snelheid. Niet alleen om stofoverlast te beperken maar ook vanwege kuilen en gaten in de weg". Dit is een waarheid als een koe, maar hoe denkt de gemeente dit te realiseren (het aanpassen van de rijstijl), want weggebruikers (behalve de aanwonenden) houden hier geen rekening mee, die karren gewoon door, wat leidt tot scheuren in ons huis (vanwege hard rijden door kuilen, waardoor trillingen ontstaan) en wolken stof onze tuin in en door de open ramen het huis in. Ik vind daarom dat rijstijl en rijgedrag en de maatregelen die je kunt treffen meer aandacht moeten krijgen in dit beleidsplan. Overigens is hier 60 km toegestaan!

3.4 Leefbaarheid pag. 15

Laatste alinea. "Stofoverlast is voor een deel inherent aan het wonen aan een dergelijke weg". Dit vind ik te gemakkelijk, want het is een groot probleem. Het komt nu over als daar gaan we

niets aan doen, terwijl er ook maatregelen gericht tegen stofoverlast getroffen moeten worden en daar vind ik niets van terug.

4 Van beleid naar beheer

Pag. 17. Ons gedeelte van de Antwerpse Baan valt onder D (er zijn veel ernstige oneffenheden). Zoals op pag. 18 wordt gesteld kan dat geen ambitiedoel zijn. Daar ben ik het mee eens, maar wat doet de gemeente om op een beter kwaliteitsniveau te komen. Ik had hier graag het overzicht gezien van het kwaliteitsniveau op dit moment van alle zand- en half verharde wegen. Dat lijkt me voor de besluitvorming (o.a. kosten) ook van belang.

5.2 Gewenste manier van onderhoud pag. 18

Laatste alinea. “Daarbij wordt er meer geschouwd (tweemaal per jaar)”. Tweemaal per jaar schouwen is hier te weinig of er moeten structurele maatregelen getroffen worden die de toestand van de Antwerpse Baan aanzienlijk stabiel maken. Volgens mij moet er vaker geschouwd zou worden en zou dit bijvoorbeeld afhankelijk kunnen zijn van de weersomstandigheden. Dan voorkom je ook klachten.

Pag. 20 Scenario 3 is bij ons van toepassing, want dan hoeven wij zelf niets meer aan de Antwerpse Baan te doen. Echter Scenario 2 wordt voorgesteld. Zie Conclusies en advies Structureel onderhoud pag. 5. Graag herzien.

6.2 Algemene data pag. 22

Er zijn bodemonderzoeken gedaan in de Antwerpse Baan en ik neem aan ook elders. Graag zie ik de rapportage daarvan als bijlage opgenomen.

6.4 Maatregelpakket pag. 22

Hier staan allerlei mogelijkheden beschreven. Voor mij is de vraag welke maatregelen worden er voor de Antwerpse Baan getroffen. Ik neem aan dat die na het goedkeuren van het beleidsplan worden uitgewerkt. Graag zie ik de planning van die uitwerking tegemoet en ik zou graag betrokken worden bij de uitwerking om mijn input te geven en toe te lichten. Welke mogelijkheden zijn daarvoor?

Reactie gemeente

Voorop gesteld vinden we het fijn te horen hoe betrokken u bent bij de onderhoudstoestand van de onverharde weg waaraan u woonachtig bent. Hier zit wat ons betreft ook direct de kern van het opgestelde beleidsplan. Als gemeente hebben we de verantwoordelijkheid er zorg voor te dragen dat ook dit soort wegen veilig te gebruiken zijn zonder ingrijpen van direct of in de nabijheid wonende bewoners. Het voorkomen van stofoverlast en kuilen is hierbij een utopische gedachte, grip op het beperken van de ervaren overlast door het treffen van de juiste maatregelen is de aanleiding voor het schrijven van het beleidsplan.

Par. 1.4; Het beleidsplan gaat juiste over de proactieve rol die we als gemeente willen nemen binnen de hierin gestelde kaders om de kwaliteit van dit areaal te verbeteren. Waar nodig maatregelen te treffen om overlast tot een minimum te beperken. Wij kunnen als gemeente niet voorkomen dat navigatiesystemen weggebruikers over dit soort wegstructuren sturen.

Par. 1.5 Visie C; Voor wat betreft de beschreven intensiteiten in uw zienswijze is deze niet objectief te toetsen, hier zijn geen richtlijnen voor.

Par. 3.1 Natuur en landschap; Zoals beschreven in deze paragraaf wordt per locatie bekeken wat de mogelijkheden zijn tot het treffen van de juiste maatregelen. Hierbij kan het ook zo zijn dat de uitkomst is dat het treffen van maatregelen niet nodig blijkt te zijn.

Par. 3.2 Bereikbaarheid en begaanbaarheid; We kunnen dit alleen bewerkstellingen door het realiseren van een juiste inrichting die past bij het gewenste gebruik. Het beperken van de snelheid naar bijvoorbeeld 30 km/u kan tot mogelijkheden behoren bij de beschreven maatregel 6 in de afwegingsmatrix.

Par. 3.4 Leefbaarheid; als er overmatig last is van stofvorming ligt de aanleiding vaak bij het feit dat of de gereden snelheid of het aantal voertuigen per etmaal te hoog ligt. Juist hiervoor zijn diverse maatregelen benoemd in het beleidsplan waardoor dit beperkt kan worden zodat overlast tot een acceptabel niveau afneemt.

Par. 4; Van beleid naar beheer; er is geen inspectie uitgevoerd om het actuele kwaliteitsniveau vast te stellen. Reden hiervan is dat deze wegen veel meer dan verharde wegen onderhevig zijn aan invloeden van het jaargetijde. Van diverse zand- en/of half verharde wegen is bij de gemeente bekend dat de kwaliteit beneden het gewenste niveau is. Met deze reden vraagt het college de gemeenteraad te kiezen voor scenario 2 in het beleidsplan.

Par. 5.2 Gewenste manier van onderhoud; de gemeente is van mening dat met het treffen van de juiste maatregelen het twee maal per jaar schouwen voldoende grip op de kwaliteit gehouden kan worden. In extreme gevallen kan en zal waar nodig hiervan afgeweken worden.

Scenario 3; zoals beschreven in het beleidsplan gaat het college van B&W de gemeenteraad voorstellen te kiezen voor scenario 2 .

Par. 6.2 Algemene data; als voorbereiding op het te schrijven beleidsplan heeft de gemeente Vught het areaal zand- en half verharde wegen indicatief op samenstelling en opbouw laten onderzoeken. Omdat het een indicatief onderzoek naar de aangetroffen opbouw van gebruikte materialen betreft zegt het iets. Om waar nodig de milieutechnische kwaliteit vast te stellen is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Hiermee gaan we aan de slag na vaststelling van dit beleidsplan, waar nodig zullen noodzakelijk maatregelen getroffen gaan worden. De onderzoek rapportage kan op het gemeentehuis door belanghebbenden ingezien worden.

Par. 6.4 Maatregelenpakket; per situatie/locatie zal waar nodig geacht conform het beleidsplan een analyse van de situatie gemaakt worden waarna te nemen maatregelen in overleg kunnen worden vastgesteld.

.....

Zienswijze | Z24-274190

Het betreft met name het onderhoud aan de Giersbergsebaan (GBbaan)te Helvoirt.

1. Wij zijn bewoners van Hoef ten Halve te Helvoirt, uitwendig op het laatste stuk van de half verharde weg GBbaan richting Giersbergen (weg nr 32 van de Wegenlegger). Momenteel zijn we in gesprek over herstel van de weg met name betreffende het laatste stuk van deze weg (dus vóórdat de half verharding ophoudt en de weg overgaat in zandweg). Er zijn afspraken gemaakt. Korthedshalve willen wij verwijzen naar alle correspondentie en het verslag van het onderhoud dat dienaangaande werd gehouden ten onzer huize op 18-01-2024. Indien en voor zoveel nodig willen wij dit inbrengen in deze procedure teneinde geen rechten te verliezen.

2. Wij vinden en hebben zulks beargumenteerd dat de ongenummerde verbindingsweg van de Wegenlegger tussen de Distelbergweg en de GBbaan met de wegaanduiding 'Hoef ten Halve en verdere bebording ook onder de onderhoudsverantwoordelijkheid valt van de gemeente Vught.

Ons is reeds meegedeeld dat deze zienswijze correct is en dat dit alsnog in het voorgenomen beleidsplan ambtshalve zal worden opgenomen. Wij wijzen voor de verdere uitwerking erop dat van deze weg -naast een passerende recreant- door de bewoners van Hoef ten Halve nr 1 en van nr 3 door (vrachtverkeer voor het bedrijf van Boomkwekerij De Bosrand, gevestigd op Hoef ten Halve nr gebruik wordt gemaakt om te komen op de asfaltweg Distelbergweg.

3. Bij besluit dd. 23 juni 2016 heeft B&W van de gemeente Haaren (waaronder Helvoirt destijds viel) besloten het deel van de weg nr 39 Wegenlegger, dat loopt over de erven van de eigenaren van pand Hoef ten Halve 3 en van pand Hoef ten Halve 4 te onttrekken aan de openbaarheid. Het is privé grond en dat moet ook zo blijven. Het ligt ook vast in de aantekeningen van de Wegenlegger. Het is daarnaast ook de facto als eigen weg aangeduid op het betreffende weggedeelte. Beide eigenaren onderhouden ook al tientallen jaren zelf deze stukken. Wij vinden dat niet eenduidig en ondubbelzinnig terug in de voortliggende Nota met bijbehorend kaartmateriaal. Wij verzoeken u dan ook dit duidelijk en herkenbaar in de Nota op te nemen.

Reactie gemeente

Punt 1. Toezegging is gedaan dat het nodige onderhoud gepleegd gaat worden als de weersomstandigheden dit toelaten.

Punt 2. Het college van B&W onderschrijft de gedane vaststelling.

Punt 3. Onze beheerkaart wordt hierop aangepast.

.....

Zienswijze | Z24-274312

Zienswijze Rebirth stelt op basis van het concept-beleid het volgende vast:

- Recent heeft de (onverharde) Antwerpse Baan de status van monument gekregen;
- In het kader van het toekennen van die status heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden tussen gemeente en Rebirth;
- Dat overleg heeft ertoe geleid dat Rebirth in de toekomst ten behoeve van de op- en afbouw van het evenement en de bezoekersstromen van en naar het evenement gebruik kan blijven maken van de Antwerpse Baan. Ten behoeve daarvan is het gebruik van Rebirth vastgesteld en is vastgesteld en in het besluit vastgelegd dat dit niet leidt tot aantasting van de (monumentale) waarde van de Antwerpsebaan.

Nu ligt het concept-beleid ter inzage. Rebirth stelt vast dat:

- Het beleidsplan en de bijlagen bevatten beleid hoe wordt omgegaan met de onverharde en half verharde wegen in de gemeente Vught;
- De monumentale status en wordt in het beleidsplan en de bijlagen niet genoemd;
- Het gebruik van Rebirth dat aan de monumentale status van het zandpad geen afbreuk doet en dat in het besluit nauwkeurig is omschreven, is niet meegenomen in het beleidsplan.

Rebirth acht het noodzakelijk dat het incidentele gebruik van de Antwerpsebaan ten behoeve van haar evenement, in het beleidsplan wordt geborgd. Dit is het plan waar iedereen in de toekomst op zal terugvallen, wanneer bepaald gebruik van een onverharde weg in de gemeente onderwerp van discussie is.

Suggestie:

- Par. 3.1 onder het kopje “Cultuurhistorie en erfgoed”: Benoem het besluit tot aanwijzen van de Antwerpsebaan tot monument, waarbij het bestaande gebruik van aanwonenden en bedrijven aan de Antwerpse Baan inclusief het gebruik ten behoeve van Rebirth Festival is onderkend en waaraan de status van monument niet in de weg staat;

- Par. 3.2 Bereikbaarheid en begaanbaarheid: hier worden inwoners, bedrijven en perceeleeigenaren genoemd. Neem achter bedrijven tussen haakjes de volgende zin op: (“waaronder ook organisatoren van incidentele festivals”).
- Par. 3.3 Recreatie en toerisme: benoem ook evenementen, door achter de zin “De Gemeente Vught is een aantrekkelijk gebied voor recreanten” op te nemen “voor recreanten en activiteiten zoals buitensport, maar ook bijvoorbeeld evenementen” :
- Paragraaf 6.4 Benoem het incidentele gebruik van een onverharde weg, ten behoeve van een evenement, als bestemmingsverkeer “bestemmingsverkeer (waaronder begrepen het incidentele gebruik van de weg ten behoeve van het evenement en de op- en afbouw daarvan)”
- Paragraaf 6.4: Voeg onderaan één alinea toe:
De Antwerpse Baan is aangewezen tot gemeentelijk monument. In onderdeel 3.1 van het college besluit tot aanwijzing van de Antwerpse Baan tot gemeentelijk monument is opgenomen dat de onverharde weg, de Antwerpse Baan, incidenteel, eenmaal per jaar wordt gebruikt voor het muziek-evenement Rebirth. Daarbij is aangegeven dat dit tot schade kan leiden, maar ook met welke maatregelen schade kan worden voorkomen. Onder de voorwaarden moet het verkeer t.b.v. het evenement ongehinderd gebruik kunnen maken van de Antwerpse Baan. De voorwaarden zijn hierna opgenomen. Met betrekking tot de hiervoor en in de maatregelenmatrix opgenomen maatregelen, geldt dat het incidenteel gebruik, namelijk het verkeer t.b.v. op- en afbouw en het bezoekersverkeer van en naar het evenement onder toepassing van de hierna opgenomen maatregelen de status heeft van “bestemmingsverkeer” voor zover maatregel 3 van toepassing is (Selectief afsluiten (bestemmingsverkeer)) valt het verkeer ten behoeve van het evenement daaronder. Voor zover voor de Antwerpse Baan besloten wordt tot maatregel 4 “Aanbrengen Knip (twee doodlopende wegen)” of maatregel 5 (Eenrichtingsverkeer) kan bij de verlening van de voor het evenement benodigde vergunningen, waaronder in ieder geval de evenementenvergunning, ten behoeve van een goede afwikkeling van het verkeer, worden afgeweken van deze maatregel 4 en 5 en indien van toepassing op de Antwerpse Baan.

Een en ander onder de volgende voorwaarden:

3.1 Het gebruik van de Antwerpse Baan t.b.v. het (opbouwen van) Rebirth festival kan schade toebrengen aan het zandpad, de bomen en de greppels. Dit wordt voorkomen door onderstaande maatregelen.

Er heeft een ambtelijk gesprek plaatsgevonden met de organisator en jurist van het festival. Rebirth festival gebruikt de Antwerpse Baan voor de op- en afbouw van het evenement en voor de bezoekersstroom van en naar het evenement en wordt in geval van calamiteiten als route voor de hulpdiensten gebruikt. Onderhavig aanwijzingsbesluit beoogt niet het gebruik van de Antwerpse Baan ten behoeve van evenementen te beperken of te beëindigen. De organisator is bereid de volgende maatregelen treffen om schade aan de Antwerpse Baan, de greppel en de bomen te voorkomen:

- Waar verkeer ten behoeve van de op- en afbouw gebruik maakt van de Antwerpse Baan, worden druk verdelende maatregelen genomen in de vorm van rijplaten;
- Tussen de bomen langs de Antwerpse Baan is voldoende ruimte om de gronden die naast de Antwerpse Baan zijn gelegen te bereiken, ook met grotere voertuigen;
- Om schade aan bomen door verkeersbewegingen uit te sluiten, worden waar nodig door de organisator ten tijde van de op- en afbouw en tijdens het evenement, hekken en/of boombeschermers rondom de bomen ter weerszijden van een doorgang geplaatst;
- Om schade aan de bestaande greppels aan weerszijden van de weg te voorkomen, wordt de greppel overkluisd met draglineschotten als een route ten behoeve van verkeer of bezoekers voor het evenement, over een greppel loopt;

- Na afloop van het evenement en de afbouwwerkzaamheden worden alle voornoemde tijdelijke maatregelen ongedaan gemaakt, eventuele gebruikssporen aan het zandpad en of de greppel worden door de organisatie, al dan niet op aanwijzing van de gemeente, hersteld.
- Met inachtneming van deze maatregelen, is geen sprake van aantasting van de monumentale waarden van de Antwerpse Baan en staat vast dat voor het gebruik van de Antwerpse Baan ten behoeve van evenementen, geen omgevingsvergunning voor het wijzigen of anderszins aantasten van het monument nodig is.

Tot slot

Graag lichten we onze zienswijze toe in een gesprek en bij voorkeur voordat het stuk in de raad wordt behandeld. Wij maken daarvoor graag tijd op een moment dat jullie uitkomt.

Tot slot en samenvattend: voor een goed verloop van ons evenement, is het gebruik van de Antwerpse Baan onontkoombaar. Wij doen er alles aan om schade daaraan te voorkomen en zullen eventuele onverhoopte schade direct na ons evenement ongedaan maken. Een en ander is al uitgebreid met de gemeente afgestemd in het kader van de aanwijzing van de Antwerpse Baan tot monument. Wij zien die afspraken graag geborgd in voorliggend beleidsplan. Zodat niet alleen het voortbestaan en behoud van de zandwegen daarmee is geborgd, maar ook het incidentele gebruik van de Antwerpse Baan ten behoeve van ons evenement.

Reactie gemeente

Het specifiek benoemen van de gemeentelijk monumentale status voor onder andere de Antwerpse Baan is niet nodig omdat onder paragraaf 6.2 'Cultuurhistorische waarde' beschreven wordt hoe om te gaan met de vaststelling van algemene data voordat overwogen wordt welke maatregelen ingezet gaan worden. Daarnaast komt de vraag ook nog terug in de als bijlage bij het beleidsplan gevoegde afwegingsmatrix. Het benoemen van deze specifieke zaken in een beleidsplan vraagt om revisie als hier wijzigingen/toevoegingen in plaatsvinden, dit is onwenselijk.

Gedane suggestie voor wat betreft par. 3.1 wordt niet overgenomen, de gedane suggesties voor wat betreft par. 3.2 en 3.3 worden overgenomen. De gedane suggestie bij par. 6.4 wordt niet overgenomen, aangezien hier andere besluitvorming aan ten grondslag ligt. Daarnaast beperkt de maatregel selectief afsluiten het gebruik en de bereikbaarheid voor het evenement niet.

.....

Zienswijze | Z24-274295

Naar aanleiding van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen ter zake het Beleidsplan Zand- en half verharde wegen Gemeente Vught bericht ik u als volgt.

Als bewoners van de Kruishoeweweg hebben wij te maken met het onverharde stuk weg ter hoogte van het spoor op de Kruishoeweweg.

Hoewel het niet altijd ideaal is dat er veel kuilen in dit onverharde deel zitten, met name na regenval en door het gebruik van het groot verkeer dat de weg gebruikt, weert de mindere kwaliteit van dit stuk weg waarschijnlijk wel een deel van het sluijperverkeer dat deze weg gebruikt. Dit is uiteraard prettig voor ons als bewoners.

Het toenemende gebruik van de weg heeft echter wel geleid tot meer gevaarlijke situaties. Vooral ter hoogte van de kruising Kruishoeweweg/Cromvoirtspad. Dit deel wordt veel gebruikt voor recreatie (wandelaars, fietsers, paarden, etc...). Wij hebben dit meerdere malen aangekaart, maar ondanks dat eerder al in 2014 door de verkeersspecialist van de gemeente de onveiligheid

van de weg naar ondergetekende toe is erkend en een aantal maatregelen zijn toegezegd is hier weinig tot niets van terechtgekomen.

Op het onverharde deel zelf zijn de gevaren ook toegenomen. Sinds een half jaar zijn de paaltjes verdwenen die het wegvak verdeelt tussen ""rijbaan"" en ""fietspad"" ter bescherming van de fietsers. We hebben eerder (30 oktober 2023) schriftelijk aan de gemeente verzocht de paaltjes terug te plaatsen. Echter dit is nog steeds niet gebeurd. Hierbij doen wij wederom dit verzoek.

Het toenemende gevaar is het gevolg van hard rijdend groot verkeer en regulier verkeer. Ongelukken hebben reeds plaatsgevonden en het is wachten op het eerste dodelijk ongeluk.

Het is dan ook onze wens om de weg onverhard te houden, nu verharding zal leiden tot nog meer verkeer, gevaar en overlast,.

Daarnaast is het verzoek om in overleg met Pro Rail de spoorwegovergang te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en eventueel enkel toegankelijk te houden voor fietsers, wandelaars, hardlopers. De weg is onderdeel van een fietsroute Hierdoor wordt de weg feitelijk afgesloten zoals u aangeeft in maatregel 2 in uw stroomschema/beslismodel (bijlage). Pro Rail heeft aan ondergetekende aangegeven open te staan voor sluiting.

Indien afsluiting niet mogelijk is, dan is het verzoek om de weg op een andere wijze af te sluiten (maatregel 2), dan wel enkel toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer. (maatregel 3) of twee doodlopende wegen (maatregel 4) te creëren.

Reactie gemeente

Punt 1. Het fietspad wordt hersteld en paaltjes worden terug geplaatst.

Punt 2. Het betreffende beleidsplan is kader scheppend en geeft richting aan mogelijke oplossingen. Dit betekent maatwerk per locatie.

Punt 3. Het geheel of gedeeltelijk afsluiten van een weg of wegvak, met in dit geval hierin opgenomen een spoorwegovergang, kan behoren tot de in te zetten maatregelen.

.....

Zienswijze | Z24-274329

Als bewoner aan een onverharde weg in de gemeente Vught, schrijf ik deze zienswijze om mijn bezorgdheid te uiten met betrekking tot de voorgenomen plannen met betrekking tot de onverharde wegen, met name de financiële onduidelijkheid en onzekerheid die de plannen met zich meebrengen. Allereerst wil ik benadrukken dat de huidige staat van de onverharde wegen aanleiding geeft tot ernstige overlast. De stofvorming, gaten en kuilen op de wegen veroorzaken niet alleen hinder voor de bewoners, maar vormen ook een gevaar voor fietsers en veroorzaken schade aan voertuigen. Bovendien brengen deze gebreken aanzienlijke onderhoudskosten met zich mee, wat op lange termijn niet duurzaam is gezien de tijdelijkheid van het onderhoud. Immers na een beetje regenval is de weg weer in een zeer slechte staat van onderhoud, zie bijlage foto. Thans is op veel plekken sprake van zwaar achterstallig onderhoud. Het onderhoud geschiedt alleen, indien de weg echt niet meer begaanbaar is, zoals vaak het geval is met de Groenewouddreef. De erbarmelijke slechte staat van onderhoud van deze weg, zorgt ervoor, dat wij als bewoners onze woning vaak bijna niet meer kunnen bereiken. Dan wel ontstaat er regelmatig schade aan de voertuigen, zoals lekke banden, ophanging defect, wiel krom en andere schade. We houden de gemeente daarvoor ook aansprakelijk. Daarnaast houden we kantoor/atelier aan huis en zijn we meer niet dan wel bereikbaar voor bezoekers, ook dat leidt tot schade. Verder melden we nog, dat het voor huisbezoek eigenlijk niet te doen is om onze woning te bezoeken. Ieder bezoek noopt tot het wassen van de auto dan wel bezoek wordt uitgesteld,

omdat de weg zo slecht is. Dit heeft al langere tijd geleid tot een onhoudbare situatie en we verzoeken derhalve de gemeente tot een duurzame oplossing te komen op korte termijn. Mijn zienswijze beperkt zich overigens in deze tot het gedeelte van de Groenewouddreef vanaf de N65 tot aan de eerste paaltjes ter hoogte van het Cromvoirtsepad. Het is vanzelfsprekend goed en het had in feite eerder moeten geschieden, dat een beleidsplan wordt gemaakt omtrent de onverharde wegen. Mijn voornaamste zorg betreft in algemene zin de onduidelijkheid in de plannen met betrekking tot de allocatie van financiële middelen voor de verbetering van de onverharde wegen. Het is niet helder of de gemeente Vught daadwerkelijk de benodigde middelen zal vrijmaken om deze problemen aan te pakken, dan wel wanneer en in welke mate. Het ontbreken van concrete oplossingen, zoals toewijzing van het gebruik van materiaal zoals bijvoorbeeld het duurzame materiaal Padvast, draagt bij aan de onzekerheid. Daarnaast constateer ik dat het gestelde doel om het karakter, de vorm en het gebruik van de weg op elkaar af te stemmen, alsmede bedrijven, woningen, percelen en recreatieve bestemmingen goed bereikbaar te houden, onvoldoende wordt gewaarborgd in de voorgestelde plannen. Het ontbreken van concrete maatregelen en oplossingen maakt de afwegingsmatrix weliswaar effectief maar leidt niet direct tot duurzame verbeteringen. Verder leidt twee keer per jaar schouwen en dan eventueel onderhoud verrichten niet tot het duurzaam verbeteren van de onverharde wegen. De frequentie daarvan dient aanzienlijk vaker te zijn, de beschikbaarheid van middelen te worden vergroot en het beste zou zijn de onverharde wegen te voorzien van een duurzaam materiaal zoals Padvast indien bedrijven en woningen daaraan gevestigd zijn. Omdat daarmee ook de natuurlijke uitstraling blijft gewaarborgd. Een ander duurzaam materiaal is door de gemeente recent toegepast op een bospad voor wandelaars nabij de Isabella-kazerne. Het lijkt me, dat als het midden in de bossen kan worden toegepast, dat het ook op een onverharde weg qua duurzaamheid kan worden gebruikt? In het belang van het bereikbaar maken en houden van onze woning/bedrijf aan huis en het streven naar duurzaamheid roep ik de gemeente Vught op om concrete stappen te ondernemen en duidelijkheid te verschaffen over de beschikbaarstelling van financiële middelen en de implementatie van effectieve maatregelen om de onverharde wegen te verbeteren. Niet alleen voor onze woning maar voor alle woningen/bedrijven, die veel hinder ondervinden door de slechte staat van de onverharde wegen. Het is van groot belang dat deze verbeteringen niet alleen cosmetisch en tijdelijke van aard zijn, maar daadwerkelijk bijdragen aan een duurzame, veilige en goed bereikbare infrastructuur in onze gemeente.

Reactie gemeente

In het beleidsplan zijn drie mogelijke scenario's beschreven waarover de gemeenteraad medio dit jaar een beslissing gaat nemen. Door pro actief twee maal per jaar het areaal te gaan schouwen worden maatregelen preventief ingezet en niet correctief. Ook de werkwijze van onderhoud plegen gaat verbeterd worden. Daarnaast gaat de afwegingsmatrix helpen bij het eenduidig treffen van maatregelen als blijkt dat met het preventief uitvoeren van onderhoudsmaatregelen een weg(vak) onvoldoende veilig te gebruiken is. We behouden de vrijheid om per situatie en locatie te kiezen voor materiaal welke het beste past bij de omgeving en het gebruik past. Wij verwachten dat we met een frequentie van tweemaal schouwen per jaar voldoende grip op de kwaliteit van dit soort wegen hebben.

.....

Zienswijze | Z24-274310

Bij deze mijn zienswijze inzake het beleidsplan onverharde wegen in de gemeente Vught. De situatie is uiteen gezet in een algemene zienswijze en een zienswijze op een specifieke casus.

Zienswijze in het algemeen op het beleidsplan

In de gemeente Vught zijn zandpaden een kenmerkend onderdeel van het landschap. Hoewel ze een nostalgisch en landelijk karakter toevoegen aan de omgeving, worden ze steeds meer geconfronteerd met toenemende verkeersdruk. Deze situatie roept vragen op over de levensvatbaarheid van deze paden, vooral omdat het gebruik door recreatieve paardrijders beperkt lijkt te zijn.

Vanuit gesprekken met verschillende inwoners wordt duidelijk dat het huidige beeld van de zandpaden niet overeenkomt met romantische ideeën, maar eerder een realiteit van ontoegankelijke modderpoelen weerspiegelt. Deze constatering doet twijfels rijzen over de waarde die aan zandpaden wordt gehecht door de lokale gemeenschap.

Het sluiten van deze paden lijkt geen haalbare oplossing, gezien de essentiële rol die ze spelen als toegangswegen tot verschillende percelen, woonhuizen en recreatiegebieden. Voor veel gemotoriseerde voertuigen zijn deze onverharde wegen zelfs de enige toegangsmogelijkheid. Dit benadrukt het belang van het behouden van de toegankelijkheid ervan. Hiervoor lijkt de enige oplossing een (gedeeltelijke) verharding aan deze paden. Met een gedeeltelijke verharding wordt bedoeld op het maken van een toegangsweg de breedte van een voertuig, met er naast bijvoorbeeld een zandpad voor paardrijders.

Bovendien lijkt mij de biodiversiteit niet in gevaar te komen door de afwezigheid van zandpaden. Langs deze wegen zijn vaak sloten en bermen te vinden, die een leefomgeving bieden voor diverse planten en diersoorten.

Een gebalanceerde aanpak, waarbij rekening wordt gehouden met zowel de verkeersveiligheid als de behoeften van de lokale gemeenschap lijkt mij essentieel voor de toekomst van de gemeente Vught.

Ik hoop van harte dat deze zienswijze wordt meegenomen in de beleidsmatige aanpak.

Zienswijze op de situatie bij de toegangsweg tot 't Hoog en de Guldenberg.

Sinds de Nieuwkuijkseweg richting Duinven werd verhard, ongeveer twee jaar terug, veranderde de dynamiek van de omgeving drastisch. Eens een rustige, onverharde toegangsweg die slechts sporadisch gebruikt werd, is deze nu de hoofdroute geworden voor grondeigenaren, agrariërs, doorgaand verkeer en recreanten in de regio Guldenberg. Deze transformatie bracht echter een overweldigende toename van verkeer met zich mee, met ernstige gevolgen voor zowel gebruikers als omwonenden.

Voorheen werd de onverharde weg slechts één of twee keer per dag gebruikt. Nu is het echter een hotspot van verkeersactiviteit geworden, wat resulteert in ernstige overlast voor iedereen die ervan afhankelijk is. De situatie is ronduit onhoudbaar geworden. Postbezorging is gestaakt, auto's en zelfs paardenkoetsen raken vast in de modder, en fietsers, scooters en motorrijders lopen het risico om uit te glijden en te vallen. Zelfs te voet is de weg nauwelijks begaanbaar zonder hoge kaplaarzen. Het tragische gevolg van deze verandering is ook zichtbaar in de privé naar 't Hoog 12 en 't Hoog 12a, een stukje historisch erfgoed dat nu volledig onherkenbaar is geworden door de constante besmeuring met modder.

Per toeval heb ik wederom zojuist een gesprek gehad met een medefietsers die de mening deelde dat het pad vrijwel onbegaanbaar is geworden.

Het valt mij op dat de toegangsweg niet is meegenomen in de verharding en verbreding van het fietspad waartoe de weg nu als toegangsweg dient. Dit besluit heeft geleid tot aanzienlijke overlast en ongemak voor de bewoners en gebruikers van dit gebied.

Als bewoners hebben we zelf meerdere malen geprobeerd de toegangsweg te egaliseren en te verbeteren, door bijvoorbeeld grind te storten, altijd op eigen kosten. Helaas hebben onze inspanningen weinig effect gehad, aangezien de weg telkens weer verslechterd na regenval en het doorgaande verkeer van landbouwvoertuigen.

Hierom ben ik van mening dat de enige duurzame oplossing is om de toegangsweg te verharderen, zodat deze weer toegankelijk wordt voor landbouwvoertuigen, perceeleigenaren, recreanten, fietsers en bewoners. Dit zou niet alleen de levenskwaliteit van de directe omgeving verbeteren, maar ook de veiligheid en bereikbaarheid vergroten.

Ter ondersteuning van het standpunt, enkele foto's bijgevoegd die de situatie illustreren, bij het maken van de foto's is het enkele dagen droog geweest, echter is veel van de overlast nog zichtbaar. Bijzonder bedankt voor het behandelen van mijn zienswijze, ik ben zeer benieuwd naar de uitkomst.



Reactie gemeente

Omwillen van de zaken aangehaald in uw zienswijze is het beleidsplan opgesteld. De gemeente wil van correctief onderhoud naar preventief onderhoud bewegen. Daarnaast gaat er 2 maal per jaar geschouwd worden. Uitgangspunt is dat de zand- en half verharde wegen blijven zoals ze nu zijn. Echter is het voorstelbaar dat daar waar het in de afwegingsmatrix beschreven gemiddeld aantal voertuigen per etmaal overschreden wordt, het treffen van beschreven maatregelen tot de overweging gaan behoren. De weg die u aanhaalt is voorzien van een verharding door de toenmalige gemeente Haaren waardoor het gebruik veranderd is.

.....

Zienswijze | Z24-274396

Wij hebben uw beleidsplan gelezen en als omwonende zien wij dat het gebruik van de weg in de loop der jaren strek veranderd is. Wij begrijpen dat daar een beleid op gemaakt moet worden. In onze straat, Kruishoeweweg, is er veel zwaar verkeer. Op zich hebben wij daar geen problemen mee. Wat wij wel als vervelend ervaren is de staat van de weg. 1 regenbui en je kan er niet meer overheen, vol met gaten. Is het droog, dan kunnen wij onze ramen van het huis niet open zetten vanwege het stof. En als laatste door de staat van de weg ervaren wij erg veel geluidsoverlast. Doordat de zandweg bij ons begint zijn er veel automobilisten en vrachtwagens die de staat van de weg zien, vervolgens niet verder rijden en op onze oprit komen keren. Dit is enkele malen per dag. Wij hebben ook onze twijfels of de laag die op de weg zit gezond is, vroeger is daar ook asbest in gestort. De bermen liggen hoger dan de weg zodat de afwatering onvoldoende is. Wat wij wel erg fijn vinden is dat de palen bijna allemaal weg zijn. Nu kan het verkeer elkaar passeren in een smalle straat zonder het voertuig te beschadigen door paaltjes die erg dicht op elkaar staan. Een trekker met aanhanger paste er niet tussen terwijl die hier in de straat moet werken. Wij zouden het fijn vinden wanneer onze weg volledig verhard zou worden met verkeer remmende maatregelen. Geen drempels maar wegversmallingen. Dat haalt de snelheid eruit fietsers en wandelaars hebben dan voldoende ruimte en voorkomt ongelukken. Wij rijden zelf aangespannen met onze pony dit is vaak richting de IJzerenman niet mogelijk vanwege de slechte weg maar wanneer het verhard is wel. Door verharding zou de geluidsoverlast, stof en slechte staat van de weg opgelost zijn. Ook met het oog op de ombouw van de N65, dan hebben wij deze weg nodig. Wij, onze klanten en leveranciers hebben nu de keuze tussen 2 richtingen: 1 slechte weg waar mensen al hun auto op kapot gereden hebben of direct de rijksweg N65 op rijden wat niet altijd de veiligste weg is.

Reactie gemeente

Omwillen van de zaken aangehaald in uw zienswijze is het beleidsplan opgesteld. De gemeente wil van correctief onderhoud naar preventief onderhoud bewegen. Daarnaast gaat er 2 maal per jaar geschouwd worden. Uitgangspunt is dat de zand- en half verharde wegen blijven zoals ze nu zijn. Echter is het voorstelbaar dat daar waar het in de afwegingsmatrix beschreven gemiddeld aantal voertuigen per etmaal overschreden wordt het treffen van beschreven maatregelen tot de overweging gaan behoren. In het kader van het veilige gebruik voor zowel fietsers als voertuigen worden de scheidingspalen terug geplaatst.

.....

Zienswijze | Z24-274437

Namens Peijnenburg Vught B.V. én op persoonlijke titel, dienen wij een zienswijze in op het beleidsplan zand- en half verharde wegen.

Weliswaar hebben wij kennis genomen van het artikel in het Klaverblad, maar gelet op onze aanwezigheid tijdens de bewonersavond in juni 2023, waarbij wij, behalve onze input, eveneens

ons mailadres hebben doorgegeven om op de hoogte gehouden te worden van de ontwikkelingen rondom dit onderwerp, bevreemdt het ons dat het beleidsplan niet aan ons is toegezonden, noch is gedeeld op wijnvught.nl. Daarnaast missen wij de afwegingsmatrix waarnaar verwezen wordt in het beleidsplan dat wij uiteindelijk via Google gevonden hebben.

Onze zienswijze ziet erop toe dat de gemeente Vught zich op het uitgangspunt stelt dat wegen niet verhard worden en daarmee voorbij gaat aan het huidige gebruik van de half-verharde weg Kruishoeveweg. Ons bedrijf en woning zijn hieraan gelegen en wij zijn veelal aangewezen op het gebruik van het onverharde deel van die weg.

Door het aantal verkeersbewegingen op deze weg past de onverharde staat van de weg al jarenlang niet meer in het beeld van vroeger, toen ook de N65 nog een karrenspoor was. Het onverharde deel van de Kruishoeveweg is dan ook al jarenlang geen 'zandpad' meer te noemen en niet vergelijkbaar met bijvoorbeeld de Cromvoirtsedijk in Cromvoirt.

Door instemming met het bestemmingsplan voor de ombouw van de N65 in 2020 werden wij door de gemeente Vught gedwongen na de ombouw alleen nog maar gebruik te maken van het onverharde weggedeelte van de Kruishoeveweg omdat gebruikmaking van de N65 in de nieuwe situatie niet langer toegestaan was. Daarmee bevestigde de gemeente indirect dat de weg inmiddels als een reguliere weg van het onderliggend wegennet werd bestempeld.

In oktober 2020 hebben transport-gerelateerde bedrijven uit Cromvoirt, Helvoirt en Vught een schrijven aangereikt aan het college van Antea met een rapport van Goudappel Coffeng over bereikbaarheid en veiligheid voor Cromvoirt en Helvoirt. Dit rapport zag erop toe dat de leefbaarheid in Cromvoirt en Helvoirt verbeterd werd, door afname van het vrachtverkeer door de dorpen. Daarbij werd de Kruishoeveweg als optie genoemd.

Er bevinden zich meerdere bedrijven aan de Kruishoeveweg, waaronder ook een hotel. Veel bezoekers/toeristen komen bij ons vragen of ze wel op de goede weg zitten omdat ze een 'onbegaanbare weg' tegenkomen.

Uiteraard kunnen deze bezoekers ook via de Boslaan-Pepereind-Loverensestraat het hotel bereiken, maar hun navigatiesysteem stuurt hen echter gericht via de Kruishoeveweg. Bovendien worden dan ook niet zoveel inwoners van eerder genoemde straten onnodig belast, wat hun leefbaarheid ten goede komt. Een aspect dat wij missen in het beleidsplan dat enkel toeziet op natuur en historie en voorbij gaat aan de leefbaarheid van bewoners.

Het onverharde deel van de Kruishoeveweg is bovendien onverlicht waardoor onze fietsende kinderen hiervan 's avonds geen gebruik mogen maken van ons, bezorgde ouders. Niet alleen vanwege de auto's die er 's avonds geparkeerd staan met verschillende mensen erin, maar ook vanwege de vele gaten en kuilen die auto's alle kanten op laten slingeren, waarbij de veiligheid voor een fietser in het donker, al gauw te wensen over laat.

Het beleidsplan gaat er ten onrechte van uit dat 'hard' rijden diepe sporen en kuilen veroorzaakt in de weg bij natte weersomstandigheden (pag. 7). Ook bij zeer lage snelheden ontstaan dergelijke kuilen. Bovendien is hard rijden niet mogelijk als de weg zo slecht begaanbaar is.

De diepte van de gaten zorgt voor schade aan de auto's en leidt tot gevaarlijke situaties. De wandelende en fietsende recreanten en toeristen die u in het beleidsplan in een hoog vaandel heeft staan, mijden de Kruishoeveweg in de zomer vanwege het opwaaiende stof (waarbij opgemerkt moet worden dat aanwonenden hiermee rekening proberen te houden) en in de herfst- en wintermaanden vanwege de onbegaanbare staat van de weg.

Wij verzoeken uw college ook het laatste deel van de Kruishoeveweg te verharden.

Met een toelichtingsbord of een aangepaste kleur van de verharding, kan informatie verstrekt worden over de oorsprong of het historisch gebruik van de weg. Daarmee doet u recht aan de historie én voldoet u als gemeente aan de onderhoudsplicht van het onderliggende wegennet.

Wij hopen van harte dat u aan onze wens kunt voldoen en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Reactie gemeente

Omwille van de zaken aangehaald in uw zienswijze is het beleidsplan opgesteld. De gemeente wil van correctief onderhoud naar preventief onderhoud bewegen. Daarnaast gaat er 2 maal per jaar geschouwd worden. Uitgangspunt is dat de zand- en half verharde wegen blijven zoals ze nu zijn. Echter is het voorstelbaar dat daar waar het in de afwegingsmatrix beschreven gemiddeld aantal voertuigen per etmaal overschreden wordt het treffen van beschreven maatregelen tot de overweging gaan behoren. Daarnaast betreuren we het dat u klaarblijkelijk meer moeite heeft moeten doen dan eerder toegezegd om te kunnen beschikken over het beleidsplan, het plan is met MKB Vught gedeeld.

.....

Zienswijze | Z24-274486

Stichting Erfgoed Vught (SEV) heeft met waardering kennisgenomen van het Beleidsplan. SEV onderstreept de visie in de het beleidsplan dat zand- en half verharde wegen onder meer landschappelijke en cultuurhistorische waarden vertegenwoordigen, en dat het belangrijk is om het gebruik en de vorm van het karakter van de weg te behouden.

SEV onderstreept de provinciale visie zoals genoemd in 2.2 en benadrukt dat de waarde van zand- en half verharde wegen in samenhang met de omgeving moet worden beschouwd. Een zand- of half verharde weg is geen losstaand element maar vormt een onlosmakelijk onderdeel van met omliggende historische landschapselementen, het historisch cultuurlandschap, historische stedenbouwkunst, historische bebouwing in het buitengebied, historische transport- en handelsroutes en het immaterieel erfgoed zoals lokale bijnamen, gebruik van het pad. Ze vormen inderdaad een integraal onderdeel van de dorps- en Brabantse cultuur en dragen bij aan het karakter, charme en historische waarde van de regio en de gemeente Vught in het bijzonder.

SEV herkent de druk die op het onttrekken van de historische en karakteristieke zand- en half verharde wegen ligt. Daarom is het goed dat het onderhoud van en klachten daarover op een objectieve manier voor langere tijd wordt vastgelegd.

Hieronder gaan we in op een aantal bijzonderheden:

1. Definitie: in het beleidsplan ontbreekt een definitie van wat een zandpad is, wat een half verharde weg is of wat een geheel verharde weg is. Het is essentieel dat de lezer de interpretatie van de auteur hierover kent.
2. Het beleidsplan gaat niet in op tijdelijke situaties. Het verkeersgebruik van een zand of half verharde weg kan veranderen wanneer delen van de verharde hoofdinfrastructuur zijn afgesloten en het verkeer zich langs andere wegen een weg zoekt of moet zoeken. Zeker in het buitengebied zijn dan niet altijd alternatieven voor handen. Wij zijn benieuwd welk beleid de gemeente in zulke gevallen wil voeren. Voor ons staat voorop dat na afloop van de tijdelijke situatie de weg in de oorspronkelijke vorm met het oorspronkelijke gebruik terugkeert.
3. Ad 1.5d: De gemeente verkoopt in principe geen gronden waarop zand- en half verharde wegen op gesitueerd zijn. Wat is het beleid van de gemeente ten aanzien van zulke wegen op

particuliere gronden. Biedt de gemeente soortgelijke bescherming bijvoorbeeld via bestemmingsplannen en bij toekomstige wijziging van bestemmingsplannen?

4. Ad 2.2 en ook in het gehele beleidsplan: Er wordt regelmatig gesproken over de zand- en half verharde wegen in het buitengebied of over bescherming van de wegen in het (nieuwe) bestemmingsplan buitengebied. Dit suggereert dat wegen die binnen de bebouwde kom liggen, of door uitbreidende bebouwing daarbinnen komen te liggen, niet onder het beleidsplan vallen. SEV betoogt dat zand- en half verharde wegen waardevol zijn om beschermd te worden, ongeacht de locatie binnen de bebouwde kom of in het buitengebied.
5. Ad 2.3: Het coalitieakkoord onderstreept de waarde van zand- en half verharde wegen. Daarom worden deze wegen voorlopig niet verhard. SEV verneemt graag of goedkeuring van dit beleidsplan, dit voorbehoud in het coalitieakkoord overruled.
6. Ad 2.3: Daarnaast noemt het coalitieakkoord de interactie met de Mobiliteitsvisie en de bestemmingsplannen. Er wordt gezegd dat in de bestemmingsplannen onvoldoende rekening wordt gehouden met de infrastructuur om bij nieuwebestemming te komen (via een verharde weg). Hoewel het beleidsplan stelt dat in zulke situaties een zand- of half verharde weg niet zomaar aangepast kan worden, kan SEV zich voorstellen dat op basis van het afwegingskader in bijlage 1, de nieuwe bewoners en bedrijven alsnog een succesvol beroep kunnen doen op verharding van de weg. Het beleidsplan lijkt hierin ambigu. SEV wil benadrukken dat de gemeente deze dualiteit vooraf moet oplossen: er moet geen potentiële behoefte voor aanpassing van de weg gecreëerd worden. Preventie beschermt de weg het beste.
7. Ad 2.3 Mobiliteitsvisie: SEV vraagt aandacht voor het gebruik van zand- en half verharde wegen en eventueel bijbehorende fietspaden door brom- en motorfietsen en crossmotoren. Ook als de wegen zijn afgesloten voor autoverkeer kunnen zulke voertuigen schade toebrengen aan de wegen en overlast veroorzaken. SEV vraagt om bij eventueel te treffen maatregelen ook expliciet deze categorie van gemotoriseerd verkeer te betrekken.
8. Ad 3.1: Bij wijziging en uitvoering van onderhoud van weg die voor 1950 is aangelegd moet naar de erfgoedwaarde gekeken worden. SEV is benieuwd wie die beoordeling dan zou uitvoeren en wat de inhoud van zo'n beoordeling is.
9. Ad 3.2: SEV onderschrijft dat bereikbaarheid en begaanbaarheid voor aanwonenden en bedrijven belangrijk zijn. SEV wil daarbij wel benadrukken dat de keuze voor de locatie van de woning of bedrijf door de betreffende personen zelf is gemaakt, en dat daarin ook de acceptatie is besloten van de bereikbaarheid via een zand- of half verharde weg. In een groot aantal gevallen was de weg er eerder dan de betreffende bebouwing. SEV onderschrijft wel dat overlast van de weg zoveel als mogelijk voorkomen dient te worden.
10. Ad 6.2: Bij een antwoord op een klacht wordt ook eerst de cultuurhistorische waarde bekeken. Daarbij wordt onder meer beoordeeld of de weg een monumentale status heeft of een dubbelbestemming cultuurhistorie heeft. Dit zijn slechts twee, geïsoleerde criteria, die voorbij gaan aan de waarde van een weg in zijn gehele landschappelijke, materiele en immateriële context zoals elders wel in het beleidsplan wordt betoogd. SEV ziet hier een inconsistentie tussen de brede beleidsuitgangspunten en de uitwerking in procedures en criteria. Daarnaast bestrijdt SEV dat half verharde wegen minder cultuurhistorische waarde hebben omdat deze al zijn aangetast. Juist wanneer half verharde wegen in het verleden zijn ontstaan door een met de zienwijze van vandaag, respectloze aanpassing is het zaak om het karakter van de weg niet verder verloren te laten gaan.
11. Ad 6.4 : Een van de onderdelen van het maatregelenpakket is uitbreiding van het netwerk. SEV begrijpt dat hieronder wordt verstaan dat de zand- of half verharde weg wordt verhard. Het beleidsplan noemt hier dat uitbreiding van het netwerk noodzakelijk kan in om invulling te geven aan multifunctioneel gebruik. Toeristische routes bestemmingen en routes moeten goed begaanbaar zijn voor elke doelgroep. SEV zet een groot vraagteken bij deze alinea. SEV vraagt zich af wat de criteria zijn voor de noodzaak voor multifunctioneel gebruik, juist omdat een beroep op deze clausule tot verharding van de weg kan leiden. De criteria worden niet

genoemd en zijn daarom een essentieel ontbrekend onderdeel in dit beleidsplan. Verder is het SEV niet duidelijk of uitbreiding van het netwerk alleen in de context van toeristische bestemmingen en routes als een mogelijke maatregel geldt, of dat dit slechts een voorbeeld is. Overigens betoogt het beleidsplan eerder dat zand- en half verharde wegen een onderdeel zijn van de charme en toeristische aantrekkelijkheid van de regio, dus verharding van wegen omwille van het toerisme lijkt tegenstrijdig en contraproductief.

12. Ad bijlage 1 Afwegingskader: Daar waar het beleidsplan in 3.2 het over bereikbaarheid en begaanbaarheid hebben, heeft het afwegingskader het alleen over begaanbaarheid. Hoewel gerelateerd, zijn dit twee verschillende onderwerpen die ook anders gewogen zouden kunnen worden. Het is SEV niet duidelijk of hier bewust een verschil in wordt gemaakt. Verder valt het SEV op dat bij de indeling van de categorie klachten oorzaak en gevolg door elkaar loopt: Sluipverkeer en verkeersbelasting in het algemeen, is een oorzaak voor klachten. Stofoverlast en begaanbaarheid is een gevolg van onder andere de verkeersbelasting. Dit maakt dat eenzelfde situatie (bijv. stofoverlast door veel verkeer), via twee beslisbomen beoordeeld kan worden, waarbij de opties aan maatregelen verschillen. Dit maakt inconsistentie in behandeling mogelijk.
13. Ad bijlage 1, blad 3 Leefbaarheid: SEV is het niet in alle gevallen eens met optie 7 (=de facto verharding). Voor bedrijven en woningen die aan een zand- of half verharde weg liggen die stamt van voor 1950, is het duidelijk dat de betreffende personen zelf de (impliciete) keuze hebben gemaakt om zich aan zo'n weg te vestigen. SEV benadrukt dat de andere genoemde opties wel acceptabel zijn om de legitieme klachten te adresseren.
14. Ad bijlage 1, blad 4 Begaanbaarheid: Hier geldt hetzelfde punt als bij blad 3.
15. Ad bijlage 1, blad 5 Overige klachten. SEV wijst erop dat niet is omschreven wat onder Overige Klachten kan worden begrepen. Is dit alles wat onder niet onder bladen 2 t/m 4 valt? Juist omdat blad 5 in potentie alle mogelijke maatregelen toestaat, is het zaak dat de interpretatiemogelijkheden strak worden ingekaderd. Ook hier wil SEV benadrukken dat optie 7 allen met zeer grote terughoudendheid mag worden toegestaan.
16. Ad kaarten B2: Er ontbreken diverse zand- en half verharde wegen op de kaart. Zoals a. de zandweg over de Hoge Akker in Cromvoirt, inclusief een klein stukje in de verbindingsroute van Sint Lambertusstraat in Cromvoirt naar de brug over de Zandleij bij het villapark in Helvoirt.
b. het zandpad langs de zuidoever van Drongelens kanaal tussen de Deutersestraat en de Nieuwkuijkseweg.
17. Ad kaart B2 Campings: De drie campings/bungalowparken in Cromvoirt (De Vondst, de Leuvert en de Zandleij) zijn niet aangeduid.
18. Ad kaart B2 Fietspaden. De zandweg over de Hoge Akker mist, het noordoostelijke en oostelijke traject van de Cromvoirtsedijk mist, de Hoenderstraat in Helvoirt mist, de verbinding tussen de Groenewouddreef en de Vogelkerslaan mist. Het oostelijk deel van het Cromvoirtsepad mist.
19. Ad kaart B2 Ruiterroutes: de zandweg over de Hoge Akker mist. Het pad langs de zuidoever van het Drongelens kanaal mist. De ruiterroutes rondom de IJzeren Man zijn niet ingetekend, maar dat zijn wellicht geen wegen.
20. Ad kaart B2 Rijksmonumenten. Deze kaart geeft niet de gemeentelijke monumenten weer en daarbij ook niet de monumentale zandpaden. Voor een goede beoordeling van de cultuurhistorische waarde is het ten minste noodzakelijk dat ook de ligging van de zand- en half verharde wegen t.o.v. de rijks- en gemeentelijke monumenten in kaart is gebracht. Al is dat niet per se toereikend om de cultuurhistorische waarde volledig te kunnen beoordelen.

Reactie gemeente

Het voorliggende beleidsplan heeft geen betrekking op het plaatsen van informatieborden bij zand- en half verharde wegen die een bepaalde gemeentelijk status hebben toegewezen gekregen. Daarnaast is in een eerder stadium met het college afgesproken dat dit beleidsplan

gaat over alle zand- en half verharde wegen waarvoor de gemeente verantwoordelijkheid draagt voor het beheer en onderhoud.

Punt 1. De definitie van een zandpad is een onverhard pad waarbij het wegdek uit zand bestaat. Een half verharde weg is een weg die door de mens is verhard en waarvan het wegdek volledig of gedeeltelijk is samengesteld uit losse, vaak aangevoerde materialen zoals hout, grind, steenslag en/of puin. Een verharde weg kan gemaakt zijn van asfalt, beton, baksteen of een samenstel van deze materialen.

Punt 2. De gemeente deelt deze mening vandaar dat dit niet benoemd is in het beleidsplan.

Punt 3. De ter plaatse vigerende omgevingsvisie en -plan zijn hierin leidend.

Punt 4. Uit de gemaakte analyse waar deze wegstructuren liggen waarvoor de gemeente verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud is gebleken dat het om een zeer beperkt aantal gaat. Voorstelbaar kan het zijn dat waar nodig hierin afgewogen wordt waaraan prioriteit toegekend dient te worden.

Punt 5. Het coalitieakkoord onderschrijft een tweetal zaken te weten een 'Gezond en leefbaar buitengebied' en het 'Versterken van natuur en landschap'. Beide punten hebben een relatie met de zand- en half verharde wegen waarbij deze zorgen voor ecologische verbindingen tussen natuurgebieden. Het coalitieakkoord beschrijft niet dat deze voorlopig niet verhard worden. Zoals beschreven in het beleidsplan worden in principe deze wegen niet verhard tenzij er zwaarwegende argumenten zijn om hier wel toe over te gaan. Een en ander beschreven onder hfdst. 6.4 van het beleidsplan. Het beleidsplan is aanvullend aan het coalitieakkoord waarbij het beleidsplan vooral de lange termijn bewaakt.

Punt 6. Zoals in het beleidsplan onder hfdst. 6.4 Maatregelenpakket par. "'Verharden' kan alleen dan over gegaan worden tot het verharden van een zand- of half verharde weg als hier zwaarwegende argumenten aan ten grondslag liggen. Deze argumenten dienen onderbouwd te zijn met een geaccordeerd integraal opgesteld collegebesluit.

Punt 7. Zoals bekend is het nagenoeg onmogelijk om dit soort voertuigen op een efficiënte manier te weren. We kunnen dit alleen ontmoedigen door de juiste weginrichting te kiezen.

Punt 8. Deze beoordeling dient uitgevoerd te worden in overleg met de beleidsadviseur Cultuurhistorie en Erfgoed van de gemeente Vught.

Punt 9. Dat is ook hoe de gemeente ernaar kijkt. Het veilige gebruik en bereikbaarheid dient wel geborgd te zijn.

Punt 10. Er zal ten alle tijden, zoals in het beleidsplan beschreven, in een breder perspectief gekeken worden.

Punt 11. De noodzaak van te treffen maatregelen is afhankelijk van de situatie, dit is altijd maatwerk. Overwegingen vinden ten alle tijden plaats door gebruik van de afwegingsmatrix welke onderdeel uitmaakt van het beleidsplan. Een uiterste maatregelen kan het verharden van een wegdeel zijn.

Punt 12. We passen de afwegingsmatrix aan.

Punt 13. -

Punt 14. –

Punt 15. Het is onmogelijk uitputtend te beschrijven welke klachten precies verwacht kunnen worden.

Punt 16a. Om verduidelijking van de beschreven locaties gevraagd en ontvangen. Het fietspad langs de Cromvoirtsedijk wordt door gemeente onderhouden. Voor wat betreft de andere wegvakken is de gemeente niet verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.

Punt 16b. Het beleidsplan gaat over de zand- en haf verharde wegen waarvoor de gemeente verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud. Dat geldt niet voor het onder dit punt aangehaalde wegvak.

Punt 17. Kaart wordt hierop aangepast. park De Vondst bestaat niet meer.

Punt 18. Om verduidelijking van de beschreven locaties gevraagd, deze verstrekt gekregen. Van de hierin extra aangeduide wegen/paden is de gemeente alleen verantwoordelijk voor te plegen beheer en onderhoud aan het aangeduide fietspad welke onderdeel is van de Cromvoirtsedijk. Deze was al opgenomen in het opgestelde overzicht.

Punt 19. Zie onder punt 16a gegeven antwoord. De aangehaalde route rond de IJzerenman is geen formele rutteroute.

Punt 20. Het is op dit moment nog niet mogelijk om deze informatie grafisch weer te geven op de kaart die als bijlage 2 toegevoegd is. In de toekomst wordt een dergelijk grafisch overzicht opgesteld met daarnaast een cultuurhistorische waarde kaart voor de gehele gemeente Vught.

.....

Zienswijze | Z24-274482

De Antwerpse Baan is een zandpad. Deze weg heeft een historisch karakter maar is dit al lange tijd kwijtgeraakt. Er zitten diepe kuilen in van 3-7 cm diep en meerdere per 10 meter. Bij langdurige regenval is het een modderpoel.

Oorzaak is het vele verkeer hierover. Het wordt veel gebruikt door sluijperverkeer van de N65 en in de zomer van 2023 werd zelfs de omleiding van de molenbaan omgeleid via de Antwerpse Baan waardoor deze geheel stuk is gereden.

Gevolg is dat de huizen die hier aan wonen niet meer bereikbaar voor hulpdiensten zoals ambulance en brandweer. Dit is een zorgwekkende situatie die met spoed moet worden aangepakt. Daarnaast is er in de zomer zeer veel stofvorming. Deze fijnstof is slecht voor de gezondheid. (astma, hoesten, benauwdheid en hart en vaatzieken. Zie ook www.nodusinfra.com) Daarnaast veel schade aan auto door dit slechte wegdek en zeer onveilige verkeerssituatie.

Probleemoplossing	Voordelen	nadelen	situatie
scenario 1 Knipafsluiting	Geen sluijperverkeer meer mogelijk vanuit de N65	De weg wordt doodlopend	Bij de knipafsluiting denken we aan een neerklapbare paal of slagboom tussen de oude rijksweg en de antwerpsebaan.
scenario 2 weg reparatie met behandeling van bv Nodust 3x per week bij droog weer	oude karakter blijft	kostenintensief door vele handelingen en op peil houden. Dit kan niet met 2x per jaar worden bijgehouden	Alle kuilen dienen te worden geegaliseerd wat niet meer mogelijk is met de bestaande methode die nu wordt gehanteerd.
scenario 3 Bomen planten aan beide kanten	minder droogte en daardoor minder stof	Is het mogelijk ivm prive grond	





Reactie gemeente

Omwille van de zaken aangehaald in uw zienswijze is het beleidsplan opgesteld. De gemeente wil van correctief onderhoud naar preventief onderhoud bewegen. Daarnaast gaat er 2 maal per jaar geschouwd worden. Uitgangspunt is dat de zand- en half verharde wegen blijven zoals ze nu zijn. Echter is het voorstelbaar dat daar waar het in de afwegingsmatrix beschreven aantal voertuigen per etmaal overschreden wordt het treffen van beschreven maatregelen tot de overweging gaan behoren.



Zienswijze | Z24-274483

Beste

Zienswijze onverharde wegen

Omdat wij niet weten wat er gepubliceerd is over de onverharde wegen .

Wij krijgen totaal geen informatie .

Is het voor ons moeilijk om te achterhalen over welke onverharde wegen het gaat .

Als de Esschebaan en de Kruishoeweweg daar bij staan dan vinden wij dat die over de totale afstand op MOETEN blijven.

Deze wegen zijn immers voor landbouwverkeer heel belangrijk .

Landbouwverkeer moet naar ons inziens zo veel mogelijk uit de bebouwde kom blijven .

Reactie gemeente

Het beleidsplan heeft zowel digitaal als analoog ter inzage gelegen. Aankondiging hiervan is gedaan in onder ander het Klaverblad, social media en op www.overheid.nl . Doel van het beleidsplan is om van correctief naar preventief onderhoud te bewegen. Daarnaast maakt een afwegingskader het mogelijke te treffen maatregelen eenduidig af te wegen als blijkt dat het kwaliteitsniveau niet gehaald wordt vanwege het gebruik.



Zienswijze | Z24-274489

Geacht college,

Graag attendeer ik u op het feit dat in de kaarten in de bijlagen van bovengenoemd concept beleidsplan er een omissie zit:

Een deel van de Kraaiengatweg staat hierin abusievelijk opgenomen als verhard, terwijl deze weg daar toch echt onverhard is. (Zie ook de vandaag hiervoor gemaakte foto).

De Kraaiengatweg (komende vanaf Health City) gaat direct na de entree van Tennisvereniging Bergenshuizen over van verhard naar onverhard.

Wil u dit in de kaarten corrigeren?

Reactie gemeente

Overzichtskaart wordt aangepast.

.....

Zienswijze | Z24 – 274488

Dank u voor het toesturen van uw beleidsplan voor zand- en half verharde wegen. Ik heb het gelezen en heb daar wat op- en/of aanmerkingen over. Beschouw deze mail als mijn zienswijze.

Aan het begin van het traject heb ik uw een brief geschreven als stakeholder over de situatie aan de Kruishoeweweg. Onze ervaringen en zorgen hebben we uiteengezet (zie bijlage). Ik heb u in die brief gevraagd om rekening te houden met een stukje beleid te schrijven over wat er moet gebeuren wanneer een situatie onhoudbaar is worden en grenzen aan te geven wanneer tot verharden van het wegdek noodzakelijk is. Nu zie ik dat u schrijft dat dit in géén gevallen gewenst is omdat “Verharden doet afbreuk aan de cultuurhistorische, recreatieve, natuurlijke en landschappelijke waarden van deze wegen.”. De Kruishoeweweg is aan beide zeiden al geasfalteerd, er lijkt mij daar weinig afbreuk te zijn (ik ben géén expert uiteraard). Verder mis ik de anderen randvoorwaarden voor het overgaan naar verharden, zoals in hoofdstuk 3 genoemd: Bereikbaarheid en begaanbaarheid, recreatie en toerisme, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze 4 redenen zouden meegenomen moeten worden in de afweging of verharden van de weg noodzakelijk is.

Ook schrijft u een stuk over het kwaliteitsniveau van een weg. Ik denk dat deze weg afgelopen jaar ongeveer 100 van 365 dagen op kwaliteitsniveau D is geweest. Er is een afwegingskader uitgewerkt om structuur te geven aan de oplossingen voor het verbeteren van een weg. Op deze weg is er sprake van sluipverkeer, leefbaarheid, begaanbaarheid en overige klachten. Er zouden meerdere maatregelen genomen kunnen worden, zoals selectief afsluiten, uitbreiden van het wegennetwerk en aanpassen van afwatering. Zelfs dan zouden hier nog altijd veel meer bewegingen dan 50 per etmaal zijn en verwacht ik dat de weg nog vele dagen per jaar van kwaliteitsniveau D zal blijven.

Al met al mis ik:

1. In het afwegingskader dat een situatie bestaat wanneer er tot verharding overgegaan zal moeten worden.

De meetbaarheid van de gestelde criteria

2a. Na hoeveel dagen per jaar op kwaliteitsniveau D moet er actie onder nomen worden

2b. Wanneer is er te veel stofoverlast? Hoe wordt dit bepaald?

2c. Bij hoeveel sluipverkeer gaan we ingrijpen.

Ik hoop dat u de geleverde input voor het op te stellen beleidsplan onverharde wegen kunt waarderen en dat deze input kan worden meegenomen in uw beraad.

Reactie gemeente

Punt 1. Het over moeten gaan tot verharden is geen op zichzelf staande maatregel. Er zal ten allen tijde een integrale locatie specifieke afweging gemaakt moeten worden tussen onder andere vakdisciplines, omgeving, stakeholders , wet en regelgeving. Dit is ten allen tijden maatwerk.

Punt 2a. Na vaststelling van dit kwaliteitsniveau geven de richtlijnen geven aan binnen één jaar actie te ondernemen. Hierbij prioriteren we door ook te kijken naar factoren zoals bijvoorbeeld verkeersintensiteit.

Punt 2b. Er zijn landelijke regels m.b.t. de luchtkwaliteit, dit betreffen jaar- en daggemiddelden. Meting vinden plaats conform vastgestelde protocollen.

Punt 2c. Staat beschreven in de afwegingsmatrix

.....

Zienswijze | Z24-274515

Als bewoner van een woning aan een zandweg binnen de gemeente Vught wil ik hierbij mijn zienswijze met u delen.

Wij wonen aan de Antwerpse Baan en ervaren veel overlast van de onverharde weg.

Het merendeel van het jaar is de weg dusdanig slecht (vol diepe gaten, en gladde modder) dat het bijna niet begaanbaar is voor zowel auto- als fietsverkeer. Het is simpelweg te gevaarlijk om daar te fietsen en met de auto is het echt niet te doen. Het sluipverkeer wat dagelijks over de Gestelstraat en Antwerpse Baan rijdt verergerd de situatie alleen maar.

De weg is vaak dusdanig slecht dat ik denk dat het ook voor hulpverleningsauto's een uitdaging is om bij de woningen aan de Antwerpse Baan te komen.

Het heeft daarom onze voorkeur dat de Antwerpse baan verhard of in ieder geval half verhard zou worden. Dit zou direct ook het stofprobleem in de droge maanden oplossen.

Indien het niet mogelijk is de structuur van de Antwerpse Baan te wijzigen, mede gelet op het besluit van de gemeente om er een rijksmonument van te maken, acht ik het zeer wenselijk dat het onderhoud van de weg aanzienlijk verbeterd zal worden. Met het aanwijzen van de Antwerpse Baan als rijksmonument heeft de gemeente ook de plicht gekregen om het rijksmonument niet te laten verwaarlozen, iets wat op dit moment met het huidige slechte onderhoud aan de orde is.

Structureel onderhoud inclusief verbetering van de afwatering van de weg is mijns inziens noodzakelijk om de begaanbaarheid en verkeersveiligheid te kunnen garanderen.

Reactie gemeente

Omwille van de zaken aangehaald in uw zienswijze is het beleidsplan opgesteld. De gemeente wil van correctief onderhoud naar preventief onderhoud bewegen. Daarnaast gaat er 2 maal per jaar geschouwd worden. Uitgangspunt is dat de zand- en half verharde wegen blijven zoals ze nu zijn. Echter is het voorstelbaar dat daar waar het in de afwegingsmatrix beschreven aantal voertuigen per etmaal overschreden wordt het treffen van beschreven maatregelen tot de overweging gaan behoren. Overigens zijn de (delen) van de Antwerpse Baan en de Groenewouddreef aangewezen als gemeentelijk monument.

.....

Zienswijze | Z24-274499

Als regelmatig gebruiker (zowel te voet, te fiets als te paard en soms per auto) van de zand- en half verharde wegen rondom Cromvoirt, heb ik met interesse het beleidsplan hieromtrent gelezen. Hoewel ruiters als gebruiker worden benoemd, vind ik toch zowel de overlast van als de

overlast door ruiters en de impact hiervan op het benodigde onderhoud onderbelicht. Graag deel ik mijn ervaring en visie hieromtrent.

De afgelopen jaren was het gebruikelijk de half verharde wegen zoals de Cromvoirtsedijk en het pad over de dijk langs het kanaal te verstevigen met puin. Voor paardenhoeven (die op een klein oppervlak een groot gewicht van paard en ruiter dragen) zijn die wegen daardoor slecht begaanbaar (want zeer pijnlijk met kneuzingen tot gevolg). Gevolg is dat veel ruiters noodgedwongen het fietspad gebruikten, waardoor er mest op het fietspad kwam en het fietspad bovendien aan veel meer slijtage / beschadiging onderhevig was. Bovendien wordt verbinding tussen ruiterspaden / -gebieden (zoals IJM naar Vughtse Heide of naar Drunense Duinen) hierdoor belemmerd.

Paarden hebben eigenlijk slechts een heel smal pad (50cm) nodig om te lopen. Links, rechts en boven moet er dan natuurlijk wel meer ruimte zijn, maar voor de hoeven is slechts een smalle strook nodig. Door naast onverharde wegen een smalle strook zand aan te leggen kan worden bereikt dat:

- ruiterroutes op elkaar aan kunnen sluiten
- paard en ruiter veilig kunnen rijden (veel veiliger dan over verharde wegen)
- overlast door mest of slijtage aan fietspaden wordt voorkomen
- de zandstrook overtollig water kan absorberen, waardoor de on-/half verharde weg zelf droog blijft.

Ik hoop u overtuigd te hebben om de belangen van ruiters gelijk te trekken aan andere gebruikers van de betreffende wegen en van het feit dat er tevens win-win te bereiken zou zijn door de ruiterspaden tevens als afwatering te gebruiken.

Tot slot wil ik graag toevoegen dat het storten van puin en ook de grove klinkers zoals bij het laatste onderhoud in Cromvoirt, niet alleen voor paarden, maar ook voor wandelaars en fietsers erg gevaarlijk was. Met een wandelwagen en voor kleine kinderen was de Cromvoirtsedijk destijds enkele maanden onbegaanbaar en ook voor fietsers die i.v.m. inhalen moesten uitwijken naar het half verharde pad was de situatie ronduit gevaarlijk.

Reactie gemeente

Dit beleidsplan heeft geen betrekking op de aanleg of onderhoud van ruiterspaden. Dat wil niet zeggen dat waar mogelijk we geen rekening kunnen/zullen houden met het soort materiaal dat gebruikt wordt voor het te plegen onderhoud aan de zand- en half verharde wegen.

.....