

# Inspraaknotitie ontwerp groot onderhoud Dwarsstraat

## Inleiding

In het kader van de inspraak heeft het ontwerpplan voor het groot onderhoud van de Dwarsstraat gedurende 6 weken ter inzage gelegen van 18 december 2020 t/m 28 januari 2021. In deze periode zijn de volgende schriftelijke en mondelinge reacties ingediend.

De ingediende inspraakreacties zijn in deze nota samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De inspraakreacties zijn in hun geheel beoordeeld. Ook is aangegeven of en op welke wijze de reactie aanleiding heeft gegeven tot bijstelling van de plannen.

Namen en adressen worden, vanwege de wet op de privacy, in dit document niet genoemd.

## Inspraakreacties en beantwoording

### *1. Zoveel mogelijk verlagen van de snelheid en maximaal aantal parkeerplaatsen realiseren.*

#### Reactie gemeente:

Het profiel van de rijbaan wordt ongeveer 1,00m versmald. Over het algemeen leidt een smallere rijbaan tot lagere snelheden. In variant 1 zou aan een zijde van de weg op de rijbaan geparkeerd worden wat nog tot een verdere verlaging van de snelheid zou hebben geleid. Door een grote meerderheid van de bewoners is echter gekozen voor zoveel mogelijk parkeerplaatsen in de straat, waardoor het variant 2 is geworden. Deze variant doet dus iets minder in de snelheidsverlaging, maar voldoet mede door het aantal kruispuntplateaus nog steeds aan de uitgangspunten voor een 30 km/u zone.

### *2. Toevoegen extra snelheidsbeperkende maatregelen zoals asverspringingen en/of drempels.*

#### Reactie gemeente:

Het realiseren van asverspringingen is door de beperkte ruimte in de Dwarsstraat niet haalbaar. Het toevoegen van extra drempels op de wegvakken tussen de plateaus in is technisch gezien mogelijk, maar is wat ons betreft niet noodzakelijk. De afstand van ongeveer 100m tussen de verschillende plateaus is conform de richtlijnen. Daarnaast zouden extra drempels ten koste gaan van parkeerplaatsen, omdat deze i.v.m. de hoogte niet naast een drempel kunnen liggen. Gezien de ingekomen reacties is vermindering van het aantal parkeerplaatsen niet gewenst.

### *3. Meneer wil geen boom voor zijn deur en zijn buurman wil wel graag een boom voor zijn deur.*

#### Reactie gemeente:

Het parkeervak en groenvak met boom zal voor deze twee woningen omgewisseld worden.

4. *Graag enkele grote bomen behouden vanwege spreiding leeftijd bomen. Voorstel halve parkeerstrook om verkeer te remmen. Parkje Hilderberg iets doortrekken. Graag oude klinkers hergebruiken, hemelwater van daken op regenwater riool aansluiten. We zouden best een stukje openbaar groen willen onderhouden. Kan er een actie worden gevoerd voor ontharden voortuinen.*

Reactie gemeente:

Het behoud van enkele bomen is in deze situatie niet mogelijk. Door de leeftijd en krappe standplaats is de conditie van de bestaande bomen niet optimaal. Daar komt bij dat tijdens de werkzaamheden het wortel pakket wordt verkleind wat de conditie van de boom nog extra achteruit laat gaan.

Het aanbrengen van een halve parkeerstrook leidt tot een onduidelijke verkeerssituatie. Dat is niet gewenst. Wij geven de voorkeur aan duidelijke parkeerplaatsen. Het doortrekken van het parkje Hilderberg levert geen extra groenbeleving op, het beeld van de gehele straat wordt onrustiger doordat er een slinger in het voetpad ontstaat welke nergens anders aanwezig is. Op dit moment liggen er gebakken klinkers in de parkeervakken. Rekening houdend met enige breuk bij opbreken schatten we in dat de beschikbare hoeveelheid niet toereikend is om te hergebruiken. Wij kiezen liever voor een steen waar eventuele olie lekkages niet op zichtbaar zijn en waar de olie in zakt (dus niet het riool in spoelt). Wij leggen in principe geen uitleggers van de hemelwaterriolering naar de woningen, tenzij de perceelegeenaar er expliciet om verzoekt. Als in een later stadium een perceelegeenaar zijn hemelwater wil afkoppelen dan kan hij het over maaiveld naar gemeentelijk terrein laten stromen, waarna het alsnog in de hemelwaterriolering stroomt. Het onderhouden van openbaar groen door bewoners is niet toegestaan. Het ontharden van tuinen is een goed initiatief wat wij graag omarmen we zijn bezig om samen met IVN Geldrop te kijken hoe we dit kunnen promoten.

5. *Graag geluidsarm asfalt toepassen.*

Reactie gemeente:

Wij passen een Steenmastiekasfalt toe. Dit asfalt geeft een geluidsreductie van 1,5 dB(A) ten opzichte het dichte asfaltbeton, wat er nu ligt.

6. *In variant 2 komt een boom recht voor de woning te staan. De opbrengst van de zonnepanelen op het dak aan de voorzijde zal door de schaduw van de boom sterk verminderd worden.*

Reactie gemeente:

Het groenvak met boom en parkeervak voor de woning zal met elkaar gewisseld worden, waardoor de boom niet meer recht voor de woning komt te staan.

7. *Variant 1 is minder veilig; variant 2 laat minder ruimte voor voetpad. Beter is de weg niet te versmallen en eventueel drempels te maken voor snelheidsverlaging, zo stromen fietsers ook beter door (Strabrecht College).*

Reactie gemeente:

Wij zijn voornemens de weg conform de richtlijnen voor een 30 km/u zone aan te leggen. Daar hoort ook een versmalling van de rijbaan bij. In de huidige situatie is de rijbaan veel te breed en voldoet deze niet aan de richtlijnen. In variant 2 waarbij de auto's buiten de rijbaan geparkeerd staan is er voldoende ruimte voor de fietsers, waaronder grote groepen leerlingen van en naar het Strabrecht College. Zie de reactie onder 2 m.b.t. de drempels.

*8. Voor mijn huis is geen parkeerplaats. Dat betekent dat ik mijn auto voor het huis van de burens moet parkeren.*

Reactie gemeente:

Er is niet voldoende ruimte om tussen de inritten twee parkeerplaatsen te realiseren. Vandaar dat er één parkeerplaats en een groenvak met boom wordt aangelegd. Overigens zijn alle parkeerplaatsen openbaar en zijn er geen parkeerplaatsen toegewezen aan woningen, waardoor men van ieder parkeervak kan en mag gebruik maken.

*9. Bij voorkeur klinkers in plaats van asfalt in de rijbaan. Daarnaast ook graag houten lantaarnpalen.*

Reactie gemeente:

De Dwarsstraat heeft een belangrijke verkeersfunctie voor de wijk. Meerdere woonstraten ontsluiten hierop. Ook de wegen Grote Bos en een deel van de Sluisstraat zijn voorzien van asfalt. Om deze reden is er voor gekozen de Dwarsstraat ook in de nieuwe situatie van asfalt te voorzien. Alhoewel we in eerste instantie zeer gecharmeerd waren van de houten lichtmasten hebben we besloten deze niet toe te passen. Wij zijn niet helemaal overtuigd van de duurzaamheid. Bovendien valt een dergelijke mast meer in de categorie "special masten", die eerder op een bijzondere locatie worden toegepast dan in een relatief "gewone" woonstraat.

*10. Graag brede oprit en vlak, zodat twee auto's op eigen terrein geparkeerd kunnen worden. Op tekening staat een boom naast onze boom.*

Reactie gemeente:

In het ontwerp is een inrit met een breedte van 6,00m opgenomen. Dit is voldoende om twee auto's naast elkaar te kunnen parkeren op eigen terrein. Het realiseren van een vlakke inrit is niet mogelijk. Wij hanteren namelijk standaard inritblokken voor alle inritten in de straat, zodat een eenduidig straatbeeld ontstaat. De boom in de openbare ruimte zal komen te vervallen, omdat deze te dicht bij de grote boom op particulier terrein komt te staan.

*11. Inrit is niet ingetekend. Geen boom voor huis plaatsen i.v.m. zonnepanelen. Vanwege parkeeroverlast graag extra parkeerplekken maken voor de woningen 37-39.*

Reactie gemeente:

Het plateau is iets verlengd, zodat er meer ruimte ontstaat voor de inrit. De boom voor de woning is komen te vervallen. Op verschillende momenten is onderzoek gedaan naar de parkeerdruk in de straat. In dit gedeelte van de straat is over het algemeen geen sprake van een grote parkeerdruk. Wij willen de straat ook graag verduurzamen en een groen uitstraling geven. Vandaar kiezen wij ervoor het groen voor de woningen te behouden.

*12. Jammer dat er niets verbetert voor voetgangers en fietsers. Er is niet meer ruimte voor voetgangers, nog steeds geen veilige manier om over te steken voor ouderen en kinderen, en geen fietspad.*

Reactie gemeente:

Naar onze mening leidt de nieuwe inrichting ook tot een verbetering van de veiligheid voor fietsers. De smallere rijbaan en de auto's die buiten de rijbaan parkeren dragen hieraan bij. De ruimte voor voetgangers op de voetpaden is een kanttekening bij de keuze voor variant 2. De voetpaden worden

op enkele locaties smaller dan in de huidige situatie, maar zijn nog wel voldoende om met een rolstoel of kinderwagen gebruik van te kunnen maken. Ter hoogte van de zijstraten zijn kruispuntplateaus aanwezig. Die locaties zijn ook het meest geschikt om veilig over te steken. De snelheid van het verkeer is daar lager en men kan zonder hoogteverschil oversteken.

*13. De bij ons huis getekende boom iets opschuiven i.v.m. de lichtinval.*

Reactie gemeente:

De boom zal iets opgeschoven worden zodat deze in het midden van het groenvak komt te staan. Daarmee komt deze ook in het midden tussen beide woningen te staan.

*14. Wij missen een veilige oversteekplaats voor kinderen (richting school) en ouderen (richting centrum), ter hoogte van de hondenuitlaatroutte aan de Hilderberg. We hopen op een leuke diversiteit aan begroeiing.*

Reactie gemeente:

Ter hoogte van het kruispunt met de Van Erpstraat kan men veilig oversteken. Daar ligt een kruispuntplateau, waardoor de snelheid van het autoverkeer lager is en er een gelijkvloerse oversteek mogelijk is. Zie ook de reactie onder punt 12. We streven naar een zo divers mogelijke beplanting, rekening houdend met de omstandigheden ter plaatse.

*15. Aan weerszijden een onderbroken streep aanbrengen zodat de weg optisch smaller wordt.*

Reactie gemeente:

Het aanbrengen van een onderbroken streep om de rijbaan optisch te versmallen leidt tot verwarring bij de weggebruiker. De stroken die daarmee gecreëerd worden aan beide zijden van de rijbaan zouden als fietsstrook geïnterpreteerd kunnen worden. Dat is niet gewenst en wij streven er naar de weg zo duidelijk en herkenbaar mogelijk in te richten. Dat komt de verkeersveiligheid ten goede.

*16. Geen bomen planten voor de huisnummers 74-82.*

Reactie gemeente:

In het definitief ontwerp zijn voor deze woningen geen bomen voorzien.

*17. Bij voorkeur geen verkeersdrempels i.v.m. geluidsoverlast.*

Reactie gemeente:

Geluidsoverlast als gevolg van verkeersdrempels is helaas niet te voorkomen. Dat is ook een van de redenen om geen extra drempels te plaatsen en de drempels op dezelfde locatie terug te brengen. Daarnaast proberen wij de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken door de drempels strikt conform de richtlijnen uit te voeren.

18. *In variant 2 staat een boom voor onze inrit.*

Reactie gemeente:

In het definitief ontwerp hebben wij deze boom laten vervallen.

19. *De boom en aanpassing van de parkeerstrook voor mijn pand is ongewenst. Dit omdat wij deze ruimte nodig hebben voor onze bedrijfsvoering (laden/lossen vrachtwagen en oplegger). Deze strook handhaven zoals deze nu is. De parkeerplaatsen voor het pand liggen kadastraal gezien op ons terrein en zijn van belang voor onze bedrijfsvoering. Deze moeten in de nieuwe situatie ook als zodanig herkenbaar zijn.*

Reactie gemeente:

In de huidige situatie is er sprake van twee parkeerplaatsen voor het pand en inritten aan beide zijden van het pand. In het definitief ontwerp komt de voorgestelde boom te vervallen en brengen we twee parkeerplaatsen terug voor het pand. In verband met de hoogte van het pand en de naastgelegen inritten is gebleken dat het niet mogelijk is om hier het voetpad op dezelfde hoogte te brengen als in de rest van de straat. Het voetpad zal hier net als in de huidige situatie verlaagd worden en op hetzelfde niveau als de rijbaan worden aangebracht. De twee parkeerplaatsen zullen als “matjes” in afwijkende bestrating worden aangebracht. Het herkenbaar maken van het grondeigendom wordt nog juridisch onderzocht. Daar komt op een later moment duidelijkheid over.

20. *Extra bebording 30 km/u zone plaatsen.*

Reactie gemeente:

Wij hebben een paar jaar geleden t.h.v. het kruispunt Dwarsstraat-Grote Bos een herhalingsbord 30 km/u zone geplaatst. Veel meer herhalingsborden willen wij liever niet plaatsen, omdat wij het beleid hebben zo min mogelijk verkeersborden te plaatsen en alleen de hoogst noodzakelijke borden te plaatsen.

21. *Wat gaat er gebeuren met auto's die half op de stoep geparkeerd worden? Of is dat in de nieuwe situatie niet meer mogelijk?*

Reactie gemeente:

Met de nieuwe inrichting en de keuze voor variant 2 is het in de praktijk niet meer mogelijk om half op de stoep te parkeren.

22. *Aan weerszijden een geasfalteerde fietsstrook met fietssymbool. Dat geeft een optische versmalling en daarmee een aangepast rijgedrag.*

Reactie gemeente:

In het beleid is vastgelegd dat fietsstroken alleen worden toegepast op 50 km/u wegen, of wegen die onderdeel uitmaken van een belangrijke regionale fietsroute. De Dwarsstraat maakt hier geen onderdeel van uit. Daarnaast is de beschikbare ruimte ook te beperkt. Fietsstroken dienen 1,50m breed te zijn. Bij een wegbreedte van 5,80m zou je in dat geval nog maar 2,80m aan ruimte over houden voor het autoverkeer. Dat is te weinig. Om deze redenen kiezen wij niet voor de toepassing van fietsstroken in de Dwarsstraat.

*23. Door de nieuwe parkeerplaatsen wordt de inrit bij de burens geblokkeerd.*

Reactie gemeente:

De bestaande inrit zal bereikbaar moeten blijven, waardoor daar een parkeerplaats zal komen te vervallen. Om de inrit ook in de nieuwe situatie goed te kunnen blijven gebruiken zal deze op het plateau moeten uitkomen. Hierdoor zal het talud van het plateau terug op de oorspronkelijke locatie gelegd moeten worden. Het gevolg hiervan is dat er ook een parkeerplaats aan de overzijde van de straat komt te vervallen. In dit deel van de straat is de parkeerdruk echter minder groot, waardoor het wegvallen van deze twee parkeerplaatsen ook een minder groot probleem is.