

Participatiebijeenkomst Made – Noordwest 25-03-25

Aanwezig vanuit de organisatie: Jeroen Zevenbergen en Femke van de Meeberg (VORM), Tijl Hekking en Jordy Klinkenberg (IMOSS), Jonas Peters en Pie Bauer (Gemeente Drimmelen), Danny Walraven en Dennis Ernst (Goudappel) en Menno Luijkx en Lize van Dongen (Essentie).

Voor de agenda en onderwerpen van de gehele avond wordt verwezen naar de presentatie welke samen met deze verslaglegging wordt gedeeld op de projectwebsite van VORM: <https://aanbod.vorm.nl/madenoordwest>. Alle verdere communicatie wordt gedeeld via de projectwebsite van VORM, ook op de website van de gemeente wordt naar deze website verwezen.

Op dinsdagavond 25 maart 2025 is een tweede participatie bijeenkomst georganiseerd voor zowel geïnteresseerden als belanghebbenden ten aanzien van de ontwikkeling Made Noordwest. De bijeenkomst ging formeel van start om 19.30 uur en rond 21.30 uur was de bijeenkomst afgelopen. Tijdens de bijeenkomst is aandacht uitgegaan naar (vooral) twee onderwerpen: stedenbouw en verkeer. Er waren om en nabij 100 personen aanwezig.

Plenaire deel

De avond is van start gegaan door een plenaire introductie van Jeroen Zevenbergen van VORM (de initiatiefnemer). Tijdens de introductie is het doel van de bijeenkomst benoemd, is teruggekeken op de vorige bijeenkomst en is informatie gegeven over de volgende participatie bijeenkomst die in medio (juni) 2025 wordt georganiseerd. Er werd ook uitgelegd dat er in het verdere verloop niet meer standaard brieven verstuurd zullen worden, maar geïnteresseerden zich voortaan met hun mailadres éénmalig moeten aanmelden op de website <https://aanbod.vorm.nl/madenoordwest> om op de hoogte gehouden te worden van de voortgang van het project.

Na de introductie heeft Tijl Hekking van stedenbouwkundig bureau IMOSS het woord gekregen. Tijl heeft de aanwezigen meegenomen in de totstandkoming van het stedenbouwkundig ontwerp en uitleg gegeven over de vormgeving van de randen van het plangebied. Met het laatstgenoemde kregen de aanwezigen inzicht in hoe het stedenbouwkundig plan in de toekomst aan gaat sluiten op de bestaande woningen (en overige structuren) rondom het plangebied. Hiervoor is gebruik gemaakt van profielen en dwarsdoorsneden. Op basis van het concept stedenbouwkundig plan zijn drie variantscenario's voor de ontsluiting van het plan toegelicht. In het vervolgtraject zal VORM samen met de gemeente en verschillende adviseurs keuzes gaan maken over de definitieve stedenbouwkundige invulling. Het definitieve plan wordt voor de zomervakantie verwacht.

Tot slot licht Danny Walraven van Goudappel het verkeersonderzoek toe. Danny heeft uitgelegd hoe het verkeerskundig onderzoek is opgebouwd, welke uitgangspunten zijn gehanteerd en hoe het model precies werkt. Hierbij is toegelicht dat de berekening worst case is gebaseerd op ongeveer 180 woningen en dat het model is gekalibreerd op basis van eigen verkeersstellingen die in de periode van december 2024 zijn uitgevoerd en tellingen van de gemeente. Hierna zijn de drie mogelijke ontsluitingsvarianten toegelicht en zijn de uitkomsten van het onderzoek besproken. De verkeersverdeling (als gevolg van een toename van de verkeersgeneratie met circa 1.400 verkeersbewegingen per dag door Made Noordwest) over verschillende wegen is per variant toegelicht. Dit werd gevolgd door een analyse over de gevolgen van de verkeersafwikkeling voor kruispunten en de verkeersveiligheid. In conclusie volgden een aantal aandachtspunten en adviezen voor het vervolgtraject. De belangrijkste adviezen waren dat het zuidelijke deel van de Dahliastraat moet worden aangepast c.q. verbreed om het extra verkeer van Made Noordwest goed af te kunnen wikkelen en dat op het noordelijke deel van de Dahliastraat grasbetontegels aangelegd moeten worden om in de toekomst bermschade te voorkomen.

Vanzelfsprekend is er nog veel meer verteld. Bovenstaande is een korte samenvatting van de hoofdlijnen. Er wordt korthedshalve verwezen naar de bijgevoegde presentatie waarin alles terugkomt.

Na de plenaire presentatie is aan aanwezigen de ruimte gegeven om vragen te stellen ten aanzien van de stedenbouwkundige opzet en het verkeersonderzoek. Hiervoor waren twee ruimtes (één voor stedenbouw en één voor verkeer) ingericht met bijbehorende panelen.

Aandachtspunten vanuit de plenaire presentatie

Ten aanzien van het stedenbouwkundig ontwerp en de aansluiting op het bestaande stedelijke gebied zijn tijdens de plenaire sessie geen vragen gesteld of opmerkingen gemaakt.

Tijdens de presentatie zijn wel diverse vragen gesteld over het verkeersonderzoek:

1. Aanwezigen vragen zich af hoe in het verkeersonderzoek tot de conclusie is gekomen dat er op het kruispunt Geraniumstraat - Zuideindsestraat maar maximaal 9 auto's staan te wachten tijdens de spits. Er is aangegeven dat het hier veel drukker kan zijn;
Danny geeft aan dat er tijdens de avondspits een wachtrij van ca. 9 auto's op de oostelijke tak (Nieuwstraat) kan staan om het kruispunt op te rijden. Verkeer op de Van Gilsaan en de Zuideindsestraat is grotendeels in de voorrang en zal dus zeer beperkt wachtrijen van wachtende auto's hebben. Verkeer op de Geraniumstraat dient, net als op de Nieuwstraat, wel voorrang te verlenen aan verkeer op de doorgaande route. Ook hier ontstaan tijdens de spitsperiode wachtrijen, echter zijn deze minder lang dan op de Nieuwstraat. Het effect van de woningbouwontwikkeling is daarnaast zeer beperkt, aangezien de wachtrijen op de Nieuwstraat zonder de ontwikkeling Made Noordwest ook reeds 8 auto's bedraagt. Al met al wordt de wachtrij 5 meter langer.
2. Aanwezigen vragen zich af of er in het verkeersonderzoek rekening is gehouden met sluipverkeer;
Er zijn meerdere verkeerstellingen uitgevoerd in de kern Made. Dit geeft onder meer een exact beeld van de hoeveelheid verkeer op de wegen. Wanneer sprake is van 'sluipverkeer', dan is dat dus ook daadwerkelijk geteld en dus ook meegenomen in het verkeersonderzoek.
3. Aanwezigen vragen zich af waarom de verkeerstellingen zijn uitgevoerd in december. Voor hen voelt dat als een rustige maand, is dat wel representatief?
Danny geeft aan dat uit diverse onderzoeken en ervaringscijfers van de afgelopen jaren blijkt dat het uitvoeren van verkeerstellingen in december doorgaans juist hoger uitvalt dan gemiddeld. December is doorgaans een koude maand, waar autogebruik hoger ligt dan in maanden waar het weer meer uitnodigt te fietsen. Bovendien is niet geteld in de kerstvakantieperiode, aangezien deze dagen inderdaad niet representatief zijn om verkeerstellingen uit te voeren. De telperiode was 7 t/m 20 december 2024 (en dus buiten de vakantieperiode).
4. Aanwezigen vragen zich af hoe grasbetontegels gaan helpen op het noordelijke deel van de Dahliastraat, vooral voor het toegankelijk/veilig maken van deze weg voor fietsers.
Het aanbrengen van grasbetontegels is bedoeld om te voorkomen dat bermshade optreedt en het asfalt kapot wordt gereden. Doordat asfalt afbrokkelt wordt de asfaltbreedte in de praktijk steeds kleiner en verslechtert de verkeersveiligheid voor met name fietsverkeer. Grasbetontegels biedt autoverkeer de ruimte voor elkaar uit te wijken zonder daarbij de berm en het asfalt te beschadigen. Fietsverkeer hoeft niet over deze grasbetontegels te fietsen, maar rijdt op de rijbaan.
5. De Haagstraat wordt als onveilig ervaren. Men rijdt hier vaak te hard en het kruispunt met de Dahliastraat wordt als onoverzichtelijk ervaren.
De Haagstraat is beoordeeld op functie, vormgeving en gebruik. De (toekomstige) intensiteit is passend bij de functie en inrichting. Wel wordt op basis van tellingen geconstateerd dat er relatief hard gereden wordt. De wettelijke snelheid van 30 km/h wordt door het merendeel van het verkeer overschreden. Naast de snelheid op de Haagstraat heeft ook het kruispunt Haagstraat – Dahliastraat de aandacht van de gemeente en initiatiefnemer. Vanuit een aantal richtingen is de overzichtelijkheid slecht en de verkeersspiegel die hier geplaatst is, staat niet goed afgesteld. Bezien moet worden op welke wijze de veiligheid op dit kruispunt met de Haagstraat kan worden vergroot.

Aandachtspunten bij de panelen

Na de plenaire sessie was er de ruimte om bij de panelen over stedenbouw en verkeer vragen te stellen of opmerkingen te maken. De aanwezigen kregen de mogelijkheid om opmerkingen, vragen en/of aandachtspunten achter te laten via post-its. Dit werd op drie plekken gedaan; bij de panelen over verkeer, bij de panelen ten aanzien van stedenbouw en bij de uitgang.

Inbreng bij de panelen ten aanzien van het **verkeerskundige onderzoek**:

1. “Gemeente parkeervoorziening straten buiten het plan zoals Dahliastaat en Geraniumstraat”
Het is uiteraard van belang dat de nieuwe bewoners geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende wijken en buurten. De ontwikkeling Made Noordwest moet daarom voldoen aan het gemeentelijke parkeerbeleid om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners.
2. “Kronkel kruispunt Dahliastraat Haagstraat” Het kruispunt van de Dahliastaat met de Haagstraat is geen haaks kruispunt, maar er zit een kronkel in.
Het kruispunt Dahliastraat – Haagstraat is inderdaad vormgegeven als een zogenaamd ‘bajonetkruispunt’. Vanwege de ‘kronkel’ in het kruispunt en tuinafscheidingen die het zicht ontnemen is het kruispunt onoverzichtelijk. Dit is ook als aandachtspunt genoemd dat vandaag de dag al aan de orde is. Gemeente en initiatiefnemer zullen voor dit kruispunt onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om bijvoorbeeld de gereden snelheid te verlagen of het zicht te verbeteren.
3. “Gemeente denk groter dan alleen dit plan, ontsluitingsrandweg bijv. Zanddijk, Witteweg/Sluizeweg”.
De beoogde ontwikkeling van Made Noordwest zorgt voor een toename van verkeer. Deze toename kan goed via het bestaande wegennet van Made worden afgewikkeld. Dit leidt niet tot (meer) knelpunten op het gebied van veiligheid en doorstroming. De aandachtspunten / knelpunten die geconstateerd worden treden ook al op in de huidige / autonome situatie. De beoogde ontwikkeling van Made Noordwest geeft dan ook vooralsnog geen aanleiding voor aanpassingen aan de Witteweg/Drimmelenseweg voor wat betreft het realiseren van nieuwe infrastructuur. Wel dienen als gevolg van het nieuwe plan voor het wegdeel Dahliastraat noord maatregelen ter verbreding te worden getroffen in de vorm van grasbetontegels en het aanbrengen van passeerstroken.
4. “Wordt langs 3 kant wegen!” Bij variant 3, met 3 ontsluitingen (zie ook de tweede post-it), krijgt de omwonende aan de Haagstraat aan drie kanten van haar perceel te maken met ontsluitingen.
Op dit moment is nog geen definitieve keuze voor een ontsluitingsvariant gemaakt. Er worden momenteel nog diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder naar water en bodem. De uitkomsten hiervan kunnen van invloed zijn op de verdere uitwerking van het plan mede in relatie tot de uiteindelijke keuzevariant voor ontsluiting.
5. Bij ontsluiting Prinspolderstraat staat huisnummer 86 pal tegenover de Vierendeelstraat, hierdoor last van de koplampen van de auto's die deze ontsluiting kiezen.
Zie antwoord bij vraag nummer 4.
6. Is er gerekend met meer druk op ontsluiting Witteweg, Zanddijk en Watertorenstraat omdat het plan noordelijke gesitueerd is?
Ja hier is ook mee gerekend, volgens het verkeersmodel zullen er door dit plan niet of nauwelijks extra verkeersbewegingen ontstaan op deze wegen behalve de Witteweg richting het oosten. Voor de Witteweg zal de komende jaren de verkeerssituatie en – intensiteit gemonitord gaan worden, of op termijn maatregelen voor langzaam verkeer noodzakelijk zijn.
7. Aanvullend op opmerking 4: Zorgen van bewoners aangrenzende woningen over de verkeersveiligheid en nadelige gevolgen van een verkeersontsluiting langs / tegenover / achter hun woning.
Zie het antwoord bij vraag 4.
8. Bewoners gaven aan dat een verbreding of het aanbrengen van grasbetontegels aan de Dahliastraat niet inpasbaar is, onder meer vanwege kabels, leidingen en bomen.

Er is momenteel nog geen nader onderzoek gedaan naar de exacte breedte van de Dahliastraat over de volledige lengte. Volgens eerste inschattingen is er veel mogelijk. In de verdere uitwerking van het plan zal worden bepaald welke aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

9. Bewoners van de Prinsenvolderstraat gaven aan dat onvoldoende ruimte is om een ontsluiting vorm te geven via hun straat. Bovendien is de beschikbare ruimte in de praktijk minder groot dan nu wordt gedacht op basis van kadastergrenzen.
Er is een eerste verkenning gedaan op basis van perceelsgrenzen uit het Kadaster. Daaruit blijkt dat de ontsluiting op de Prinsenvolderstraat in theorie mogelijk is, maar ook mede afhankelijk is van hoe invulling gegeven gaat worden aan het watervraagstuk. In de verdere uitwerking zal worden bepaald welke ontsluitingsvariant de voorkeur geniet en of deze technisch inpasbaar is.
10. Geen ribbels op de grasbetontegels, dit zorgt voor geluidsoverlast voor de omliggende woningen.
Deze opmerking vraagt aandacht in de verdere uitwerking van het plan. Daarbij zal deze wens van omwonenden worden meegenomen. Een standaard grasbetontegel zonder ribbels is een mogelijke optie.
11. Slechte doorstroming door geparkeerde auto's Dahliastraat en Geraniumstraat.
De Geraniumstraat en Dahliastraat zijn erftoegangswegen met een snelheid van 30 km/uur. Op deze straten mag op de rijbaan geparkeerd worden, waarbij geparkeerde voertuigen als snelheidsremmers kunnen fungeren. Mocht op kruisingen voor het wegverkeer hinder of gevaar ontstaan, dan biedt de APV (artikel 2.15) een handvat om hiertegen op te treden. Opgemerkt wordt dat deze straten formeel buiten het plangebied vallen.
12. Verkeersremmer (bordje 30 KM/U) haagstraat en alle omliggende straten.
Er wordt gepleit voor het aanbrengen van meer zichtbare 30 km-zone-borden. De gemeente zet standaard aan het begin en het eind van een 30 km- zone een bord. Daartussen worden geen extra borden geplaatst.
13. Kan er een parkeerverbod worden ingesteld op de Zuideindsestraat en Dahliastraat.
In de Zuideindsestraat ter hoogte van de AH liggen parkeervakken waarvan bestuurders gebruik kunnen maken. Op het gedeelte van de Zuideindsestraat (van Gilsaan - Watertorenstraat) mag men niet parkeren aan de zijkant van de weg (wel in de vakken). Reden dat men daar niet mag parkeren is omdat het een fietsstrook betreft. In de Dahliastraat mogen bestuurders parkeren. Het betreft hier een woonwijk waar bewoners gebruik maken van parkeren op de rijbaan. Het invoeren van een parkeerverbod, zou impliceren dat bewoners moeten uitwijken naar de omliggende straten. Daarbij kan dan weer het ongewenste effect optreden dat wanneer er geen voertuigen meer op de weg staan, de snelheid waarmee bestuurders door de Dahliastraat rijden zal toenemen. Zie ook vraag bij antwoord nummer 9.

Inbreng bij de panelen ten aanzien van **stedenbouw**:

1. Bewoners Prinsenvolder straat hebben nu avondzon. Kies voor een lage en traag groeiende bomen om avondzon te behouden
Inrichting van het groen wordt nog afgestemd met de gemeente en omwonenden. We gaan hiervoor de plannen nog verder uitwerken en hierover participeren. Deze eerste opmerkingen zullen we meenemen in de uitwerking van de plannen.
2. Is er ook nog geld over voor planschade of een schutting?
Planschade (tegenwoordig nadeel compensatie) is een onderdeel van de ruimtelijke procedure en kan na een eventuele vaststelling van het plan door de gemeenteraad worden aangevraagd via de officiële weg.
3. "Groenzone dichtbegroeid maken (= geen wandelaars in de groenzone)"
De groenzones binnen het plan worden ook ingezet om gebruikt te worden door bewoners en omwonenden. Er zullen dus wel wandelpaden en speelvoorzieningen worden ingetekend

maar er zal waar mogelijk ook rekening worden gehouden met een groene afsluiting richting de aanliggende tuinen. Op dit onderdeel zal nadere participatie en uitwerking plaatsvinden.

4. "Bomenstructuur Haagstraat terugbrengen in originele staat." Haagstraat laten zoals het nu is voetgangers en fietser als snelheidsremmend middel gebruiken en historisch groenwal in ere herstellen zoals hij ooit was voor de afbraak"
De groenstructuur langs de Haagstraat blijft zoals die nu is, onderzocht kan worden hoe breed deze moet zijn op basis van historische breedte en hoe die vroeger was. Hierover zal nadere participatie plaatsvinden.
5. Voorkeur geen wandelpad door de groenstructuur langs de Haagstraat, als je vanuit het groen de weg op komt ontstaan gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties.
Zie antwoord bij nummer 4, wel zullen we natuurlijk bij de inrichting van het groen zorgen dat er geen onveilige situaties ontstaan.
6. Nu wandelen mensen door de Haagstraat, beetje reuring moet wel blijven. Zou jammer zijn als de wandelaars over het nieuwe voetpad gaan lopen.
Er zijn geen plannen voor het aanpassen van de Haagstraat, deze is buiten het plangebied gelegen.
7. Wens van een bewoners aan de Prinsenvolderstraat om vanuit de achtertuin naar het groen te kunnen lopen.
Overgangen naar bestaande achtertuinen wordt nader uitgewerkt in overleg met de gemeente en met betreffende bewoners afgestemd in volgende participatie momenten zoals bijv. erfafscheiding en evt. poort.
8. Zorgen over inkijk in de tuinen vanuit de appartementen.
Wat betreft afstanden van appartementen ten opzichte van bestaande bebouwing zal in profielen en evt. in 3D beelden inzichtelijk worden gemaakt, wat de impact hiervan is op omliggende woningen. Er zullen gangbare afstandsnormen worden gehanteerd om last van inkijk tot een minimum te beperken.
9. Voetpad/fietspad achter de dijk (groenzone) Haagstraat
Binnen het plangebied is voorzien in een langzaam verkeersroute aan de noordzijde van de groenzone aan de Haagstraat.

De opmerkingen die aanwezigen hadden bij het verlaten van de bijeenkomst gingen met name over:

- [illegible]

Sfeerimpressie participatieavond



