

Reactienota Inloopavond werkatelier Vossenhol Maandag 17 juni 2019 <i>Versie 18 september 2019</i>		
Naam, adres, etc	Opmerking	Reactie Gemeente
	De 2 bomen bij het ponybeeld moeten weg of verplaatsen zodat de weg meer richting het pony beeld gaat.	De twee bomen zijn mooie, gezonde bomen. De gemeente wil deze bomen graag behouden. Het Vossenhol is aangewezen als hoofdgroenstructuur. Deze twee bomen hier weghalen staat haaks op dit beleid.
	Waarom wordt het verkeer niet beter verdeeld? Met name ook over Ressen en niet al het verkeer door de Vossenhol, en vooral als het gaat om veiligheid! Er kan ook een weg aangelegd worden in de weilanden van de stoeterij Buitenzorg. Deze weg kan aansluiten op de Ressensestraat.	Op 24 september houden we hiervoor een aanvullende avond. De geschiedenis van de alternatievenafweging is opgenomen in bijlage 1.
	- Groenstrook voor nr. 6 behouden, de weg/het fietspad ligt nu al extreem dicht bij het huis. Deze ruimte aan zijde bushalte nemen. Auto past anders wel net op oprit, maar schuur kan dan niet meer open. - Is rotonde Teselaar een overweging? T-Splitsing leidt nu al tot gevaarlijke situaties voor fietser en automobilist. In 3 jaar tijd 3 ongelukken voor onze deur. - De weg nog dicht bij nr. 6 zorgt voor onveiligheid direct bij huis en overig verkeer	- Op de kruising met de Teselaar willen we middengeleiders aanbrengen. Daarom zal de rijbaan/fietsstrook iets dicht bij uw woning komen. - Conform het wegcategoryeringsplan en gezien de verkeersintensiteiten is een rotonde niet noodzakelijk. Een rotonde neemt veel ruimte in beslag dat ten koste zal gaan van het groen. - Zie eerste bullet.
	- Verkeer belemmerde maatregelen – wordt nog met bewoners over gesproken? - Jammer dat er geen overleg is geweest met de bewoners voor dit plan. Een grote misser! Nu is het al besloten met Gem. Nijmegen, Lingewaard en de Provincie.	- Het is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Er zijn geen verkeersbelemmerende voorzieningen voorzien op het Vossenhol. De rijbaan wordt smaller dan die nu is. - Op 24 september houden we hiervoor een aanvullende avond. De geschiedenis van de alternatievenafweging is opgenomen in bijlage 1.
	- Ik moet elke ochtend oversteken om mijn kinderen van 3 & 4 jaar naar school brengen. We moeten nu al rennen om over te steken en ik denk dat het nu bijna onmogelijk wordt omdat er ook nog een verhoogd fietspad komt en dan moet je stoppen om je fiets op te tillen en het fietspad op moet. Het verhoogde fietspad zie ik niet als een voordeel. - Hoe kunnen jullie garanderen dat de snelheid eruit gaat en niet juist meer gaat worden? Nu haalt de breedte van de weg en geïntegreerd fietspad de snelheid eruit. Als auto's geen rekening meer hoeven te houden met fietser dan gaan ze alleen maar harder.	- Het verhoogde fietspad is nodig om de fietsers fysiek van de auto's te scheiden. Dit leidt tot een veiligere situatie. Tussen het fietspad en de rijbaan komt een schuine band. U kunt overal het fietspad op rijden. Afstappen van de fiets is niet nodig. - Door verhoogde fietspaden aan te leggen, verhogen we de veiligheid voor fietsers. Tevens wordt de rijbaan voor de auto's versmald. Hierdoor verwachten we dat er langzamer gereden gaat worden.

	• Niet zoveel opritten langs de weg word het verhoogde zo vaak onderbroken, wordt een soort hobbelpad. Onze voorkeur gaat uit naar een geïntegreerd fietspad zonder verhoging. • Wij wonen hier pas sinds oktober en zijn via de buurman ingelicht over dit project. we hadden geen uitnodiging gekregen en de reden dat het alleen naar eigenaren is gestuurd en niet naar bewoners of gebruikers klopt niet bij onze situatie, want wij zijn al meer dan een jaar eigenaar van de Vossenhol 22 te Bommel. Dit betekent dat uw administratie niet op orde is en het feit dat andere bewoners ook geen uitnodiging hebben gekregen vinden wij toch zeer zorgelijk. • Wij zijn helemaal voor extra veiligheid op de vossenhol. Wij moeten elke dag rennend oversteken omdat we van beide kanten niet goed kunnen zien of er auto's aan komen, maar vooral omdat er vaak auto's harder gaan dan mag. Jullie project is vooral ingestoken op veiligheid en dan vooral voor fietsers. Daarom is gekozen voor een verhoogd fietspad. Ons inziens word de veiligheid daar niet beter van. Ik weet maar hoe goed hoe gevaarlijk zo'n verhoogd fietspad is, op de Graafseweg in Nijmegen hebben ze er niet voor niets een hek aan langs geplaatst. het percentage valpartijen is op dit soort fietspaden hoger en er gebeuren meer ongelukken. En nu dat gewone fietsers, scooters en elektrische fietsen elkaar op dit fietspad moet kunnen passeren, zien wij dit niet als een veiligere situatie. • Daarnaast is het verhoogde fietspad een obstakel als je wilt oversteken. Ik moet elke dag met mijn zoontjes oversteken en mijn zoontje van 4 moet zijn eigen fiets, aangezien we de situatie zeer slecht kunnen overzien (zoals boven al beschreven) moeten we rennen en snel opstappen, daar komt zo meteen bij dat de weg veel breder is en we een heel aantal meters meer moeten overbruggen en we moeten stoppen en de fiets optillen om het fietspad op te gaan. Ik snap dat het niet is als een stoep, maar voor een 4jarige met een klein fietsje is dat al een hele uitdaging en daar moet hij wel voor stoppen om even zijn fiets op te tillen en die tijd heb je op de vossenhol helemaal niet, dan komen er al heel wat auto's voorbij. • Dat verhoogde fietspad werkt best wel als er weinig huizen rondom zijn, maar hier zijn zoveel opritten, dat het verhoogde fietspad geregeld onderbroken zal worden door een oprit, die denk ik verlaagd zou zijn, waardoor het een soort hobbelpad gaat worden. Hoeveel procent van het verhoogde fietspad zal echt verhoogd zijn en hoe vaak zal hij wel niet onderbroken worden? • Daarnaast zouden wij graag willen weten waarom er is gekozen voor een verhoogd fietspad. Ons inziens rijden er nu al heel veel auto's te hard, als ze helemaal geen rekening meer hoeven te houden met fietsers, dan kunnen ze nog harder rijden. In hoeverre kunt u garanderen dat dit niet gebeurt? We zien in alle naburige dorpen knips en drempels om te zorgen dat de snelheid eruit gaat, waarom is daar hier niet aan gedacht? • Tijdens de infoavond is er uitgelegd dat de politie niet wil controleren op snelheid omdat de straat niet voldoet. Maar het lijkt me dat er best een controle op snelheid gedaan kan worden, hoeveel auto's rijden er nu al te hard? Dan hoeft je die personen niet te bekeuren, omdat de weg niet voldoet, maar we hebben dan wel een beeld wat er in de toekomst kan gebeuren. De meeste bewoners zijn bang voor de snelheid, die nu al hoog is en het plan lijkt alleen nog maar meer uit te nodigen om nog harder te rijden; genoeg ruimte en je hoeft geen rekening meer te houden met de fietsers.	• Fietspad blijft hoog liggen, er komt een schuine band tussen het fietspad en de rijbaan bij de inritten. • Met het verzenden van de eerste uitnodiging is wat misgegaan, waardoor een aantal eigenaren en bewoners de uitnodiging niet heeft ontvangen. Inmiddels is het adressenbestand aangepast. • Het fietspad heeft een breedte van twee meter. Tussen het fietspad en rijbaan zit ook nog een ruimte van ongeveer 50cm. Dit is voldoende om hier veilig te kunnen fietsen. Dit fietspad is niet te vergelijken met het fietspad langs de Graafseweg brug in Nijmegen. • Tussen het fietspad en de rijbaan komt een schuine band. U kunt overal het fietspad op rijden, afstappen is dan niet nodig. • Het fietspad wordt in zijn geheel verhoogd aangelegd. • Het Vossenhol is nu een weg met bochten, waarbij auto's over de aanliggende fietssuggestiestroken (mogen) rijden. Door de fietspaden verhoogd uit te voeren, is de veiligheid voor fietsers veel groter. De rijbaan voor auto's wordt smaller. • De gemeente kan de politie vragen om te handhaven op openbare wegen. De politie bepaalt echter zelf waar gecontroleerd wordt (planning/prioriteiten). Door verhoogde fietspaden aan te leggen verbeteren we de veiligheid voor fietsers. De weg is relatief smal, dat remt de snelheid voor autoverkeer. Juist de fietser krijgt in dit plan meer en veilige ruimte.
--	--	---

	• In het plan staat een deel van onze tuin. Wij hebben het huis vorig jaar gekocht en hebben net het tuinontwerp klaar, onze voortuin is net opnieuw ingeplant. Wij zijn niet van plan zomaar onze voortuin op te geven en al helemaal niet voor een extra brede weg, die volgens ons veel te breed is en met een gevaarlijk fietspad. Wij zouden best een iets bredere weg willen, met vooral meer ruimte voor de fietser, maar niet zoals jullie plan nu is. • Wij hadden tijdens de informatie avond ook graag meer informatie gehoord over wat voor mogelijkheden er zijn voor bewoners, de mogelijkheid voor inbreng van onze ideeën (nu was het vooral een kant op en je mag je vragen op een papiertje schrijven en er was geen notulist tijdens de vergadering), maar ook wat gebeurd er zometeen met aankoop van grond en eventuele andere kosten zoals hekwerken en tuinmuren, maar ook extra opties als extra beglazing. Daarnaast hebben jullie ons verteld dat volgens modellen er zometeen veel meer verkeer langskomt, maar waar komt dat verkeer allemaal weg en waar komt de groei van Bommel vandaan? Op alle scholen in Bommel is er een krimp, dus het zou fijn zijn als die cijfers met ons gedeeld kunnen worden. Maar wat betekent dat extra verkeer voor de gezondheid van bommel, extra fijnstof, CO2 etc.? Worden we daarin ook gefinancierd om zometeen maatregelen te treffen om ons huis gezond te houden als we de rondweg voor de deur hebben?	• OK. • Bij grondverwerving nemen we de kosten voor rekening van aanvullende maatregelen, zoals het herstellen van tuinen, erfafscheiding, ed. Tijdens de informatieavond op 30 september presenteren we het verkeersmodel. Dat laat zien of het drukker wordt of niet. Indien nodig, treffen we maatregelen tegen geluid en/of fijnstof.
	• Openheid van zaken van de alternatieven met de voor- en nadelen per alternatief. • Waarom uiteindelijk gekozen voor Dorpensingel? • Snelheid beperkende maatregelen, maatregelen geluid/trillingen. • Overzicht communicatieproces komende periode • Welke beslissingsmomenten voor de bewoners komen er? • 30km weg voor behuizing, zoals gepland in Lent • Veiligheid bij uitritten voor fiets, auto's e.d. van bewoners. • Betere straatverlichting	• Op 24 september houden we hiervoor een aanvullende avond. De geschiedenis van de alternatievenafweging is opgenomen in bijlage 1. • Zie vorige bullet. • De weg wordt nieuw aangelegd, trillingen zullen minimaal zijn. Indien nodig, treffen we geluidsmaatregelen. • Op maandag 30 augustus vindt de tweede informatieavond plaats. Het vervolg lichten we daar toe. • Wij betrekken u bij de plannen voorafgaand aan de definitieve besluitvorming. U heeft dus vooraf gelegenheid om mee te praten over de plannen. Als eenmaal het bestemmingsplan wordt vastgesteld heeft u recht op inspraak. Op de informatieavond van 30 september krijgt u hierover meer informatie. • Het Vossenhol is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom en daar hoort een 50km-regime en weginrichting bij. • De inritten worden veilig ontworpen.

	• Waarom is het wegdek in het Vossenhol breder getekend dan in de Zandsestraat? • Afwegingen om te komen tot huidige vorm van project • Voorlichtingsbijeenkomst Zandsestraat/Teselaar. Zonder uitnodiging Vossenhol • HOV in gebiedsvisie	• Daar zullen we naar kijken. De straatverlichting (de lampen) worden komend jaar al vervangen. Dit gebeurt in het kader van een regulier vervangingsproject. Deze verlichting is ook toepasbaar in de toekomstige situatie • De rijbaan krijgt nagenoeg dezelfde breedte als in de Zandsestraat. • Op 24 september houden we hiervoor een aanvullende avond. De geschiedenis van de alternatievenafweging is opgenomen in bijlage 1. • Gaat over het voortraject. We zien geen reden om slechts een deel van de bewoners uit te nodigen. Over het voortraject wordt 24 september een extra bijeenkomst gehouden. • De HOV-verbinding is in de gebiedsvisie opgenomen. Het betreft lijn 300. Er moet in ieder geval in de toekomst een beter opstappunt komen voor deze HOV-lijn. Die is nu gelegen op de Ovatonde. De komst van de Dorpensingel maakt eventueel een multimodaal transferium mogelijk. Dit is een overstappunt voor fiets/auto en ov. Met de werkzaamheden i.v.m. met de komst van de Dorpensingel wordt de bestaande route van de HOV lijn-tussen het Keizer Augustusplein en de rotonde Herckenrathweg/Vossenhol betrouwbaarder.
	• Allereerst dank voor deze voorlichtingsavond. De geboden informatie gaf op hoofdlijnen een helder beeld van de aanpassingen op het Vossenhol. Wat helaas ontbrak was informatie over de inmiddels afgefallen alternatieven. Informatie over deze alternatieven had mogelijk meer begrip opgeleverd voor deze variant. Kan ik informatie ontvangen over alle onderzochte alternatieven met bijbehorende pro's en contra's en de argumenten waarom deze alternatieven zijn afgefallen? • In het algemeen kan ik me goed vinden in de nu voorgestelde oplossing. Het vergroten van de veiligheid voor de fietsers, het beter bereikbaar zijn van Bommel vanuit Lent/Nijmegen en het verminderen van het verkeer door Lent. Helaas heeft de op deze avond voorgestelde variant nu nog het nadeel dat er extra verkeer en met name sluipverkeer door het dorp Bommel gaat. Verkeer uit Huissen en omgeving, Haalderen en Gent kan nu via de Papenstraat, Herckenrathweg en Vossenhol of via Papenstraat, Dijkstraat, Wardstraat en de Teselaar relatief gemakkelijk Nijmegen bereiken. Ik zou graag zien dat met name dit sluipverkeer wordt gedwongen om via de A15 en de A325 naar Nijmegen te gaan.	• Op 24 september houden we hiervoor een aanvullende avond. De geschiedenis van de alternatievenafweging is opgenomen in bijlage 1. • De A15 is een snelle en comfortabele route. Het tracé Vossenhol-Zandsestraat-Dorpensingel is bedoeld om Bommel beter te ontsluiten op Nijmegen-Lent. Dit betekent dat andere weggebruikers hier gebruik van kunnen maken. De bebording vanuit Huissen-Gendt-Haalderen leidt het verkeer via de A15 en A325. Tijdens de informatieavond op 30 september informeren we u over de berekende verkeersintensiteiten op verschillende wegen. Dan kunt u het verwachten verschil zien.

	• Kan in de voorgetelde variant verkeer beperkende maatregelen worden opgenomen om het genoemde sluipverkeer te reduceren en dit verkeer min of meer te dwingen via de A15 en A325 naar Nijmegen te laten gaan? • Mijn angst is dat de huidige variant het gevolg zal hebben dat er op het Vossenhol sneller zal worden gereden dan nu het geval is. De rijbaan word aanzienlijk breder. Ik heb van u begrepen dat de versmalling in de rijbaan net buiten Bemmeler richting Lent blijft bestaan. Zou het niet beter/veiliger zijn om ook op het Vossenhol zelf snelheid beperkende maatregelen te nemen? Ik denk hierbij aan de genoemde wegversmalling en gelijkwaardige kruisingen met de Teselaar, de Bosweistraat en van Ambestraat. Nu heeft het verkeer op het Vossenhol altijd voorrang. • Indien geen verkeer beperkende maatregelen kunnen worden opgenomen om het sluipverkeer te reduceren en de snelheid op het Vossenhol te beperken, waar ligt dat dan aan? Wat zijn de argumenten? • Een van de argumenten voor het aanleggen van de dorpsingel is het verkeersluw maken van Ressen. Zijn er plannen om de weg tussen de rotonde in Bemmeler tot aan de Griftdijk de komende 10 jaar nog verder verkeersluw te maken? Indien ja dan zou ik deze plannen graag willen ontvangen. • In de notitie 'Gebiedsvisie Dorpsingel' met als subtitel 'Een nieuwe schakel in een waardevol gebied' van maart 2018 van de gemeente Lingewaard en de gemeente Nijmegen wordt op pagina 18 aangegeven dat de dorpsingel een kans biedt op een verhoging van de betrouwbaarheid en de snelheid van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Tevens wordt hierin aangegeven dat er momenteel (maart 2018) wordt onderzocht wat de dorpsingel hieraan kan bijdragen. Wat is het resultaat van het vermelde onderzoek en wat zijn de gevolgen hiervan voor het Vossenhol. Ik neem aan dat er toen werd gedacht aan lijn 300 welke nu via Ressen naar Nijmegen gaat. • Bij de aanleg van de rotonde op de kruising Vossenhol Herckenrathweg bleek uit een geluidsonderzoek, in opdracht van de gemeente Lingewaard, dat er geluidswerende maatregelen moesten worden genomen om de geluidsoverlast a.g.v. het verkeer voor de woningen gelegen aan het Vossenhol 37 en 39 te beperken. Mijn vraag is of de gemeente ook voor de huidige variant een geluidsonderzoek heeft uitgevoerd en indien ja wat het resultaat is. Als er nog geen geluidsonderzoek is geweest zou ik u willen vragen om dit alsnog te laten plaatsvinden opdat dan inzicht kan worden verkregen of geluidswerende maatregelen noodzakelijk zijn om de leefbaarheid aan het Vossenhol zoveel mogelijk te kunnen behouden. • Er is tijdens de informatie avond aangegeven dat nog nader onderzocht moest worden wat de consequenties van deze variant zijn voor de in de grond liggende kabels en leidingen. Tijdens deze avond is aangegeven dat de te verleggen kabels en leidingen zoveel mogelijk onder het fietspad en/of voetpad	• Op een gebiedsontsluitingsweg horen geen verkeer beperkende maatregelen. • De rijbaanbreedte voor auto's wordt smaller (de fietsstroken worden verhoogde fietspaden en kunnen niet meer door auto's worden gebruikt. Het Vossenhol is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Er zijn geen verkeersbelemmerende voorzieningen voorzien op het Vossenhol. De rijbaan wordt smaller dan nu is. • Het Vossenhol wordt een 50km-weg. Een kenmerk van een dergelijke weg in het kader van Duurzaam Veilig is dat het een voorrangsweg betreft. Zie ook vorige bullet. • Er zijn op dit moment geen plannen bekend. • De HOV-verbinding betreft inderdaad lijn 300. Er moet in ieder geval in de toekomst een beter opstappunt komen voor deze HOV-lijn. Die ligt nu op de Ovatonde. De komst van de Dorpsingel maakt evt. een multimodaal transferium mogelijk. Dit is een overstappunt voor fiets/auto en ov. Met de werkzaamheden i.v.m. met de komst van de Dorpsingel wordt de bestaande route van de HOV-lijn tussen het Keizer Augustusplein en de rotonde Herckenrathweg/Vossenhol betrouwbaarder. • We laten een geluidberekening maken. Indien nodig, zullen we maatregelen treffen. • De kabels en leidingen zullen deels worden verlegd, ze komen zo veel als mogelijk onder het trottoir en fietspad. Het kan inhouden dat het fietspad in open
--	---	---

	zullen worden aangebracht. Nadrukkelijk is aangegeven dat geen nieuwe privé percelen zullen worden belast. Kan ik dit bevestigd krijgen? • Deze variant gaat ervan uit dat de fietspaden verhoogd zullen worden aangelegd. Gevoelsmatig vind ik dit niet een goede oplossing. Het fietsverkeer bestaat in toenemende mate uit gewone en elektrische fietsen. Daarnaast is de fietssnelheid tussen jong en oud verschillend. Als gevolg van deze verschillen zullen fietsers elkaar inhalen en dan is bij de huidige variant relatief simpel om even uit te wijken naar de rijbaan om vervolgens het verhoogde fietspad weer op te gaan. Hiermee hef je voor een deel het gescheiden zijn van het fietspad en de rijbaan op. Ik zou liever zien dat het fietspad niet verhoogd wordt aangelegd maar op gelijke hoogte met de rijbaan. Als scheiding tussen het fietspad en de rijbaan zou een oplossing kunnen worden gekozen zoals nu is toegepast direct na de rotonde richting de van Ambestraat. Zijn er studies bekend die aantonen dat het aanleggen van een verhoogd fietspad aantoonbaar veiliger is dan met scheiding maar op gelijke hoogte liggend fietspad? • Daarnaast dwingt het verhoogde fietspad tot aanvullende maatregelen op de kruisingen van het Vossenhol met de van Ambestraat, de Bosweistraat, de Teselaar en de Ressenestraat. • Bovendien zie ik bij een verhoogd fietspad zonder aanvullende maatregelen problemen ontstaan na een felle regenbui met de waterafvoer van de rijbaan. De kans op aquaplaning wordt dan groter. Toevallig moest ik deze week naar Velp. Na een korte felle regenbui kon het regenwater i.v.m. een verhoogd trottoir niet snel genoeg worden afgevoerd en de mensen op het trottoir werden kletsnat door het opspattende water van het voorbij rijdend verkeer. Welke maatregelen neemt de gemeente om het regenwater voldoende snel te kunnen afvoeren na een regenbui om aquaplaning te voorkomen bij een verhoogd aangelegd fietspad? • Bewoners van het Vossenhol en de daarachterliggende straten, die gebruik maken van de bushalte Parksingel, steken nu op diverse plaatsen het Vossenhol over. Dit omdat er geen zebrapad ligt. Kan er op het Vossenhol tussen de rotonde en de van Ambestraat een zebrapad komen? • De huidige rotonde bestaat uit een asfaltring en uit een ring van stenen. Deze ring van stenen is verhoogd aangelegd t.o.v. het asfalt. Overdag blijven automobilisten en de bussen op de asfaltring rijden. Maar tijdens de rustige uren ('s avonds en 's nachts) hebben zowel de bussen als de haastige automobilist en/of vrachtwagenchauffeur de neiging om zoveel mogelijk rechtdoor de rotonde te nemen. Men rijdt dan over de stenen ring. Hierdoor ontstaan trillingen in de woningen (je hoort het kraken) en extra geluidsoverlast. De trillingen worden voornamelijk veroorzaakt door de stenen en het hoogte verschil tussen de stenen ring en de asfaltring. Kan hieraan iets gedaan worden?	bestrating (tegels) wordt aangelegd in verband met de veiligheid bij gaslekken. • De fietspaden zijn voldoende breed, 2.00m plus een markeerstrook om elkaar in te halen. De varkensruggen, zoals de verhogingen heten die u bedoelt, zijn gevaarlijk. Ze zijn slecht zichtbaar en een oorzaak van tegen aan rijden en vallen/schade. We hebben het ontwerp met de fietsersbond besproken en zij staan achter het ontwerp. • Deze kruisingen met de Ambestraat, Bosweistraat en Ressenestraat worden voorzien van een inritconstructie. Dit is een standaardoplossing voor dergelijke situaties. Dit geeft meteen duidelijk de voorrangssituatie aan. De kruising met de Teselaar wordt een voorrangskruising. • Neerslag wordt snel en goed afgevoerd. • Hier ontbreekt inderdaad een zebra. We zullen deze inpassen. • De rotonde maakt geen onderdeel uit van het project. Uw opmerking zullen wij wel doorsturen naar de wegbeheerder.
	• We begrijpen dat u opgedragen krijgt hetgeen de politiek beslist heeft. Zoals tijdens de bijeenkomst bleek u niet of onvoldoende op de hoogte van de historie. U zou dit nog uitzoeken. Alle bewoners van het Vossenhol waren zeer onaangenaam verrast dat alle alternatieven al van de tafel zijn geveegd en voor dit tracé is gekozen. De bewoners van Ressen zijn zeer actief betrokken geweest bij de politieke lobby, zij hadden bijvoorbeeld belondes georganiseerd om de politici te stoken en nog andere zaken	• Op 24 september houden we hiervoor een aanvullende bijeenkomst. De geschiedenis van de alternatievenafweging is opgenomen in bijlage 1

	toegezegd die wij wel vernomen hebben maar hiervoor geen bewijzen hebben. De politiek is hierdoor zeer beïnvloed en heeft ons inziens een verkeerde keuze gemaakt. 4.400 voertuigbewegingen per etmaal stijgend naar 6.000!! Je moet er niet aan denken. De geluidhinder op het Vossenhol is nu al enorm. Wij zelf kunnen de ramen van de bovenverdieping niet meer open zetten en hebben noodgedwongen een airco moeten laten installeren omdat slapen onmogelijk werd. Dit is in het kader van energiebesparing natuurlijk een compleet verkeerde zaak. Daarnaast moeten wij iedere week de kozijnen en ramen aan de voorkant schoonmaken omdat er erg veel fijnstof (zwarte aanslag) op zit. Wij kunnen geen CO2 meten maar zijn ervan overtuigd dat alle normen overschreden worden of gaan worden. Het lijkt wel of we op de Oranjesingel in Nijmegen wonen ipv. het dorp Bemmelen. Zijn er onderzoeken naar deze hinder gedaan? Zo ja, dan graag de rapportage hierover verstrekken, zo nee dan verzoeken wij u op bovengenoemde zaken uitgebreid onderzoek te laten doen. Tijdens de bijeenkomst heeft u het alleen over verkeersveiligheid gehad.	De nieuwe situatie moet uiteraard voldoen aan de wettelijke normen. Er wordt een geluidberekening gemaakt. Op basis daarvan wordt bepaald of en welke maatregelen nodig zijn. Er is geen reden om fijnstof te meten. Dat overschrijdt alleen in smalle straten met veel (meer) verkeer met dichte bebouwing de wettelijke normen.
	- Geluidsoverlast. Wat denkt de gemeente daar tegen te doen. Nodig hierbij de gemeente Lingewaard uit om een geluidsmeting te doen, daar wij zowel aan de aanloop van de rotonde en het Vossenhol zitten. In de tuin zitten en een gesprek voeren is niet mogelijk. - Door al die herrie een waardevermindering van de woning. Niemand koopt een woning met toenemende herrie.	- De nieuwe situatie moet uiteraard voldoen aan de wettelijke normen. Er wordt een geluidberekening gemaakt. Op basis daarvan wordt bepaald of en welke maatregelen nodig zijn. - Indien u van mening bent dat u planschade hebt, kunt u de gemeente hiervoor aansprakelijk stellen.
	- Met de komst van de rotonde, school en verplaatsing van de bushaltes is er geen veilige oversteekplaats bij het Vossenhol. Dit was al storend voor voetgangers maar met een verkeerstoename van meer dan 40% is een oversteekplaats broodnodig. - Het verwijderen van de zeven bomen t.h.v. nrs. 43, 45, 47 gaat ten koste van de geluiddempende werking. De verwachting is dat de leefbaarheid verminderd door geluidsoverlast en minder groen in de buurt. - Kruising Vossenhol – Van Ambestraat is een drukke fietsroute en een ambulanceroute - Welke tegemoetkomingen zijn er t.o.v. isolatie van de woning? Wij slapen aan de kant van de Vossenhol en de geluidsoverlast is op dit moment al fors, met het raam open slapen in de zomer is al ondoenlijk.	- We passen een zebra in aan de zuidzijde van de rotonde bij de Herckenrathweg. Bij de kruising met de Teselaar komen middengeleiders. - Deze bomen dempen het geluid niet. Er zal een geluidberekening gemaakt worden om te kijken of er meer geluid geproduceerd zal gaan worden. - De kruising wordt voorzien van een inritconstructie. - Er zal een geluidberekening gemaakt worden om te kijken of er meer geluid geproduceerd zal gaan worden. Indien nodig zullen we maatregelen treffen.
	In het kader van de leefbaarheid de volgende vragen/suggesties: - Snelheid omlaag naar 30km (geen busroute). - Stil asfalt en stevig fundament - In hoeverre kan er bijgedragen worden in de kosten van geluidsisolerende maatregelen, zoals triple glas ed.	- De weg heeft een gebiedsontsluitende functie. Daar hoort een snelheid van 50 km/uur bij. - Er wordt een geluidberekening gemaakt om te kijken of er meer geluid geproduceerd gaat worden. Indien nodig zullen we maatregelen treffen.
	- Heel belangrijk vind ik dat de veiligheid wordt vergroot en dat betekent dat er mind hard gereden moet worden. - Ook belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de geluidsoverlast.	- We vergroten de veiligheid doordat we vrijliggende verhoogde fietspaden aanleggen. - We maken een geluidberekening van de nieuwe situatie. Indien nodig, zullen we maatregelen treffen om geluid tegen te gaan.

	Uitgangspunt verkeersveiligheid: • Maatregelen om de snelheid te handhaven (max 50km/uur). Bijvoorbeeld verkeersmaatregel/inrichting ter hoogte van het groen van de Bosweistraat. • Waterafvoer is nu een groot probleem. Straat staat vaak vol water en putten raken snel verstopt. • Oplossingen voor de oversteekbaarheid fietsers en voetgangers, wordt door het wegprofiel en de toename van verkeer lastig: - Ressensestraat – Zandsestraat – naar ventweg Vossenhol – (drukke fietsroute naar sportvelden en wandelaars). Is er een mogelijkheid om tussen de weghelft (wacht)ruimte te maken of het anders in te richten? Tevens.... - Van Ambestraat – Vossenhol (fietsroute naar scholen) - Ronde Vossenhol – kan er een voetgangersoversteekplaats aangelegd worden aan de kant van de Vossenhol? - Oversteken vanuit eigen woning met de fiets is dat mogelijk en veilig? • In verband met het wijzigen van het wegprofiel en de afname van de parkeergelegenheid zouden wij graag willen weten of er een 2^e inrit, naar onze eigen parkeerplaats voor de voordeur van Vossenhol 55, opgenomen kan worden in het ontwerp. • Goede openbare verlichting wordt nog belangrijker. Dit jaar is de verlichting al diverse dagen/weeken uitgevallen. Erg gevaarlijk. Er ontbreekt verlichting voor het voetpad en het geschetste fietspad in het nieuwe ontwerp op het veld van de Vossenhol/Zandsestraat. Uitgangspunt leefbaarheid: • Vossenhol (door de kern van Bemmell) kenmerkt zich door de groene omgeving die mede wordt gecreëerd door het openbare groen. Graag de oude bomen en groen behouden. • Maatregelen om de toename van geluid te voorkomen. Bijvoorbeeld: fluisterasfalt, geluidsisolatie. • Voorkomen van trillingen (veroorzaakt door de putten en zwaar verkeer. Op dit moment zijn er al veel trillingen en het lijkt of de ondergrond onder de huidige straat dit al niet kan verwerken. • In de Vossenhol staan oude huizen, hoe worden beschadigingen zoals bijvoorbeeld scheuren voorkomen? • Aanvullend op onze eerdere opmerkingen van onderstaande mail missen wij een duidelijk beleid- en toetsingskader voor alle belangen en om ook mee te kunnen denken over een passende verkeersstructuur voor de dorpsingel-project Vossenhol. Dat bleek ook aan de vele vragen en verzoeken om informatie tijdens het 1e werkatelier. Graag zouden wij een gezamenlijke en gestructureerde verkeersverkenning aangepakt voorstellen om te kunnen komen tot een definitieve	• Op een gebiedsontsluitingsweg horen geen verkeersbeperkende maatregelen. De rijbaanbreedte voor auto's wordt smaller (de fietsstroken worden verhoogde fietspaden en kunnen niet meer door auto's worden gebruikt. • Neerslag wordt snel en goed afgevoerd. • Op de kruising met de belangrijkste zijweg Teselaar komen middengeleiders. Op de andere kruisingen is dat niet nodig. • Aan de zuidkant van de rotonde komt een zebra. • Dat is mogelijk. Er komt een schuine band tussen de rijbaan en het fietspad. • Indien u tijdig een inritvergunning kunt overleggen voor een tweede inrit, zullen we daar met het ontwerp rekening mee houden. • We zullen voor goede openbare verlichting zorgen. • Dat is het uitgangspunt voor het ontwerp. • We maken een geluidberekening van de nieuwe situatie. Indien nodig, zullen we maatregelen treffen om geluid tegen te gaan. • We kijken welke constructie er nu ligt en of deze stevig genoeg is. Zo niet, dan wordt deze vervangen. • Voordat de werkzaamheden beginnen, zullen we een opname van de omliggende huizen laten uitvoeren. • Voor de alternatieven afweging zie bijlage 1: Geschiedenis en communicatie Dorpsingel.
--	---	--

	verkeersstructuur met draagvlak. Graag doe ik een suggestie voor een uit te werken structuur die past bij mijn vraagstellingen en ook in vergelijkbare trajecten is toegepast.	
	Ten eerste ben ik faliekant tegen de aanleg van het doortrekken van de Dorpensingel door het Vossenhol. Maar komt deze er toch door de verkeerde beslissing van de gemeente Lingewaard, dan heb ik twee opties aangaande het wegvak wat nu gepresenteerd is, namelijk te veel snelweg met te weinig groen. • Optie 1: Mijn voorstel is de rijbaan gescheiden door een groenstrook met daarin de lantaarnpalen met het nodige groen. • Optie 2: De fietspaden te versmallen naar 1.6 meter waardoor je tussen de weghelft en het fietspad een groenstrook krijgt. Voorzien van lantaarnpalen met een heg. Dan is die extra groenstrook bij het gepresenteerde plan niet nodig dus een smaller tracé. Het aanzicht moet behouden blijven met veel groen zodat de bestaande bomen kunnen blijven bestaan. • De snelheid zal permanent gecontroleerd moeten worden met een dubbele flitspaal. • Een optie is ook om de Tesselaar weer voorrang te geven om de snelheid er uit te krijgen. • Er zullen enkele parkeerstroken moeten worden aangelegd in de Ressensestraat. • De doorgang naar het Vossenhol openhouden voor alleen langzaam verkeer. • Er zal ook een fluisterstil asfalt gebruikt moeten worden, en de onderlaag zal ook zodanig aangepast moeten worden dat er geen trillingen meer in de huizen ontstaan. • En er zal CO2-neutraal gewerkt moeten worden. Maar ik blijf tegen de aanleg van de Dorpensingel.	• We hebben een variant gepresenteerd die veilig is met een minimale breedte. Elke toevoeging van groen ed. zal gaan ten koste van de particuliere tuinen. • Een fietspad van 1.60m is echt te smal voor een veilige afwikkeling. Voor een groenstrook is minimaal 1m breedte nodig. De gepresenteerde (groen)strook is nodig als bufferruimte tussen fietspad en erfgras. • Het is niet aan de gemeente om flitspalen te plaatsen. • Het Vossenhol is drukker dan de Tesselaar, het is niet logisch en daarom gevaarlijk om de voorrang anders te maken. • Het is ons niet duidelijk waarom dit zou moeten gebeuren. • Indien u de ventweg bedoelt, deze wordt aan de noordzijde afgesloten. • We maken een geluidberekening van de nieuwe situatie. Indien nodig, zullen we maatregelen treffen om geluid tegen te gaan. We kijken welke constructie er nu ligt en of deze stevig genoeg is. Zo niet, dan wordt deze vervangen. • We proberen de werkzaamheden duurzaam te realiseren.

	Na de informatieavond van gisteren en aanvullend op mijn eerste schriftelijke reactie hierbij voor de volledigheid nogmaals en met diverse aanvullende opmerkingen: • Om te beginnen moet ik zeggen dat ik twijfels heb over de aanleg van de Dorpensingel als doorgaande weg naar Bommel. Het lijkt mij meer iets voor Nijmegen dan voor Bommel. Zeker omdat de Dorpensingel ongetwijfeld een aanzuigende werking heeft en de verkeerdruk zonder Dorpensingel veel minder zou toenemen. Daarbij doorsnijdt hij de ecologische structuur functie van Park Lingezege..... Welk doel dienen we hier??? Wiens doel dienen we hier? Wat dat betreft zou ik graag uw tellingen en verkeersprognoses voor het Vossenhol zien met en zonder Dorpensingel. Maar gelet op uw opdracht ga ik maar uit van de theoretische situatie dat hij er gaat komen en dan eerst wat algemene punt mbt de uitvoering en inpassing: • In de constructie van de weg rekening houden met trilling gevoeligheid voor vrachtverkeer • Het gebruikt van bijv. fluisterasfalt om geluidsoverlast te verminderen. • Snelheid beperkende maatregelen om te voorkomen dat er te hard gereden wordt bijv. door flitspalen neer te zetten op infrarood oid. Dan is flitsen voor bewoners ook niet overlast geven. • Maatregelen om sluipverkeer te voorkomen bij filevorming knooppunt Ressen (A15/N325). Dat is er nu al en zal bij de doortrekking van de A15 sterker worden. Is dat in uw tellingen en prognoses al meegenomen? Overigens heeft sluipverkeer daarbij ook doorwerking naar bijv. ook de Papenstraat. • Naar analogie van de Ressenestraat en de (verlengde) Van Herckenrathweg zorgen voor haagjes tussen weg- en fietspaden. De Fietspaden zijn daar circa 1.5 m en dan kunnen de haagjes binnen de huidige breedte aangelegd worden. Voordelen: - betere en visuele scheiding van de verkeersdeelnemers, - psychologisch een minder brede weg voor het autoverkeer wat snelheid verlagend gaat werken, - meer veiligheid voor fietsers en wandelaars, - oogt groener en verbindt deze weg qua inrichting met al bestaande doorgaande wegen in Bommel, - gelijk ruimte voor verlichtingspalen en daarom kan een wat minder brede zijberm volstaan. • Verder sta ik positief tegenover het behoud van de karakteristieke bomen die samen met het pony-beeld beeldbepalend voor dit stukje Bommel als entree vanuit Lent. Daarbij hebben volgroeide bomen een veel grotere natuurwaarde dan verse aanplant. Een volwassen eik is namelijk gastheer voor zo'n 320 insectensoorten. Dus wat mij betreft graag handhaven. Overigens neem ik aan dat het ponybeeldje verplaatst wordt maar wel hier blijft staan. • Dan over het knippen van de ventweg Vossenhol bij Nummer 61. Deze ventweg wordt nu veel gebruikt door wandelaars, fietsers, de avond 4daagse of als ruiterspad vanuit stoeterij Buitenzorg naar de Bommelse waard. Hij heeft wat dat betreft een functie voor langzaam verkeer. Gelet op de nieuwe verkeerssituatie op de hoek schuin rechts voor no 61 waarbij Vossenhol, Zandsestraat en Ressenestraat samenkomen, heb ik er begrip voor dat de Ventweg aldaar vanuit het Vossenhol met paaltjes voor	• We presenteren op de informatieavond van 30 september de verkeersprognoses. • We houden met het bepalen van de constructie rekening met vrachtverkeer. • We maken een geluidberekening van de nieuwe situatie. Indien nodig, zullen we maatregelen treffen om geluid tegen te gaan. • Het ministerie plaatst flitspalen, niet de gemeente. • Dorpensingel is bedoeld om Bommel beter te ontsluiten op Nijmegen-Lent. Dit betekent dat andere weggebruikers hier gebruik van kunnen maken. De bebording vanuit Huissen-Gendt-Haalderen leidt het verkeer via de A15 en A325. • Ruimte voor haagjes betekent extra grond verwerven. Er is een strook van een halve meter tussen fietspad en rijbaan, dat zorgt voor goede veiligheid. Een fietspad van 1,5m is te smal. • OK. Het ponybeeld wordt verplaatst. • OK, we zullen dit intekenen. Nr 61 en 63 ontsluiten dan op de Teselaar.
--	--	--

	gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten. Daarmee ontstaat dan voor het Vossenhol de volgende situatie: - Doorgaande weg in beide richtingen voor langzaam verkeer. - Doodlopende weg vanuit de Teselaar voor gemotoriseerd verkeer. - Alle woningen aan de Vossenhol nummer 61, 63, 65, etc. ontsluiten via de Teselaar. - Verkeersregels als woonerf. Voordeel hiervan is ook dat de kruising Vossenhol, Zandsestraat en Ressenestraat wat overzichtelijker en verkeersveiliger wordt. Het in- en uitrijden is via de Teselaar is ook voor no 61 veiliger. • Tot slot speelt nog dat deze (vent-) weg al op oude kaarten als westelijke ontsluiting naar Ressen aansluitend op de huidige Ressenestraat. Het is daarom ook vanuit cultuur historisch perspectief aardig deze weg open te houden en daarmee herkenbaar. Dit past ook bij het feit dat de naoorlogse woningen aan het vossenhol als ensemble opgenomen zijn in een inventarisatie (van waardevolle wederopbouw architectuur in Lingewaard. En het Vossenhol als weg hoort daar toch bij... Met andere woorden de Ventweg afsluiten met paaltjes en zo openhouden voor langzaam verkeer. Dit overigens wel graag met: - voldoende zichtlijnen bij de kruising Teselaar met bolspiegels of wat anders. - Voldoende draai- en keer ruimte bij 61 om de eigen oprit goed in te rijden en te kunnen verlaten. - Afsluiten voor gemotoriseerd verkeer met paaltjes die door nooddiensten losgehaald kunnen worden als bij de Ressenstraat hoek Buitenzorg. • Tot slot: Ik neem aan dat de hele dorpsingel voorzien wordt van vrijliggende fietspaden, zodat het ook bij de Ovatonde aansluit op het Rijn-waal fietspad. Dan heeft het ook een voordeel voor fietsers.	• OK. • Klopt.
	Wat zijn de snelheid beperkende maatregelen: • 30km, oversteekplaatsen, drempels • Vrachtverkeer beperken • Doorstroming Tesselaar in de spits • Geluidsniveau • Compensatie bewoners	• Het Vossenhol is een gebiedsontsluitingsweg. Daar hoort een snelheid van 50km/ uur bij. • Het Vossenhol is een gebiedsontsluitingsweg. We zien geen reden hier het vrachtverkeer te beperken. • De kruising met de Teselaar wordt voorzien van middengeleiders. • We maken een geluidberekening van de nieuwe situatie. Indien nodig, zullen we maatregelen treffen om geluid tegen te gaan. • Het is ons niet duidelijk welke compensatie u bedoelt.

	• Kruisingen: 1) de kruising met de Teselaar is ook nu al onveilig en levert voor fietsers in de ochtendspits de nodige uitdagingen. Als het verkeer op de Vossenhol toeneemt, zeker als dat ook harder gaat rijden, zijn maatregelen hier noodzakelijk. 2) de kruisingen met de van Ambe- en de Bosweistraat kennen een vergelijkbaar probleem, misschien zelfs nog wel groter omdat het verkeer op de Vossenhol, komende vanuit Lent, daar al snelheid heeft opgebouwd na de eerdere wegversmalling. • Oversteken: Fietsers steken, vooral bij het naar school gaan, massaal en op meerdere plaatsen de weg over. Het gaat daarbij zowel om zeer kleine kinderen, als middelbare scholieren en alles daartussen. Verhoogde fietspaden, alhoewel zeker van belang voor de veiligheid, zijn daarbij een extra belemmering en voor de kleinsten serieuze obstakels. Het beperken van de oversteekplaatsen lijkt geen oplossing omdat dan een tweerichtings fietspad noodzakelijk zou worden. • Parkeerplaatsen: In de plannen is geen ruimte meer voor parkeerplaatsen langs de weg. Dat kan ertoe leiden dat er op het fietspad wordt geparkeerd of langs de ventweg, dat laatste gebeurt nu ook al en zorgt voor slechte toegankelijkheid van de achterliggende huizen en serieuze beschadigingen van de randen van het veld. • Snelheid beperkende maatregelen: Er is gesteld dat de wegversmalling bij het inrijden van Bommel zou blijven bestaan. Tegelijkertijd wordt gesteld dat het beperken van de snelheid op de Dorpensingel ondenkbaar is omdat het een ontsluitingsroute zou vormen. Een en ander matcht niet met elkaar en geeft grote zorgen over de werkelijke inrichting en toepassing van snelheidsbeperkende maatregelen. • Busroute: Eenzelfde tegenspraak lijkt ook te bestaan tussen de gepresenteerde plannen, waarbij geen sprake zou zijn van een busroute over het Vossenhol en de presentatie aan de Provincie waarin dit juist nadrukkelijk als voordeel van de route wordt gegeven. Busverkeer met bijbehorende haltes op dit stuk zullen zeker tot extra veiligheidsproblemen zorgen. • Knippen van de ventweg Vossenhol Het afsluiten van deze ventweg voor doorgaand verkeer is positief. Echter wel enkele opmerkingen daarbij. De weg heeft als route zeker toegevoegde waarde voor langzaam verkeer, fietsen en wandelaars. Dat pleit ervoor om de weg niet te knippen maar af te sluiten voor auto's, bijvoorbeeld met paaltjes. De ventweg als ontsluiting richting Teselaar, voor nummers 61 t/m 67, zou geen probleem zijn maar dan moet er wel iets worden gedaan aan de overzichtelijkheid: bij het uitrijden naar die kant is er	• De kruising met de Teselaar wordt voorzien van middengeleiders. Hiermee wordt ook de snelheid op het Vossenhol geremd. • Hier worden geen maatregelen doorgevoerd. • Er zijn veel in-/uitritten in het Vossenhol. Via deze in-/uitritten kunt u probleemloos het fietspad op- of af rijden. • Alleen tussen de Van Ambestraat en de Bosweistraat verdwijnen parkeerplaatsen. In de buurt van de ventweg gaan geen parkeerplaatsen verloren. • Het is gebruikelijk om bij de bebouwde komgrens een snelheidsmaatregel te plaatsen, want daar is een wijziging van de maximum snelheid. • De HOV-verbinding betreft lijn 300. Er moet in ieder geval in de toekomst een beter opstap punt komen voor deze HOV-lijn. Deze is nu gelegen op de Ovatonde is gelegen. De komst van de Dorpensingel maakt eventueel een multimodaal transferium mogelijk. Dit is een overstappunt voor fiets/auto en ov. Met de werkzaamheden in verband met de komst van de Dorpensingel wordt de bestaande route van de HOV-lijn tussen het Keizer Augustusplein en de rotonde Herckenrathweg/Vossenhol betrouwbaarder. • Paaltjes akkoord
--	---	---

	geen enkel uitzicht naar aankomend verkeer van links en dat geldt ook andersom,, waar aankomend verkeer op de Teselaar niet ziet dat daar een zijweg is.	
	Als eigenaar van het pand Ressensestraat 2 zou ik graag geïnformeerd willen worden over de aansluiting van mijn perceel op het Vossenhol: • Staat mijn antieke hekwerk, • de bestaande Taxus heg en • het voorste gedeelte van de antieke Scheidingsmuur tussen mijn perceel en dat van de familie Sloot in de weg?	Indien we een deel van uw perceel gaan gebruiken voor de nieuwe indeling van het Vossenhol, zal • het hekwerk deels verplaatst worden op kosten van de gemeente. • de taxushaag verplant/opnieuw geplant worden. • gekeken worden of deze muur in de weg staat. Dat is nog niet duidelijk.
	• snelheid beperkende maatregelen geluidsvriendelijk asfalt goed zichtbare oversteekplaatsen bij elke zijstraat beter onderhoud vanwege putdeksels trillingen door het hele huis indien mogelijk een optie om er b weg van te maken met uitzondering van bestemmingsverkeer en de argumenten waarom de andere opties niet mogelijk zijn	• We maken een geluidberekening van de nieuwe situatie. Indien nodig, zullen we maatregelen treffen om geluid tegen te gaan. De weg heeft te veel verkeer om er een b-weg van te maken.