

AWV



Participatieverslag

N449 Zaffelare

24/14.382



bridging
passion &
precision

01 Inleiding

Dit verslag is een samenvatting van de participatieavond die op 25 april om 19u werd georganiseerd in de sporthal van Zaffelare. Op voorhand werden alle inwoners in de straal van of rond het projectgebied uitgenodigd om deel te nemen aan een georganiseerde wandeling. Daarbij werd gepolst naar hun mening en bedenkingen omtrent de N449, een prominente weg die door Zaffelare centrum loopt. In totaal werden 70 inwoners en geïnteresseerden ontvangen. De groep werd verdeeld onder vier groepen waardoor voldoende ruimte was ieder zijn mening en daaropvolgende bedenkingen. Achteraf had men ruim de tijd om het meegeleverde invulformulier in te vullen en terug te bezorgen. Alle input werd nadien gebundeld en gedetailleerd uitgeschreven. Deze bundel vormt een beknopte samenvatting waarbij de hoofdlijnen worden vermeld en deels werden geanalyseerd a.d.h.v. een eerste analyseschets.

02 Aanleiding van participatieopdracht

Een deel van de N449, ook gekend als Zaffelare-Dorp en Oosteinde, is een gewestweg die niet meer aan de hedendaagse normen voldoet. Het projectgebied betreft een grote verharde zone zonder groene inrichting met beperkte en onveilige fiets- en voetpaden. Bepaalde kruispunten zijn gevaarlijk voor zowel mobiel als actieve verplaatsingen. Het Agentschap Wegen en Verkeer wil deze weg veiliger en aangenamer maken door meer plaats te voorzien voor de actieve weggebruikers en waar mogelijk meer groen en verblijfruimtes integreren. Daarnaast wil men inzetten op veilige inrichting van aansluitende zijstraten waarbij prioriteit uitgaat naar wandelaars en fietsers.



Bron foto: Het Nieuwsblad

03 Projectgebied en deelgebieden

Het projectgebied betreft een deel van de gewestweg N449 nabij het kruispunt Kerkstraat aan Zaffelare-Dorp tot richting Bosdam. Binnen dit tracé zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden die momenteel een eigen verkeersinrichting en functie hebben. Met die reden werd tijdens de participatiewandeling op diverse zones van het tracé gestopt om deze in groep te bediscussiëren. Op volgende zones werd kort stilgestaan:

- × Gemeentelijk plein
- × Kruispunt Zaffelare-Dorp en Kerkstraat
- × Kerkomgeving
- × Schoolomgeving
- × Centraal segment
- × Oosteinde - Bosdam

In het vervolg van deze bundel wordt bij iedere zone een korte samenvatting gegeven op basis van het verslag in bijlage 'Bewonersinput participatiewandeling'. Hierbij wordt vervolgens gezocht naar mogelijke 'oplossingen' en verschillende scenario's die werden besproken tijdens de wandeling. Op basis van dit verslag kan verder worden gekeken naar de mogelijkheden die elke zone heeft en hoe we deze naar een meer gedetailleerd plan kunnen uitwerken.



Overzichtskaart: geselecteerde stopzones tijdens participatiewandeling

In bijlage kan een analyseplan worden gevonden vanuit de participatiewandeling. Deze geeft een eerste overzicht van knelpunten en dromen gegenereerd door de inwoners. Op die manier kan een algemeen beeld worden bepaald uit de voornaamste feedback die werd ontvangen. Het analyseplan kan samen met onderstaande tekstuele beschrijving worden geïnterpreteerd als overzichtelijke samenvatting van het participatiemoment.

→ Zie bijlage: Participatie analysemap

Stop A: gemeentelijk plein (maakt geen deel uit van deze studie)

Een eerste stop werd georganiseerd nabij het plein tegenover de sporthal waar studiebureau Sweco mee aan de slag gaat. Het plein wordt momenteel ingezet als volledige **parkeerzone** en heeft naast een bankautomaat weinig tot geen meerwaarde als 'plein'. Oorspronkelijk was het plein aangelegd om te voldoen aan de parkeerbehoefte van een drukbezochte slagerij, maar tegenwoordig wordt deze voornamelijk gebruikt tijdens de markt en voor het brengen van kinderen naar de kinderopvang Stekelbees. Op zondag is parkeren hier niet mogelijk vanwege de wekelijks **georganiseerde markt**.

Rond 15:20 uur is er een piekmoment waarbij het plein vol staat met auto's, maar extra parkeerplaatsen ziet men niet als de ideale oplossing. Een groot deel van de bewoners geeft aan liever meer parkeergelegenheid achter het schoolcomplex te introduceren en minder op het plein zelf. De meningen over het aantal parkeerplaatsen variëren; sommigen willen parkeerplaatsen aan de zuidzijde opheffen ten gunste van een groter plein, terwijl anderen een tekort ervaren tijdens specifieke activiteiten bij de sporthal, kerk en school. Over het algemeen willen de bewoners enkele parkeervakken behouden, gericht op **kortparkeren** en ook nabij de kinderopvang moet men inzetten op parkeerplaatsen.

Het fietspad aan de overkant van het plein is te smal voor een **tweerichtingsfietspad** en het oversteken van het fietspad naar het tweerichtingsfietspad is eveneens **gevaarlijk** door auto's die te dicht staan geparkeerd bij de oversteek en zo het zicht belemmeren. Over het tweerichtingsfietspad zijn de meningen verdeeld; sommigen vinden het goed, anderen willen een splitsing. Op sommige plaatsen is het voetpad erg breed, wat plaatselijk versmald kan worden ten gunste van het fietspad. Het fietspad aan de zuidzijde tussen de N449 en de fietsoversteek is een enkelrichtingsfietspad, maar wordt nu als dubbelrichting gebruikt met toestemming van opzichters van de school.

De focus moet volgens de bewoners liggen op **verkeersveiligheid**. Veel vrachtwagens rijden door Zaffelare omdat ze niet door Desteldonk mogen passeren. Daarom willen de bewoners een **snelheidsbeperking** tot 30 km/u bij het binnenrijden van Zaffelare opleggen en overwegen verhogingen op het wegdek voor meer verkeersveiligheid.

Naast functionele verbeteringen hechten bewoners tot slot ook veel waarde aan de **esthetiek** van deze zone. Ze beschouwen deze locatie als één van de belangrijkste zones binnen hun dorpskern, maar vinden dat het plein een **gezellig dorpsgevoel mist**. Ze willen een levendig en mooi plein dat ruimte biedt voor samenkomst en ontmoeting. Enkele inwoners overwegen om het parkje rond de sporthal uit te breiden tot over het plein. Toch moet het plein de functies van de **markt** en **kermis** blijven vervullen op zondag, daar zijn de inwoners het unaniem over eens. De bewoners benadrukken het belang van de bankautomaat en willen dat deze behouden blijft in het nieuwe ontwerp. Daarnaast staat een groot deel van de bewoners open voor **halfverharding** als grasbetontegels als alternatief voor volledige verharding, maar men moet het goed onderhouden.

Gevaar/zwakke plekken	Kansen/opportunities
Gevaarlijke oversteek naar en van plein	Indien minder parking, meer ruimte voor dorp
Verharde oppervlakte → geen dorpsgevoel	Ruimte om parkje uit te bereiden
Auto's te dicht nabij oversteek/zebrapad	Plaats voor kortparkeren
Oversteek éénrichtingsfietspad naar tweerichtingsfietspad niet veilig	Vaste locatie voor markt en kans tot optimalisatie van dorpsgevoel op plein
Zwaar vrachtverkeer komt hier Zaffelare binnen, nu geen signalisatie van dorpskern	Ontharding door minder parkeerplaatsen

Stop B: kruispunt Zaffelare-Dorp en Kerkstraat

De bewoners zijn er unaniem over eens dat dit kruispunt enorm **gevaarlijk** is. Een belangrijke boosdoener is de **middenberm**, waar geparkeerde auto's het zicht belemmeren, waardoor bestuurders niet kunnen zien wie vanuit de andere richting aankomt. Autobestuurders moeten voorbij de stopstreep rijden om te kunnen zien of ze kunnen oprijden, wat zeer gevaarlijk is voor fietsers en voetgangers. Dit leidt zelfs tot **illegale manoeuvres**, zoals verderop langs de berm omkeren om naar het westen te rijden, waar het zicht beter is dan bij het kruispunt. Ook enkele parkeerplekken bij de oversteek in de Kerkstraat staan te dicht bij de bocht, wat het zicht er opnieuw beperkt.

Een tweede boosdoener in de veiligheid van dit kruispunt is de massale doorstroom van **zwaar vrachtverkeer** op de N449. Veel bewoners geven aan dat deze drastisch verminderd moet worden om de omgeving veiliger te kunnen maken en de weginfrastructuur te kunnen aanpassen naar een meer dorpsgevoel i.p.v. doorgang van gemotoriseerd verkeer.

De Kerkstraat staat tijdens piekmomenten, vooral in de ochtendspits, **helemaal vast**. Inwoners suggereren dat verkeerslichten hier logischer zouden zijn. Sommigen voetgangers steken nu expres enkele meters verder over in de Kerkstraat over om doorstroming van autoverkeer te verbeteren terwijl volgens de bewoners voorrang zou moeten worden verleend aan stappers en trappers.

De fietspaden verdienen hier ook de nodige aandacht: de mogelijke fietsbewegingen zijn verwarrend, vooral richting Desteldonk. Het fietspad dat over de Triestlaan naar achteren buigt, is zeer gevaarlijk en zorgt voor onverwachte bewegingen.

De **voorrang** voor gemotoriseerd verkeer zou moeten worden **gewijzigd** zodat de gewestweg (Zaffelare-Dorp – Kerkstraat) de hoofdweg wordt, met een inrichting die dit duidelijk aangeeft. De Triestlaan zou ondergeschikt moeten zijn aan het gemeentelijk Zaffelare-Dorp, dat op zijn beurt ondergeschikt is aan de N449.

De huidige **bochtstraal** op het kruispunt is te beperkt, waardoor paaltjes frequent worden aangereden en vrachtwagens soms spookrijden in de noordelijke tak. Hier moet ook voldoende aandacht voor zijn.

Tenslotte verwijst men ook op de vervanging van het pand op de hoek van de Kerkstraat en mogelijke interferentie van een toekomstige parkeergarage.

Gevaar/zwakke plekken	Kansen/opportunities
Gemotoriseerd verkeer domineert zijn positie in verkeer	Meer ruimte voor brede fiets- en wandelwegen
Middenberm belemmert zicht	Doorstroming kan d.m.v. verkeersinfrastructuur en verkeerslichten worden verbeterd
Geen doorstroming door slechte regelgeving of infrastructuur	Door nieuwe voorrangsregels, meer duidelijkheid als fietser en voetganger
Te korte bochtstraal, gevaar zwaar vrachtverkeer (spookrijden)	Nieuwe voorrangsweg = duidelijkheid bij binnenrijden van dorpskern

Stop C: kerkomgeving

De kerk ligt aan het kruispunt van Zaffelare-Dorp en de Kerkstraat, één van de gevaarlijkste kruispunten van het projectgebied. De baan is hier opmerkelijk **breder**, wat gemotoriseerd verkeer de illusie geeft van sneller te mogen rijden. Daarnaast kan deze extra **ruimte** zorgen voor creatieve invulling. Bewoners begonnen om die reden al sterk te speculeren van hoe deze zone zich kan herontwikkelen naar een plek van **samenkomst** en **ontmoeting**. Er wordt voorgesteld om parkeervakken in de middenberm te verwijderen voor de kerk, wat nieuwe ruimte kan bieden voor **groene ruimtes**. Daarnaast hebben enkele inwoners interesse in het aanleggen van een **geveltuin** met sterke plantensoorten/bloemen voor de muur van de kerk, zowel voor esthetische als functionele reden.

Op dit deel van de weg zien bewoners een **levendige kern** ontstaan waar ook mogelijks terug **functies** als horeca en sportroutes worden herintroduceerd. Volgens velen liggen de functies nu voornamelijk gebundeld nabij de sporthal. Meer mensen op straat zou daarnaast zorgen voor **sociale controle** en vermindering van verkeersovertredingen.

Parkeren aan de **middengeleider** wordt als gevaarlijk ervaren en mag voor veel bewoners verdwijnen, al is niet iedereen daarvan overtuigd. Wel moet rekening worden gehouden met de inwoners die nu gebruik maken van deze parkeerplekken en moeten zij **elders een plaats** krijgen in het ontwerp. Daarnaast is er een algemene wens voor minder parkeerplaatsen en een smallere, minder rechtlijnige weg. Een suggestie om de **wegas** te **verschuiven** zodat het autoverkeer trager moet rijden, zou volgens enkele bewoners een antwoord bieden op een betere veiligheid.

Het fietspad ligt tussen de rijweg en de parkeervakken of bushalte, wat nu zorgt voor zeer gevaarlijke situaties bij het uit- of inrijden van het parkeervak of door openslaande deuren. De bewoners zijn het er unaniem over eens dat er een **vrijliggend fietspad** moet komen zonder obstakels.

Gevaar/zwakke plekken	Kansen/opportunities
Parkeren aan middengeleider belemmert zicht voor automobilisten vanuit Kerkstraat	Interessante ligging voor dorpsknoop: op boogscheut van sporthal
Door breed wegsegment, illusie van sneller te mogen rijden	Kans op ontharding, meer groen in de plaats
Functies liggen nu achter projectgebied, dus geen levendigheid op tracé	Hier ruimte voor voldoende breed fiets- en wandelpad
Esthetisch nu geen interessante situatie, veel verharding en grijs	Nieuwe ruimte die vrijkomt kan men geven aan de inwoners. Inzetten op functies voor meer levendigheid in straatbeeld
Gevaarlijke situatie met bushalte en fietspad	

Stop D: schoolomgeving

Bij de schoolomgeving komen de thema's **verkeersveiligheid** en **signalisatie** voornamelijk naar voor en dienen absolute prioriteit te krijgen boven beleving en groen. De mensen die de straat kennen, weten dat ze voorzichtig moeten zijn, maar veel passanten die door Zaffelare passeren worden niet op tijd gewaarschuwd of gesignaleerd dat zij een zulle school passeren. Ook de wegingdeling is tegenstrijdig. Nabij de school verandert de weg in een soort trechter, wat bestuurders de illusie geeft om sneller te mogen rijden. Daarnaast zorgt de oude school en kapel van de zusters van Liefde ervoor dat de school deels wordt 'verstopt' en van ver niet zichtbaar is. Mogelijke oplossingen zijn om dit deel van het tracé te **verleggen** en **versmallen** zodat men zal afremmen. Daarnaast kan het invoeren van een **plateau** een **afremmend effect** hebben. Enkele inwoners haalden daarnaast ook aan dat een oplichtend bord of felle kleuren op het wegdek de **oplettendheid** van de weggebruikers kan verhogen.

Ook de locatie van de **bushalte**, die nu stopt aan de school, is volgens de bewoners geen veilige plaats. Het in- en uitrijden van de bus in combinatie van het aanliggende fietspad zorgt voor gevaarlijke situaties. Men stelt voor om de halte op enkele meters van de school te voorzien of deze te combineren met de halte van De Lijn. Daarnaast zou het invoeren van een **'kiss and ride'** aan de schoolzone wel een idee zijn.

Bewoners geven aan dat zij 50 km/u goed vinden voor de schoolomgeving, maar handhaving strenger moet door in te zetten op snelheidsremmende elementen. Daarnaast erkent men wel de potentie van 30 km/u naar een smallere rijweg en meer breedte naar fietsers toe bij deze zone.

Ter hoogte van de oude school komt een **nieuwe woonontwikkeling** bij, daar moet rekening mee gehouden worden in de nieuwe omgevingsaanleg aangezien de nieuwe in- en uitrit van de ondergrondse garage dichtbij de rooilijn komt te liggen. Hier ook opnieuw oppassen voor het in- en uitrijden van auto's over het fiets- en wandelpad. Aan de Triestlaan komt voor de nieuwe ingang van de school een grote parking waar kinderen worden afgezet. Op die manier moet er in het nieuwe wegontwerp aandacht zijn voor de versterking van de verbinding tussen de **achterkant** van de school en de gewestweg aangezien een heel deel van de inwoners via de achterkant de school binnenkomen en zo minder druk leggen op het onthaal langs de N449.

Zwaktes/gevaar	Kansen/opportunities
Schoolomgeving wordt bij binnenrijden niet gesignaleerd aan automobilisten	Door voldoende ruimte rond schoolomgeving, meer kansen op veilige tussenruimte
Verkeerinfrastructuur tegenstrijdig aan functie en gewenste snelheid van de zone	Creëren van groene schoolincom met mogelijkheid tot ontmoeting en verblijven
Bushalte nabij school gevaarlijk voor fietsers	Veilige fiets en wandelpaden + oversteek = minder voertuigen op de baan, meer kinderen veilig met de fiets naar school
Veel inwoners vermijden binnenrijden langs voorkant aangezien het daar zo gevaarlijk en druk is elke ochtend	Indien toegang achterkant school, minder passage langs N449

Stop E: centraal segment

Een vierde stop werd gehouden nabij het smalste wegsegment van de weg, namelijk ter hoogte van huisnummer 5. Er is een pitazaak in de buurt, maar het ontbreken van zitgelegenheid buiten maakt het minder **uitnodigend** om er te verblijven. Naast de pitazaak is een **mindervalidenparkeerplaats** voor één van de bewoners, die niet mag verdwijnen en moet dus in het nieuwe ontwerp worden geïntegreerd.

De fiets- en wandelpaden zijn in deze zone veel te smal, wat een onveilig gevoel geeft. Een **gemengde ruimte** voor fietsers en voetgangers wordt gezien als een oplossing voor de te smalle fiets- en voetpaden, wat beter wordt bevonden dan een combinatie van fietsers en auto's. Fietsuggestiestroken wordt door geen enkele bewoner naar voor geschoven als mogelijke oplossing. Vanuit de Groene Kring, een vereniging van jonge land- en tuinbouwers wordt gevraagd voor aandacht voor zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer en de toegankelijkheid hiervoor te behouden. Een inwoner vraagt of er snellere **tijdelijke oplossingen** mogelijk zijn, zoals het gebruik van verf of blokken.

De parkeerplaatsen in dit gedeelte zijn voornamelijk voor de bewoners in de straat. Mensen willen de bewoners hun parkeerplek **niet afnemen**, hoewel er ook een vraag is naar veiliger fietsen. Er is ook een beperkte vraag naar parkeerplaatsen voor klanten van **lokale handelaars**, die anders mogelijk fout parkeren om toch dichtbij de winkel te kunnen staan.

Tot slot is er een voorstel om vanaf de pitazaak de weg anders in te richten, zodat men het gevoel krijgt een dorp binnen te rijden.

Gevaar/zwakke plekken	Kansen/opportunities
Weinig ruimte, geen ideale fiets- en wandelbreedte op dit segment	Pitazaak als functie op weg, zorgt voor openbare functie in wegtracé
Fietspad en voetpad aanliggend aan baan	Smal wegsegment inzetten als signalisatie bij 'binnenkomen van dorp'
Weinig beschikbare openbare ruimte voor een uitnodigende zitplek nabij pitazaak	
Zwaar vrachtverkeer zal een plaats moeten krijgen en heeft ruimte nodig in straatprofiel	

Stop F: Oosteinde – Bosdam

Bij Oosteinde heerst een voorkeur voor een nieuw wegprofiel waarbij **parkeren** mogelijk blijft, maar men wenst de **rechtlijnigheid** van de weg te doorbreken om zo veiligheid garant te stellen. Hier en daar kunnen parkeervakken plaatsmaken voor **bomen**, wat de snelheid van het verkeer verlaagt. Aan Oosteinde sluiten veel zijstraten aan die vaak voor gevaarlijke situaties zorgen aangezien auto's hier sterk vooruit moeten rijden om zicht te hebben op afkomend verkeer op de voorrangsweg. Op die manier zijn de fietsers en voetgangers weer in het nadeel. Om **zichtbaarheid** voor de oversteek van de zijstraten te verbeteren raden de bewoners aan om bij elke zijstraat een **zebrapad** te plaatsen. Op die manier denken zij dat het verkeer zal worden vertraagd en er meer oplettendheid heerst bij automobilisten.

Parkeerplaatsen in oostelijke stuk van Oosteinde (voorbij Kluiestraat) worden niet aangewend i.f.v. activiteiten in het dorp. Merendeel geeft aan dat deze gesupprimeerd mogen worden. Al wordt door anderen opgemerkt dat deze nodig zijn i.f.v. bezoekers.

De situatie nabij Bosdam wordt als zeer **gevaarlijk** ervaren bij fietsers. Om veilig naar het provinciaal domein Puyenbroek te rijden, moeten fietsers vaak **illegale routes** nemen, omdat de legale manier te gevaarlijk is. Fietsers die vanuit Bosdam komen rijden vaak eerst richting het noorden en via de Kasselstraat naar het centrum, voornamelijk vanwege de hoge snelheid van het verkeer. Het kruispunt zou volgens enkele inwoners verhoogd moeten worden aangelegd om de veiligheid te verbeteren. De meningen over een **afzonderlijk fietspad** richting Bosdam zijn verdeeld. Sommigen wijzen op de slechte **zichtbaarheid** van fietsers vanaf de Dijkgracht, zoals ook in sessies met jongeren werd besproken. Anderen willen het fietspad behouden als een **vlotte verbinding** naar Bosdam.

Gevaar/zwakke plekken	Kansen/opportunities
Veel zijstraten takken aan op hoofdweg met problemen door slechte zichtbaarheid en signalisatie	Voldoende ruimte om creatief om te gaan met straatprofiel
Bosdam gevaarlijkste punt voor fietser	Oosteinde Bosdam legt verbinding met mooi provinciaal domein Puyenbroek
Geen veilige verbinding met provinciaal domein Puyenbroek	Mogelijkheid om nieuw fietspad te integreren met betere verbinding naar Bosdam
Oosteinde en Bosdam nu vaak overgeslaan als kortste route aangezien deze zo onveilig is	

Samenvatting

Op vlak van **veerkeersveiligheid** kan algemeen worden geconcludeerd dat de inwoners elke zijstraat willen voorzien van een **oversteek** (eventueel zebra) en bijbehorende **signalisatie**. Ook de schoolomgeving moet van ver gesignaleerd worden om gemotoriseerd verkeer op afstand te waarschuwen. Ten tweede moeten alle parkeervakken die te dicht bij een zijstraat staan, worden verwijderd om het **zicht te maximaliseren**. Ten derde wenst een groot deel van de bevolking de weg op diverse delen te verschuiven of deze te voorzien van verhoogde plateau's als **snellheid remmende maatregel**. Ten slotte zorgt **zwaar vrachtverkeer** nu vaak voor onveilige situaties. Bewoners pleiten voor een **snellheidsbeperking** en om gemotoriseerd (zwaar) vrachtverkeer te minimaliseren binnen het tracé. Daar tegenoverstaand werd vanuit de **Groene Kring** Zaffelare gepleit voor de goede **toegankelijkheid** van zwaar vrachtverkeer, aangezien zij deze weg nodig hebben voor bevoorrading en ophaling van diverse goederen in de regio en alternatieve routes vaak niet mogelijk zouden zijn.

Op vlak van **toegankelijkheid** moeten de voet- en fietspaden overal voldoende breed zijn zodat mensen met een rolstoel of buggy er gemakkelijk gebruik van kunnen maken. Ook de aanwezigheid van een WZC legt extra motivatie op een goede toegankelijkheid van dit tracé. De locatie van rioolkolken, verkeerspaaltjes zijn soms ongelukkig geplaatst en zorgt zowel voor actief als gemotoriseerd verkeer voor problemen.

Qua parkeerbehoefte zijn de meningen onder de inwoners verdeeld. Over het algemeen wil men op het gemeentelijk plein enkele parkeervakken behouden, maar met oog op **kortparkeren**. Bij kruispunt Zaffelare-Dorp en de Kerkstraat en voor de kerk zou men meer plaats willen voor verblijven en mogen de meeste **parkeervakken** op de **middenberm verdwijnen**. Verder op het tracé willen inwoners enkele parkeervakken behouden voor de inwoners die er nu al gebruik van maken. In Oosteinde – Bosdam zouden minder parkeerplaatsen kunnen voorzien worden, maar kan **afwisselend** worden geïntegreerd met plantvakken, of afwisselend langs beide zijden van de straat.

Niet enkel of functioneel vlak werd input gegeven. Vanuit **esthetisch oogpunt** werden enkele hoofdthema's naar voor geschoven bij de inwoners. Zo werd gevraagd naar gezelligere verlichting en verharding over het volledige tracé en aangename **verblijfplaatsen** al dan wel, of niet in een groen jasje. Bovendien wil men meer **functies** of potentie tot nieuwe functies langs de N449 om de levendigheid van de straat te versterken. **Beplanting** is daarnaast zeker gewenst, maar deze mag de veiligheid/zichtbaarheid niet in het gedrang brengen.

Vervolgstappen

Op basis van de input van de bewoners gaan we nu aan de slag met het uitwerken van **de eerste concepten** voor de nieuwe weg. Tegen eind dit jaar willen we een voorstel in de vorm van een zogenaamde startnota klaar hebben. Hierin stellen we ons idee van hoe de nieuwe weg er kan uitzien voor. Met dit eerste voorstel willen we terug naar de bewoners komen om feedback te krijgen op de gemaakte keuze. Dat zal begin 2025 zijn. Hierna sturen we bij en passen we aan tot het ontwerp helemaal goed zit. Eens afgeklopt kunnen we dit vertalen in technische plannen.