

Openstaande zaken en argumentatie herinrichting Zeeheldenbuurt

1. Inspraak en communicatie.

- In de meedenkfase in 2020-2021 is door de gemeente beloofd dat bewoners via meedenkgroepen op straatniveau invloed krijgen.
- In 2023 bij de start van het project werd door het projectteam gesteld dat voor meedenken geen ruimte is: Vanwege de complexiteit alles zou al vrijwel vastliggen. In het project is alleen inloopbijeenkomst voor bewoners voorzien gericht op individuele reacties. Uit de presentaties van het voorlopig ontwerp op 16 april, 10 juni en 10 juli blijkt dat bewoners grote moeite hebben met uitgangspunten van het ontwerp (inrichting als eenrichtingsweg voor tweerichtingsverkeer zonder uitwijkmogelijkheden = zie vergunningsaanvraag) en dat het ontwerp vele fouten en onvolkomenheden bevat.
- Op 11 juli vraagt de raad om een extra inspraakronde.
- Er komt op 27 september een ronde door de wijk van bewoners en projectteam op basis van een knelpuntenkaart door bewoners gemaakt. Het betreft alleen fouten in het ontwerp. Uitgangspunten /ontwerpprincipes van het project mochten niet ter discussie worden gesteld. De rondgang leidde echter tot substantiële aanpassingen in het ontwerp: dit geeft tevens de relevantie van inwonersparticipatie aan.
- Het project reageert vaak niet of erg laat op onze vragen en opmerkingen. Op onze gebundelde reacties van bewoners (13 mei) werd pas eind juni deels gereageerd (op specifieke knelpunten).
- Voor bewoners wil het project alleen nog een inloophmoment met presentatie en uitleg van het definitief ontwerp. Er kunnen dan alleen nog opmerkingen gemaakt worden over pertinente fouten.
- Na ca 3 maanden (rond 22 oktober) hebben veel bewoners een reactie ontvangen op hun vragen en opmerkingen n.a.v. het ontwerp van 10 juli. Helaas komen veel van de reacties naar bewoners niet overeen met de rondgang en de terugkoppeling daarvan. Veel van de reacties zijn daarbij niet volledig en diverse vragen en opmerkingen worden niet beantwoord.
- De toelichting op het ontwerp wordt vooral mondeling via een presentatie op bijeenkomsten. Belangrijke informatie wordt niet vooraf gedeeld en vaak ook niet eens achteraf.
- We beschikken dus niet over een integrale schriftelijke toelichting op en onderbouwing van het ontwerp. Op ons verzoek op een deugdelijke onderbouwing werd gereageerd met een lijst van beleidsstukken. Hieruit viel de onderbouwing niet te distilleren. Dit alles bemoeilijkt het ontwikkelen van deugdelijke alternatieve oplossingen.

Conclusie: Veel bewoners voelen zich in dit project nog steeds niet serieus genomen. Op de hoofdlijnen heeft er nog steeds geen goed gesprek met bewoners op straatniveau plaatsgevonden.

Onze voorstellen:

1. Zorg dat er tijdens de bijeenkomsten en echt gesprek komt tussen bewoners en project op basis van feitelijke argumentatie en biedt ruimte voor substantiële aanpassingen.
2. Meet de tevredenheid van bewoners over het geheel en de onderdelen met een enquête onder alle bewoners in het plangebied en laat deze tevredenheid meetellen bij het beoordelen van het definitieve ontwerp

2. Voorlopig Resultaat van de rondgang

Aanpassingen

- a. Parkeerplaatsen gesitueerd tegen erfafscheidingen, uitritten enz zijn verplaatst of krijgen uitstapmogelijkheid
- b. Groenstroken voor inritten en tuinpaden worden aangepast
- c. Daar waar vrachtverkeer draaicirkels niet kan maken vinden aanpassingen plaats

- d. Toegangstraten tot de buurt (Slijpkruikweg, van Heemskerckstraat, Piet Hein straat) blijven (deels) breed. Van Zantenstraat, Karel Doormanstraat en 2^e deel Wilterdinkstraat behouden huidige inrichting met parkeren op straat.
- e. Eenrichtingsverkeer rond Banckertplein en Lettertuin is van de baan
- f. Er komt een groene parkeerplaats voor ouders van de Lettertuin i.p.v parkeren op gras Banckertplein
- g. Er wordt een parkeerplaats aan de Veldhuizerweg gerenoveerd
- h. Verlies van bomen wordt gecompenseerd op andere plaatsen en slechte bomen worden vervangen

NB. Rondgang was op basis van knelpuntenkaart opgesteld door actieve bewoners. Deze fouten in het ontwerp hadden anders later opgelost moeten worden: dit heeft gemeente veel geld bespaard

Welke aanpassingen worden niet gedaan

- i. Inrichting als eenrichtingsweg voor tweerichtingsverkeer blijft in de meest straten met uitwijken over schuine trottoirbanden
- j. Verhoogd parkeren aan 1 kant van de straat blijft in de meeste straten
- k. Trottoirs aan 1 kant van de straat blijft (dit zijn soms smalle trottoirs).
- l. Bomen in beeldbepalende lanen worden niet ter plekke aangevuld of vervangen
- m. Er komen ca 300 groenstroken waarvan 250 onder bomen. Onder grote bomen komt een kruidenmengsel
- n. Parkeerplaatsen gesitueerd naast groenstroken zodat je uitstapt in groenstrook blijven
- o. Met name het ontwerp voor Bettekamp en de Kraatsweg/Veldhuizerweg wordt niet gewijzigd, terwijl bij deze straten grote nadelen aan het ontwerp kleven.

3. Openstaande zaken: aanpassingen die niet worden gedaan

3.1 Inrichting van de straten

Ontwerp: smallere straten worden ingericht als eenrichtingsstraat (3.85 breed) voor tweerichtingsverkeer in combinatie met verhoogd parkeren aan één zijde.

Trottoir aan één zijde, groenstroken aan de andere zijde.

Uitwijken via verhoogde parkeervakken en inritten. Bredere straten met functie voor doorgaand verkeer worden gericht met parkeren op straatniveau.

Gebruikte argumenten gemeente (duurzaam veilig=bij botsing zo lage snelheid dat impact beperkt is):

- Een breedte van 3,85 m in combinatie met klinkers is verkeersremmend
- In de wijk Kernhem is deze breedte toegepast (evenwel geen onderzoeksresultaten)
- 3,85 is gebaseerd op ruimte voor auto (2,40) + fiets (1,45) overeenkomstig ASVV
- verhoogd parkeren is ook om (grote) bomen meer ruimte te geven. De nieuwe stoepanden kunnen bij grote bomen niet op de oude plek geplaatst worden
- er worden schuine goed overrijdbare stoepanden geplaatst zodat auto's en fietsers kunnen uitwijken op trottoirs en uitritten.
- Eenzijdig trottoir maakt ruimte mogelijk voor groenstroken

Huidige inrichting:

Veelal gaat het bij smallere straten om een breedte van 5.60m met op straat parkeren, uitwijken kan via lege parkeervakken en inritten.

In vrijwel alle straten is er een redelijk tot goed beloopbaar trottoir aan twee kanten, van 6 of zeven tegels breed (180-210cm). De trottoirs worden veel gebruikt door de vele wandelaars met of zonder honden en spelende kinderen.

Onze reactie:

In de huidige inrichting is rijloper effectief 3,60 (5,60 – 2,00m parkeren) met veelal aan twee kanten parkeren. Huidige inrichting dus meer verkeer remmend. Verhoogd en eenzijdig parkeren met rijloper 3,85m verhoogt de snelheid.

Het verhoogd parkeren is niet bevorderlijk voor het stimuleren van lagere snelheden, want er ontstaat een visuele scheiding tussen rijbaan en parkeervak/stoep. Wanneer op de rijloper wordt geparkeerd krijgen automobilisten de indruk dat de weg smaller is, met een lagere snelheid als gevolg. Bij een weg waar verhoogd geparkeerd wordt langs de weg, is de weg zelf vrij en oogt het overzichtelijker waardoor er vaak harder gereden wordt. (Advies extern verkeerskundige)

Bovendien is er in de huidige inrichting een grotere flexibiliteit omdat er geen barrières (schuine drempels zijn voor fietsers om uit te wijken). Er zijn geen ongelukken in de wijk behoudens fietsers die onderuitgliden bij vorst op kruispunten waar niet wordt gestrooid. Wandelaars en spelende kinderen kunnen in de huidige inrichting een blokje om zonder over te hoeven steken.

Diverse toegangswegen zoals de van Heemskerckstraat, de Piet Heinstraat en de Slpijkpruikweg hebben met de huidige inrichting meer mogelijkheden voor uitwijken en leveren daarom een betere doorstroming van het verkeer.

De lagere schuine stoepranden zijn goed voor afscheiding van een verhoogd trottoir. Rechte stoepranden geven meer ongelukken en bemoeilijken oversteken (ouderen, rolstoelen, rollators). (En ze geven kinderen de mogelijkheid om te "stoepranden").

Schuine stoepranden zijn echter niet geschikt voor uitwijken van fietsers. Utwijken voor auto's op schuine trottoirbanden is voor fietsers (m.n. ouderen en ouders met kinderen) een risico voor vallen (donker, regen, bladeren, vorst).

Voor fietsers, met name ouderen of ouders met kinderen, kan het een onveilig gevoel geven wanneer er een breed voertuig langskomt. Tegen een schuine band kan dan relatief eenvoudig worden omgefietst, maar bij ouderen die vaak een e-bike hebben kan het toch misgaan. Bij neerslag kan men ook sneller uitglijden op een schuine band. Bakfietsen en scootmobielen kunnen bij normale auto's doorrijden, bij bredere voertuigen moeten zij ook uitwijken. In de nieuwe situatie is het voor moeders met kinderwagens en ouderen met rollators juist door een schuine band gemakkelijker om zich door de wijk te verplaatsen. Het oversteken in het midden van een wegvak wordt gemakkelijker door de schuine band i.p.v. een 'normale' stoeprand. De plateaus liggen op gelijke hoogte met het trottoir wat oversteken makkelijker maakt. Zie nog wel onze wel bovenstaande opmerking over de plateaus. (Advies extern verkeerskundige)

Het ontbreken van een doorlopend looppad langs één van de zijden van de straat beperkt de mogelijkheid van bewoners om veilig naar de naaste burens te lopen of een blokje om te lopen zonder de straat te hoeven oversteken. Ook het spelen van kinderen op het trottoir wordt beperkt.

De grote hoeveelheid bomen in de buurt geven de grootste bijdrage aan de het verminderen van hittestress. Groenvakken onder de bomen zullen er weinig aan toevoegen. Verder zijn er in de buurt veel voor- en achtertuinen die ook bijdragen aan de groenstructuur. In die zin hebben de groenvakken ook een beperkter bijdrage aan het totaal van het groen dan het project doet voorkomen. In het plan wordt het aantal bomen fors verminderd, bijdrage van een boom aan hittestress en biodiversiteit is groter dan een paar groenvakjes.

De extra groenstroken dienen afgewogen te worden tegen de functionaliteit en leefbaarheid.

NB. De voorgestelde inrichting zal uitnodigen tot verkeersovertredingen die zee waarschijnlijk niet worden gehandhaafd, waardoor er ook gevaar voor spelende kinderen en wandelaars ontstaat.:

- auto's die uitwijken over het trottoir i.v.m. een tegenligger
- auto's die (deels) op het trottoir parkeren i.v.m. de schuine rad aan de andere kant. (zie Concordialaan e.o.)
- auto's die deels op de rijweg parkeren, omdat men passagiers niet wil laten uitstappen in een groenstrook
- personenauto's en vrachtauto's die via het trottoir bochten afsnijden op plateau. Hier is in het ontwerp ook rekening mee gehouden door de versteviging van de ondergrond in de bochten.

Ons voorstel:

- Handhaven huidige inrichting in straten waar geen (grote) bomen zijn.
- Handhaaf een goed trottoir aan een zijde en loopstrook aan de andere zijde (indien nodig ten koste van het formaat van de groenstrook).

Als reactie op dit voorstel geeft het project het argument van uniformiteit van de straten. Echter de buurt kent al veel straten (die buiten het project vallen) met wisselende inrichting.

3.2 Bomen en groenvakken

Volgens het laatste ontwerp (10 juli) komen er ca. 250 groenvakken onder bomen en ca 58 losse vakken. Dit zou het groen in de openbare ruimte van 1% naar 10% brengen. Er worden (volgens het ontwerp van 10 juli) 91 bomen gekapt (waarschijnlijk meer) en 62 bomen teruggeplaatst. Er zijn drie soorten beplanting: heesters, bloemen en kruidenmengsel ('bermmengsel'). Kruidenmengsel wordt toegepast in straten met grote bomen en dan ook in losse groenstroken.

Argumentatie:

Groen is belangrijker tegen hittestress en biodiversiteit

Groenvakken zorgen voor CO2 reductie (minder beton)

Groenvakken beperken de kosten.

Bomen kunnen niet worden vervangen door aanwezigheid van kabels en leidingen

Huidige inrichting:

Kleine boomspiegels, incidenteel ingeplant en onderhouden door bewoners. Nauwelijks groenvakken. Lanen met bomen die hun karakter verliezen doordat zieke bomen worden gekapt en niet worden vervangen.

Onze reactie.

Bomen

Bewoners hebben in alle enquêtes, bijeenkomsten enz. laten weten dat ze graag bomen vervangen zien worden en meer bomen willen. Er komen nu ca 250 groenvakken onder bomen en ca 58 losse vakken. De groenvakken onder de bomen worden groter om de bomen zo lang mogelijk gezond te houden. Echter veel bomen hebben het moeilijk, zijn onlangs veel wortels kwijtgeraakt in onderhoudsactie. Bovendien is het maar zeer de vraag in hoeverre zij beschadigd worden bij de werkzaamheden. Zorg hebben we over een kaalslag die er mogelijk aankomt.

In de afgelopen jaren zijn diverse bomen weggehaald met de belofte dat ze tijdens de herinrichting zullen worden terug geplant. Er zijn bovendien ook diverse zwakke bomen in de buurt. Niet terug planten van bomen betekent dat de straten steeds kaler gaan worden, met grote invloed op straatbeeld en hittestress.

Op een aantal plekken worden bovendien kabels en leidingen vervangen in aanloop naar de uitvoering van de herinrichting. Hier liggen o.i. kansen voor plaatsing nieuwe bomen.

In straten met weinig bomen zou het substantieel meer mogen kosten om bomen te planten ook met kabels en leidingen in het geding. Er lijken daar diverse mogelijkheden voor met diverse kostenplaatjes. De extra kosten zijn ons tot nu toe niet voorgerekend.

Het planten van extra bomen in de grotere plantsoenen in de buurt juichen we toe, zolang omwonenden daar bij betrokken worden. En ook moet dit niet worden gezien als een vervanging van de bomen die uit de overige straten verdwijnen.

Het betekent dat een toekomstvisie nodig is voor de lange termijn met bomenvervangingsplan, zodat over 20 jaar de straten nog steeds bomen hebben.

Groenvakken

Goed om grotere boomspiegels met meer ruime voor de bomen. Ook prima om groenvakken op straatdelen te situeren waar geen bomen staan en kunnen staan.

Groenvakken moeten echter de functionaliteit van de straat niet onevenredig beperken.

Groenvakken met (experimentele?) kruidenmengsels doen geen recht aan uitstraling van de straten met veel bomen. Zijn wellicht mooi op enkele moment in het jaar, maar zullen grootste deel van het jaar als rommelig worden ervaren en dus ook rommel aantrekken. Ook onder bomen kunnen met beperkte bodemverbetering veel schaduw minnende planten groeien.

Daarnaast wordt het trottoir aan een zijde opgeofferd voor groenvakken. Beter is groenvakken en boomspiegels te beperken en bewoners per straat te betrekken bij beplanting en onderhoud en geef mogelijkheid tot verruiming bij tevredenheid en succes.

Onze voorstellen:

- Inventariseer waar wel bomen kunnen komen in de lanen
- Maak een plan met bijbehorend budget voor vervanging i.c.m. aanleg nieuwe bekabeling en leidingen om wel bomen te planten nu en de komende jaren
- Beperk omvang groenvakken zodat er ruimte is om naar de burens te lopen.
- Hergebruik zoveel mogelijk materialen (met name trottoirtegels, ook de oudere tegels) t.b.v duurzaamheid en CO2 reductie.
- Betrek bewoners die dat willen, per straat bij de beplanting en onderhoud van de vakken.

3.3. Bettekamp

Ontwerp: Smalle straat (3,85) met aan één zijde een beloopbaar trottoir en eenzijdig parkeren (parkeerstroken 2m breed) aan de andere kant groenvakken (ca 2 m breed). Uitwijken via lage schuine stoeprand (20cm breed, 5 cm hoog) bij lege parkeervakken, inritten en trottoir. Bomen staan tegen der erfgrens. Het trottoir (min 120cm) is daarom slingerend rond de bomen aangelegd.

Argument: Om de boomwortels ruimte te geven is, is verhoogd parkeren nodig. De trottoirbanden kunnen niet op de huidige plek worden geplaatst.

Huidige situatie:

Weg van ca 5,60m breed met op straat parkeren, meestal afwisselend van zijde. Snelheid van autoverkeer wordt geremd door weinig overzicht en diverse zijwegen. Trottoirs aan twee kanten zijn excl stoeprand ca 180 cm breed . Huidige inritten lopen schuin af. Samen met de breedte van de bomen is de ruimte op het trottoir op diverse plekken te klein (60cm of minder). Wandelaars maken daarom gebruik van de gehele weg.

Onze reactie

Zie ook onze bovenstaande algemene reacties over smalle straat, verhoogd parkeren, schuine stoepranden, groenvakken en bomen.

1. Richt de hele straat gelijkvloers in, dus zonder schuine stoepranden (scheelt 40cm), met aan beide zijden van de straat een voetpad in een andere kleur.

2. *Door het gelijkvloers maken van de straat met de parkeervakken en het trottoir op dezelfde hoogte, ontstaat er minder nadrukkelijke scheiding tussen verkeersdeelnemers, in dit geval tussen auto's, fietsers en voetgangers. Ook wordt de ruimte beter toegankelijk bijvoorbeeld voor ouderen en voor mindervaliden. (advies externe verkeerskundige)*

3. Kies bij de bestrating voor normale klinkers en niet voor betonklinkers. Dit is mooier en duurzamer.

4. Uitwijken en passeren kan via inritten, lege parkeerplaatsen of trottoir. Voor fietsers, bakfietsen en scootmobielen is er geen belemmering door een stoeprand e

5. Vergroot huidige boomspiegels tot maximaal 3x1,20 meter en plant ze in met vaste schaduwminnende planten. Geldt ook voor losse groenvakken.

Hierbij blijft aanzicht van de Bettekamp als karakteristieke straat behouden en blijft de functionaliteit gelijk, terwijl het wandelen en fietsen wordt verbeterd.

NB. Gelijkvloerse bestrating zou ook goed mogelijk zijn in o.a. de van Zantenstraat en de Hendrik Stafweg

3.4. Slijpkruikweg, Kraatsweg en ook Veldhuizerweg

Ontwerp Slijpkruikweg: breedte 5.50 met op straat parkeren, trottoir aan een kant, groenvakken aan de andere kant

Ontwerp Kraatsweg en Veldhuizerweg: Smalle straat (3,85) met aan een zijde een beloopbaar trottoir en aan de andere kant groenvakken (ca 2 m breed). Eenzijdig parkeren deels langs trottoir en deels langs groenstroken, zonder uitstapstrook.

Uitwijken via lage schuine stoeprand (20cm breed, 5 cm hoog) bij lege parkeervakken, inritten en trottoir.

(vergelijk) Ontwerp van Galenstraat: rijweg breedte 480cm met aan twee zijden een beloopbaar trottoir, minder brede groenvakken (ca. 140cm breed) en parkeervakken naast de groenstroken.

Huidige situatie

Totale wegbreedte is voldoende voor twee-richtingsverkeer, parkeren op straat en tweezijdige trottoirs

Onze reactie

Slijpkruikweg, Kraatsweg, Veldhuizerweg en de Van Galenstraat zijn belangrijk voor de ontsluiting van de westelijk daarvan gelegen woningen aan de Witte de Withstraat, Zoutmanstraat en Van Speijkstraat. Daarnaast is de Kraatsweg heel belangrijk voor het auto- en fietsverkeer van en naar de Veldhuizerschool. Ook voor de bevoorrading van instellingen en bedrijven in deze buurt. Die functie zal nog intensiever worden na ingebruikneming van het nu in aanbouw zijnde woon-zorgcentrum op het adres Kraatsweg 9a. De trottoirs aan beide zijden van de weg worden intensief gebruikt door wandelaars van en naar stadspark Kernhem. Het gaat om wandelaars en sporters van alle leeftijden. Veel door mensen met mobiliteitsproblemen, die gedwongen zijn scootmobiels en rollators te gebruiken. Op deze functie zijn de wegen ruim 40 jaar geleden op ontworpen en ingericht. Ook al was het woon-zorgcentrum er uiteraard toen nog niet. Het overgrote deel van de bewoners ervaart deze situatie positief. Natuurlijk zijn er af en toe kleinere en grotere ergernissen over het gedrag van een beperkt aantal weggebruikers. In hoofdzaak is de waardering positief.

Het zal dan ook geen verrassing zijn dat het overgrote deel van de bewoners de huidige inrichting van deze straten graag zo wil behouden