

# RECONSTRUCTIE OOSTERBEEK NOORDOOST, BUURT TALUD

## UITGANGSPUNTEN ONTWERP

<b>Documentnr.:</b>	AANPASSINGEN OP HOOFDLIJNEN VAN HET ONTWERP
<b>Projectnummer:</b>	51187217
<b>Status:</b>	Definitief
<b>Datum:</b>	31 maart 2022
<b>Auteur:</b>	Ing. W. van Ommeren & Ing. M. Twilhaar

### 1.1 AANLEIDING

Het bouwteam, bestaande uit van Gemeente Renkum en Roelofs, heeft in de afgelopen periode hard gewerkt aan de uitwerking van het nieuwe plan voor de wijk Talud. Het plan is uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp, waar u als bewoner en/of ondernemer tussen 7 en 20 februari op kon reageren.

Via verschillende inloopmiddagen en online via de PraatMee-website zijn er meer dan 900 opmerkingen binnengekomen op het voorlopig ontwerp. Door de uiteenlopende reacties heeft het bouwteam ervoor gekozen de opmerkingen niet direct stuk voor stuk te beantwoorden, maar eerst op hoofdlijnen de keuzes voor het ontwerp uit te leggen. Dat doen we in deze notitie. De uitleg is een algemene reactie op de 900 opmerkingen. De reacties op de individueel gestelde opmerkingen volgen bij de volgende ontwerpronde in juni.

In dit document zijn ook de uitkomsten en keuzes te lezen van enkele ontwerp-dilemma's die met de klankbordgroep op 17 maart zijn besproken.

### 1.2 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN OP HOOFDLIJNEN

In deze paragraaf worden de algemene keuzes op hoofdlijnen toegelicht.

#### **Parkeren**

##### *Keuze*

We blijven bij het uitgangspunt om een balans in de wijk aan te brengen tussen parkeren, groen en veiligheid.

##### *Toelichting*

Bij het voorlopig ontwerp is aangegeven dat er minder parkeerplaatsen terugkomen, dan er op dit moment aanwezig zijn. De meningen hierover in de wijk zijn verdeeld. Er zijn veel reacties gekomen van bewoners die een maximaal aantal parkeerplaatsen willen. Daarnaast is er een grote groep mensen die voorstander is van een groenere inrichting. Een aantal kijkt zelfs actief, of ze het aantal auto's kunnen verminderen door gebruik te maken van een deelauto.

De gemeente wil de wijk graag toekomstgericht inrichten, waarbij er ook aandacht is voor het tegengaan van hittestress en klimaatadaptatie. Vanuit dat oogpunt zouden wij zelfs graag meer groen willen toevoegen. We zijn ervan overtuigd dat een groene inrichting bijdraagt aan een meer leefbare wijk. Daarnaast blijkt uit de reacties ook dat mensen begrijpen dat parkeren in bochten tot overlast en verkeersonveiligheid zal leiden. Parkeren in bochten willen we daarom ontmoedigen. We hebben de overtuiging dat we in de ( nabije) toekomst anders met mobiliteit om gaan, waardoor er veel minder

auto's komen. We zijn ons er natuurlijk van bewust, dat dit nu nog niet het geval is en dat mensen ook graag hun auto in de buurt van hun woning willen parkeren.

Toch blijven we bij de keuze om een balans in de wijk aan te brengen tussen parkeren, groen en veiligheid. We zien in het huidige ontwerp nog wel wat optimalisatie voor het toevoegen van extra parkeerplaatsen, zonder dat deze balans verloren gaat.

De gemeente gaat met de bewoners van het deelauto-initiatief om tafel om te kijken of de gemeente het initiatief actiever kan ondersteunen.

Bij het ontwerp hebben we het altijd gehad over de officiële parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen voldoen aan een bepaalde grote en locatie (bijv. niet voor inritten). De telling van het huidig aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op het aantal geparkeerde auto's. Dit is inclusief auto's die geparkeerd zijn in bochten, bij kruisingen of voor (eigen) inritten.

### **Geen hertelling auto's**

Een aantal bewoners heeft aangegeven dat de telling qua parkeerdruk van eind juni/begin juli 2020 niet op een goed tijdstip is geweest, omdat er bijvoorbeeld al bewoners op vakantie waren. Dit kunnen we begrijpen. Een nieuwe telling op dit moment is echter ook niet juist, omdat Vivare in de wijk aan het werk is. Daarnaast hebben we in alle gesprekken gehoord, dat er best veel op plekken wordt geparkeerd, waar geen officiële parkeerplaatsen kunnen komen (zoals voor inritten en in bochten). We kunnen tellingen en daadwerkelijke parkeerplaatsen daarom nooit goed laten overeenkomen.

### **Parkeerstroken i.p.v. parkeervakken**

Omdat veel bewoners als reactie geven dat er meer auto's in parkeerstroken geparkeerd kunnen worden dan bij afgebakende parkeervakken, gaan we parkeerstroken toepassen. Dit houdt in dat het gebied waar geparkeerd mag worden wel nadrukkelijk wordt aangegeven, maar dat er geen exacte vakken worden aangegeven.

### **Verhoogd parkeren**

In het ontwerp houden we aan dat de parkeerplaatsen verhoogd worden aangelegd. Als basis zal er dus een schuine stoepband (geleideband/rijwielpadband) komen tussen de weg en de parkeerplaats. Hierdoor ligt de parkeerstrook hoger dan de weg. De stoep komt op dezelfde hoogte als de parkeerstrook. Dit lijkt op de inrichting van de Cornelia Schadeweg zoals te zien is in Figuur 1 Voorbeeld materiaal buurt Talud. Op sommige plaatsen kan hier wel vanaf worden geweken.

### **Breedte van de stoep**

De standaard breedte voor een stoep wordt 1,50 meter. Dit is zonder stoepband. Ook laten we de stoep op de plateau's/kruisingen zoveel mogelijk doorlopen. Dit was in het voorlopig ontwerp nog niet goed verwerkt. Op sommige plekken wordt de stoep versmald naar 90cm om een groenvak te maken.

Niet in alle straten is er voldoende ruimte voor een stoep van 1,50 m, omdat er bijvoorbeeld aan de andere kant van de weg een toegangsstrook nodig is. Zie het volgende stukje over uitstap-/toegangsstrook.

### **Uitstap-/toegangsstrook**

Op de locaties waar geen stoep aan beide kanten van de weg aanwezig is of het principe "lopen op straat" wordt toegepast, maar wel woningen aanwezig zijn met toegangspadjes, is het de bedoeling een uitstapstrook te maken.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is een breedte van 45cm voor een uitstapstrook voldoende. Alleen hebben veel bewoners aangegeven dat de uitgang van bijvoorbeeld het tuinpad dan te veel geblokkeerd wordt. We willen daarom bij/voor woningen een breedte hanteren van 90 cm (exclusief de stoeprand) voor de uitstap-/toegangsstrook. Hierdoor blijven woningen bereikbaar voor bijvoorbeeld fietsen en kinderwagens.

Dit kan betekenen dat op sommige plekken de benodigde ruimte van 90 cm niet aanwezig is, de ruimte ergens vandaag gehaald moet worden. Bijvoorbeeld van de stoep of een groenvak te versmallen.

### **Omvang groenstroken**

De plantvakken van de bomen moeten minimaal 1,00 meter breed zijn. Zo krijgen de bomen voldoende ruimte om te groeien. Waar bomen staan, kan de stoep dan teruggebracht worden tot een minimale breedte van 90 cm over een lengte van maximaal 5 meter. Door deze aanpassing is het mogelijk om extra bomen te plaatsen.

Hiermee kunnen we ook groenvakken maken die inspringen in de weg. Hierdoor wordt geprobeerd de snelheid van de automobilist te beïnvloeden en terug te brengen. De oplossing met groenvakken die inspringen in weg, is alleen mogelijk op plekken waar de toegang tot de tuinen niet wordt belemmerd.

### **Rijbaan breedtes**

Om de verschillende eerdergenoemde breedtes van de stoep, de toegangsstrook en de eventuele groenstrook/-vak mogelijk te maken, moeten we ergens ruimte vandaan halen. Dit zal vooral komen vanaf de weg, zodat het ook minder makkelijk is voor gemotoriseerd verkeer om hard te rijden. We zorgen ervoor dat een vuilniswagen/hulpdienst hier doorheen kan. Verkeer moet, net als in de huidige situatie, op elkaar wachten. Dit pas goed bij het beeld en beleving van een woonwijk waar 'de auto te gast' is.

### **Materiaalsoorten**

De gemeente Renkum gebruikt een standaard voor het toepassen van materialen bij haar projecten. Het ontwerp van de buurt Talud volgt deze standaard zoveel mogelijk. Deze standaardmaterialen zijn onder andere gebruikt in de Cornelia Schadeweg in Oosterbeek. We gaan de buurt met de volgende materialen inrichten:

- Er komen rode straatbakstenen in de weg zoals deze ook in de rest van de gemeente zijn te vinden.
- Kruisingen krijgen plateaus (verhoogde drempels) met grijze betonstraatstenen.
- Parkeerstroken bestaan uit een kader van dezelfde rode straatbakstenen als op de weg en krijgen van binnen een vlak van zwarte rechthoekige betonstraatstenen.
- Voetpaden krijgen betontegels met zwarte uitstraling.
- Alle stoepranden krijgen dezelfde zwarte uitstraling.
- In de uitstap-/toegangsstrook gebruiken we deze tegels ook.



Figuur 1 Voorbeeld materiaal buurt Talud

### **Verkeersveiligheid Backerstraat**

Er zijn verschillende opmerkingen binnengekomen die gaan over de verkeersveiligheid voor voetgangers in de Backerstraat. Dit geldt vooral voor de looproute richting het Zaaierplein voor onder andere het kinderdagverblijf. We hebben bekeken hoe de verkeersveiligheid in de Backerstraat kan worden verbeterd ten opzichte van het voorlopig ontwerp. De verbetering is om aan één zijde een stoep te maken. Aan de zijde van de stoep kunnen in de rijbaan groenvakken gemaakt worden, om zo de snelheid verder te verlagen.

Daarnaast is de keuze gemaakt om van de Backerstraat (tussen het Zaaierplein en de Taludweg) een éénrichtingsweg te maken. De weg is met tweerichtingsverkeer volgens de bewoners en de gemeente niet veilig genoeg. Er wordt nog bekeken in welke richting het éénrichtingsverkeer zal gaan en hoe dit zich verhoudt met de rest van de wijk.

### **Geen afsluiting Zaaierplein**

In het voorlopig ontwerp van februari is een afsluiting van het Zaaierplein voorgesteld. Op deze manier kan gemotoriseerd doorgaand verkeer niet via het Zaaierplein passeren. Deze knip is voorgesteld vanuit de gedachte om het hele Zaaierplein, inclusief het pleintje te vergroenen. Vanuit verkeersoogpunt levert dit geen problemen op, omdat de omliggende straten het extra verkeer aankunnen.

Voor een aantal bewoners levert het wel problemen op. Dit is uit belevingsoogpunt. Tijdens de inloopmiddagen en op de Praatmeeapp is een groot aantal reacties gekomen over deze knip, onder andere over het extra verkeer op de omliggende straten als bijvoorbeeld de Jan van Embdenweg en de



Taludweg. Daarom is de keuze gemaakt om geen knip in het Zaaierplein te realiseren, maar deze wel autoluw in te richten. Dat betekent dat het voor gemotoriseerd verkeer niet aantrekkelijk wordt gemaakt om hierlangs te gaan.

### **Geen groene waterdoorlatende parkeerplaatsen**

De gemeente Renkum, en veel bewoners, hebben de ambitie om de parkeerplaatsen te vergroenen. Dit kan bijvoorbeeld door materialen te gebruiken waar gras in kan groeien, zoals graskeien. De gemeente past dit niet standaard toe en heeft hier ook nog niet veel ervaring mee. De afgelopen tijd zijn daarom door het bouwteam verschillende mogelijkheden bekeken en de voor- en nadelen op een rij gezet. We hebben de conclusie moeten trekken dat de buurt Talud helaas niet geschikt is voor de aanleg van groene doorlatende parkeerplaatsen:

- Door de hoge parkeerdruk kunnen we niet garanderen dat de groene invulling (bijvoorbeeld gras) in de parkeerplaats gaat groeien. Daarnaast kan de begroeiing ook niet goed onderhouden worden als er vaak geparkeerd wordt.
- In de hellende straten bestaat het risico dat de grond mee spoelt naar beneden. Hierdoor komt er modder op straat en uitgespoelde parkeerplaatsen groeit niets meer.
- In het nieuwe ontwerp liggen de parkeerplaatsen boven de stroken waar kabels en leidingen liggen. De netbeheerders moeten in bij onderhoud en spoed makkelijk toegang hebben tot de kabels en leidingen. Door de toepassing van groene parkeerplaatsen is dit niet of slecht mogelijk. Daarnaast is het lastig om na onderhoud de ondergrondweer goed terug te leggen.
- Het systeem kost meer geld dan de 'normale' parkeerplaatsen.

### **1.3 GEWIJZIGDE UITGANGSPUNTEN PER STRAAT**

Onderstaand zijn verschillende uitgangspunten te lezen per straat met wijzigingen die worden doorgevoerd ten opzichte van het ontwerp dat in februari is gepresenteerd. Dit ontwerp staat op de website [www.leefjeomgeving.nl/buurttalud](http://www.leefjeomgeving.nl/buurttalud). Onderstaande punten worden in het volgende ontwerp worden verwerkt.

Dit zijn de wijzigingen per straat op hoofdlijnen. Veel bewoners/ondernemers hebben specifieke detailvragen gesteld. Hier is nog geen keuze voor gemaakt. Bij de aanpassing van het ontwerp kijken we of deze detailvragen kunnen meenemen. Hiervoor geldt dat algemeen belang voor individueel belang gaat. De antwoordenlijst komt begin juni bij het ontwerp. Daarin kunt u als bewoner het antwoord op uw vraag terugvinden.

#### **Wijzigingen Hillhorstweg:**

- Tussen de Noorderweg en de Veritasweg is de Hilhorstweg een éénrichtingsweg. Daarom blijft het parkeren aan de zuidkant (bestuurder stapt uit op straat).  
Tussen de Noorderweg en de Taludweg is de Hilhorstweg tweerichtingsverkeer. Op dit deel ter hoogte van huisnummers 61 t/m 87 wordt het parkeren verplaatst van de zuidkant naar parkeren aan de noordkant (kant met de oneven nummers).
- Het achterpad richting de Reuvensweg/ transformatorhuisje bij Hilhorstweg 6 krijgt een inrit met de Hilhorstweg. Het boomvak wordt hier smaller.

#### **Wijzigingen Backerstraat:**

- Er zijn diverse opmerkingen gekomen dat de Backerstraat tussen de Noorderweg en Jan van Embdenweg een drukke looproute is voor onder andere het kinderdagverblijf. Om te zorgen voor een veilige looproute maken we van de Backerstraat 25 t/m 53 een stoep aan de noordkant.

- Ter hoogte van huisnummer 51/53 in de Backerstraat wordt de stoep doorgetrokken richting de Jan van Embdenweg (kinderdagverblijf).
- Om een stoep te maken op de Backerstraat, worden de parkeerplekken van de Backerstraat tussen de Noorderweg en de Taludweg verplaatst naar de zuidzijde (kant met even nummers).
- De bestaande magnolia (boom) bij Backerstraat 9 blijft;
- Tussen de aansluiting met het Zaaierplein en de Taludweg krijgt de Backerstraat éénrichtingsverkeer. Zie voor meer informatie het stukje Verkeersveiligheid Backerstraat op pagina 4.

#### **Wijzigingen Stortweg:**

- Er is een groot aantal opmerkingen binnengekomen over het wisselende en verspringende beeld van de parkeerstroken en groenvakken. Dit is niet gewenst is of juist te veel van het goede. Daarom worden de parkeerstroken en groenvakken meer samengevoegd, zodat er minder verspringingen zijn;
- Voor het verlagen van de snelheid ontwerpen we op meerdere locaties groene vakken met bomen verspringend in de weg. Hierdoor is het gevoel van een rechte lijn minder.

#### **Wijzigingen Noorderweg:**

- De groenvakken gaan we breder maken. Dit om slingers te creëren waardoor de snelheid af neemt. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met fietsers;
- Er worden een paar snelheidsremmende maatregelen aangebracht in de vorm van drempels;
- Aansluiting fietspad Muntendamstraat op Noorderweg wordt anders vormgegeven. Het doel is om een verkeersheuvel (al dan niet met groen) te creëren waardoor fietsers gestuurd worden en ruimte hebben om op te stellen. Voor gemotoriseerd verkeer is dit een verkeersremmende slinger;
- We proberen extra parkeerplaatsen te creëren door boom- en groenvakken te verplaatsen, bijvoorbeeld naar de andere kant van de weg of te verkleinen. Zo ontstaan langere parkeerstroken;
- De gehele Noorderweg blijft éénrichtingsverkeer. De Utrechtseweg heeft een doorstroombaan. De gemeente Renkum wil daarom geen extra aansluiting op de Utrechtseweg;
- Op de Noorderweg komen bomen van minimaal 12 m hoogte, omdat dit in het groenbeleid van de gemeente een hoofdbomenstructuur is. Er wordt gekozen voor soorten die passen bij de straat.
- Binnen dit project wordt er geen rekening gehouden met de mogelijke extra parkeerdruk door de appartementen ter hoogte van Noorderweg 2. In het plan van het appartementencomplex komt een ondergrondse parkeergarage voor de nieuwe bewoners.

#### **Wijzigingen Taludweg:**

- Voor de Taludweg tussen Parallelweg en Schoolstraat wordt er aan de westkant een doorlopende groenstrook toegevoegd aan het ontwerp;
- Voor de Taludweg tussen de Hilhorstweg en de Backerstraat/Badhuisstraat wordt er aan de oostkant een uitstap-/toegangstrook van 90cm toegevoegd aan het ontwerp. De groenstrook aan de westkant verdwijnt;
- Er wordt nog onderzocht of het mogelijk is om op het stuk tussen de Parallelweg en Schoolstraat groene snelheidsremmende maatregelen te ontwerpen in de vorm van een groenvak wat meer op de weg staat.

#### **Wijzigingen Jan van Embdenweg:**

- De aansluiting van de Jan van Embdenweg op de Utrechtseweg wordt anders vormgegeven. Er wordt geprobeerd een duidelijk onderscheid te maken tussen het opstelvak voor de auto en rijstrook voor de omhooggaande fietser vanaf de Utrechtseweg;
- De parkeerstroken in de Jan van Embdenweg komen aan de westkant en de stoep aan de oostkant. We zijn nog aan het onderzoeken of we op het laatste stukje Jan van Embdenweg het parkeren wel

aan de oostkant kunnen houden. Voor dit deel zijn de meningen van de bewoners verdeeld en heeft deze verspringing een voordeel voor de aansluiting op de Utrechtseweg;

- Het hofje van de Jan van Embdenweg wordt voor een rustig beeld helemaal ingericht met de straatbakstenen. De parkeerplaatsen worden alleen aangegeven met een rustige aanduiding van de parkeerstrook, bijvoorbeeld een smalle kader (lijnen van bepaalde kleur steen) om de parkeerstrook heen en het gebruiken van een ander legstructuur in de parkeerstrook;
- Mogelijkheid tot het ontwerpen van een Kiss en Drive ter hoogte van het kinderdagverblijf wordt nog nader onderzocht, aansluiting van de stoep naar de Backerstraat wordt hierop dan aangepast.
- Veel bewoners willen het noordelijk stuk van de Jan van Embdenweg twee richtingen houden. We kijken of dit mogelijk is, als de Backerstraat wel één-richting wordt. We hebben hier nog geen definitieve keuze in gemaakt.

### **Wijzigingen Van Ewijkweg**

- De groen- en boomvakken worden uitgebreid en er wordt gekeken of de groenvakken dan kunnen gedeeltelijk op de weg kunnen staan. Het eerste voorstel is dat er ongeveer 3 à 5 extra bomen kunnen worden toegevoegd aan de Van Ewijkweg;
- De verdeling/ verspringen van de parkeerplaatsen aan zuidzijde – noordzijde – zuidzijde laten wij gelijk aan de huidige situatie;
- In de huidige situatie bevat de Van Ewijkweg drie drempels. Op verzoek van bewoners komen deze drempels terug in de straat.

### **Wijzigingen Badhuisstraat**

- De Badhuisstraat wordt verder uitgewerkt op basis van het huidige voorlopig ontwerp.

### **Wijzigingen Schoolstraat**

- De parkeerplekken haaks aan de noordkant van de Schoolstraat (naast Lebret) worden in de lengte aangepast om een extra strook groen aan te leggen achter de parkeervakken. Ook worden voor deze parkeervakken de bestaande karakteristieke straatbakstenen hergebruikt;
- Het kleine parkeervak voor Schoolstraat 3 vervalt en wordt een groenvak;
- Het kruispunt met de Taludweg wordt aangepast door de stoep door te leggen langs de Taludweg over het kruisingsplateau heen en het groenvak te versmallen.

### **Wijzigingen Zaaierplein**

- Rondom het Zaaierplein (noordelijke binnenbocht, tussen de speeltuin en de straat) is een groenstrook ingetekend, alleen blijkt uit toetsing dat dit niet past met de bus voor de Airbornewandeltocht. Om ook extra parkeerplaatsen te vinden wordt er nu gekeken om daar wel groene parkeerplaatsen te creëren, zodat er verharding is voor de bus en parkeren. Maar ook een groene uitstraling is;
- De bocht rondom het Zaaierplein wordt autoluw ingericht en is toegankelijk voor voetgangers, de voorgestelde knip verdwijnt. Met een autoluwe inrichting wordt geprobeerd het verkeer te ontmoedigen om gebruik te maken van het Zaaierplein. Er zijn veel reacties gekomen dat bewoners er moeite mee hebben, dat door de afsluiting van het Zaaierplein andere straten drukker worden. Daarom laten we de afsluiting vervallen.

### **Wijzigingen Veritasweg**

- Breedte van de parkeerstroken ter hoogte van Veritasweg nummer 17 t/m 23 en ter hoogte van nummer 33 t/m nummer 41 worden aangepast, zodat er een smalle uitstap-/toegangsstrook kan worden toegepast;

- De weg ter hoogte van Veritasweg nummer 17 t/m 23 en bij de parkeerstroken ter hoogte van nummer 33 t/m 41 worden straatbakstenen;
- In het ontwerp ter hoogte van Veritasweg 1 langs de bedrijven wordt een deel van de stoep aangepast naar 90 cm breed, gelijk aan de huidige situatie;
- Goede overgang realiseren tussen "woonwijk" en "bedrijven" ter hoogte van kruising Veritasweg en Stephanieweg, dit door de aanleg van een drempel ter hoogte van huisnummer 9;

### **Wijzigingen Stephanieweg**

- Over gehele Stephanieweg komt een toegangstrook van 90 cm. Op deze manier blijven de woningen en achterpaden goed bereikbaar. Tussen huisnummer 19 en 8 komt deze strook aan de noordkant, tussen huisnummer 8 en cafetaria het Stoepje komt deze strook mogelijk aan de zuidkant. Dit hangt af van de inrichting van het kruispunt Reuvenweg en Stephanieweg;
- De inrichting van het kruispunt ter hoogte van Reuvenweg – Stephanieweg wordt aangepast, dit wordt nog nader uitgezocht.

### **Wijzigingen Reuvenweg**

- De aansluiting van het achterpad ter hoogte van huisnummer 42 (het "Blikveld") richting de Van Ewijkweg op de Reuvenweg wordt aangepast naar een inrit. Hiermee worden waarschijnlijk extra parkeerplekken op de Reuvenweg gerealiseerd;
- Ter hoogte van nummer 38 en nummer 44 worden de groenvakken vervangen door parkeerruimte. Aan de overkant van de straat ter hoogte van nummer 29 wordt er een extra boomvak ontworpen;
- Om een slinger te krijgen in de straat worden een aantal bomen verplaatst naar de overkant zodat er een gedeelte in de weg staat, dit om de snelheid te verlagen;
- Vanaf de Stortweg wordt de stoep verbonden met de stoep van de Reuvenweg richting het noorden;
- In gesprek met de ondernemers aan de zuidkant van de Reuvenweg wordt gekeken naar een optimale inrichting van de weg in combinatie met de uitritten.
- De aansluiting van de Reuvenweg op de Utrechtseweg/Schelmseweg wordt nader bekeken door de gemeente en waar mogelijk verder aangepast.