

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

OPDRACHTGEVER : **Gemeente Renkum**

Omschrijving van het werk : Bouwteam Reconstructie Oosterbeek Noordoost – Buurt Talud

Werknummer : 51187217

Verslag van de 7^e Klankbordgroepavond

Aanwezig: *Zie de presentielijst op de laatste pagina*

Datum: **19:00 uur, 9 mei 2022**

Te: **Zalencentrum Lebret**

Inleiding

Dit verslag bevat de notulen* van de klankbordgroep avond van 9 mei 2022. Tijdens de avond is er in drie groepen (west, midden en oost) het voorlopig ontwerp plus (de versie van 29 april 2022) doorgenomen.

= De notulen van het overleg zijn vervolgens direct op grote lijn door gesproken met de beheerders van de gemeente Renkum. In dit verslag zijn dan ook de conclusies te lezen vanuit het bouwteam of e.e.a. wel wordt verwerkt en waarom niet. Deze antwoorden zijn in het paars te lezen onder de noemer "Conclusie bouwteam:**"*

Na een korte gezamenlijke opening is het woord gegeven aan de organisatie van de deelauto in de wijk. De deelautogroep is ondertussen aangehaakt bij 'onze auto' en interesses worden op het moment gepeild. De auto wordt financieel interessant als je minder dan 15.000 kilometer in het jaar rijdt. Daarnaast is het voordeel dat deze auto in de wijk zelf staat, je hoeft hier niet 6 kilometer naar te fietsen. Op 1 juni is meer informatie te krijgen vanaf 19:30 uur in de bibliotheek.

Groep Oost – Van Ewijkweg

Hoe gaat het met het hemelwater in combinatie met de drie drempels?

Het rioolontwerp is nog niet definitief, maar er worden in vlakke straten kolken toegepast en infiltratievoorzieningen toegevoegd. Op straten met veel hoogteverschil wateren we bovengronds op de Schelmseweg/ Utrechtseweg. Er is oog voor oplossingen nabij drempels.

Komen de drempels terug op dezelfde plek? Onderin wordt een drempel gemist.

Met oog op inritten is er gekeken waar drempels mogelijk zijn. Mogelijk kunnen de onderste twee drempels meer verdeeld worden over de lengte. De drempel in de slinger kan mogelijk lager gesitueerd worden.

Kan erboven in de straat niet nog een groenvakje bij?

Bekeken wordt dat er ter hoogte van nummer 51/ de drempel, als het mogelijk is met de inritten, een groenvakje bij kan komen.

Sommige groenvakken krijgen we een boom, maar lager in de straat niet allemaal. Bomen zijn gewenst.

In het groenontwerp zal worden gekeken naar als er ergens geen ruimte is voor een 'A-boom' of er een kleinere boom toegepast kan worden.

Conclusie bouwteam: In het (groen)ontwerp zal de optie 3^e grootte bomen worden toegevoegd

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

om zo meer groen in de Van Ewijkweg te creëren, dit dient nog wel te geaccepteerd te worden vanuit de afdeling groenbeheer.

Hoe is het met het reddingsplan van de bomen aan de zuidzijde van de straat?

Dit plan ligt nog bij de gemeente. Het voornemen is er om het nieuwe ontwerp over het oude ontwerp heen te leggen en te kijken of er een boom kan worden behouden die bijvoorbeeld in een toegangsstrook/ uitstapstrook is gesitueerd.

Conclusie bouwteam: er is bekeken dat het haalbaar is dat een viertal bestaande bomen langs de Van Ewijkweg (ter hoogte van. Huisnummer 52, 44, 18 en 6) ingepast kunnen worden in het ontwerp met als gevolg dat bijvoorbeeld hier dan geen toegangsstrook komt.

Hoe gaan we om met wortelgroei van bestaande en nieuwe bomen?

Marc geeft aan dat er tegenwoordig voor oplossingen toegepast worden zoals bijvoorbeeld wortelschermen om de boomwortels dieper onder de grond te geleiden. De exacte oplossingen worden verder uitgewerkt in het groenontwerp.

Conclusie bouwteam: de gemeente Renkum hanteert een standaard bij de kwaliteit van de nieuwe fundatie onder de elementenverharding, deze kwaliteit is dusdanig dat door deze fundatie geen wortelgroei mogelijk is en dat er geen wortelgeleiding nodig is.

Meneer geeft aan dat hij liever heeft dat er een tegel omhoogkomt en dat er een boom gespaard wordt, dan minder groen terug in de straat.

Wat wordt er precies gedaan in de Schelmseweg, wat op tekening staat?

De Schelmseweg gaat open om het riool op de kruising te vervangen, de verharding wordt hierna hersteld.

Wordt het informatiebord in de Schelmseweg verplaatst?

Dit is door meerdere mensen gehoord, maar niet bekend waar naartoe.

Conclusie bouwteam: voor de rioleringswerkzaamheden is het nodig dat het informatiebord tijdelijk wordt verwijderd. Echter is zowel bij het bouwteam als de verkeerskundige afdeling van de gemeente alleen het uitgangspunt bekend dat het informatiebord teruggeplaatst dient te worden op de bestaande locatie.

Is er nog gekeken naar lantaarns en laadpalen?

Er is gekeken naar hoeveel laadpalen er per straat terug zullen komen. En als na vanavond de inrichting definitief wordt, kan er gekeken worden welke lichtmasten er verplaatst moeten worden.

De boom op de kruising met de Reuvenweg is verdwenen in dit ontwerp?

Dat klopt, dit heeft te maken met de draaicirkel van de vuilnisauto en brandweer.

Afmetingen inritten?

Een enkele inrit wordt minimaal 3 meter breed, een dubbele inrit 7 meter.

Hoe ziet een groenperk eruit? Graag hoog genoeg maken dat het geen honden uitlaatplek wordt en laag genoeg zodat je er bij het in-/uitrijden van de oprit nog overheen kan kijken. Het groenontwerp worden in de volgende twee klankbordgroep avonden doorgenomen, deze opmerkingen worden meegenomen.

Blijft de goot in de as van de rijbaan bij de slinger, of slingert de goot mee? Het effect zoals in de Weverstraat is niet gewenst.

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

De technische uitwerking hiervan volgt nog.

Diverse opmerkingen over groen:

- Hoe kan mevrouw de heg snoeien als er een groenvak direct tegenaan komt?
Conclusie bouwteam: in het groenvak worden zgn. staptegels meegenomen zodat mensen de heg kunnen snoeien.
- Meer groen/ bomen in de slinger zijn gewenst.
Conclusie bouwteam: de check wordt uitgevoerd of op het stuk tussen de slingers geen groen kan worden toegevoegd, echter lijkt dit lastig i.v.m. de draaicirkels/rijcurve van/naar de aanwezige inritten.
- Als het handhaven van de bomen aan de zuidzijde van de straat ter hoogte van de slinger niet mogelijk is, dan zijn nieuwe bomen in de slinger zeker een must.

Worden bomen ver voorafgaand aan de uitvoering gekapt?

Het streven is om dit enigszins gefaseerd vlak voorafgaand aan de uitvoering te doen. Er wordt nog gekeken of dit technisch en met oog op flora en fauna mogelijk is.

Zorgen om water in voortuinen worden uitgesproken.

Doordat de rijbaan lager ligt dan de parkeervakken en er een goot in het midden van de rijbaan komt, wordt verwacht dat het water niet in de voortuinen, maar op de Schelmseweg terecht komt.

Toevoeging bouwteam: Op enkele plekken kan het voorkomen dat de goot niet exact in de midden van de rijbaan komt, maar dat deze aan de buitenzijde komt van de rijbaan dus bijvoorbeeld in het geval van de Van Ewijkweg tegen de parkeervakken aan de zuidzijde.

Groep Oost – Reuvensweg

Is er genoeg passeerruimte rondom de kruising met de Stephanieweg?

Er mag in de bocht/ op het kruispunt niet geparkeerd worden, maar wel gepasseerd worden. In het bouwteam wordt nog gekeken hoe parkeren hier voorkomen kan worden.

Conclusie bouwteam: in overleg met de afdeling verkeer van de gemeente is ervoor gekozen om op het kruispunt zwerfkeien aan te brengen zodat dat daar niet geparkeerd kan worden. Tevens zal er verderop in de Reuvensweg ter hoogte van huisnummer 32 een officiële passeer mogelijkheid aangelegd.

Hoe mogelijk is het nog om voor vrachtwagens de Reuvensweg op te rijden?

De toegang vanaf de Utrechtseweg is visueel aangepast. De rechtstand is eruit en de Reuvensweg is met een slinger te bereiken. Ook met kleurverschil in de verharding ten opzichte van de Schelmseweg wordt een ander gebied aangegeven. In het bouwteam wordt nog gekeken of er met groen een poort gecreëerd kan worden.

Toevoeging bouwteam: deze aanpassingen worden voor de volledigheid nog extra voorgelegd aan de gemeente i.v.m. rijcurves en draaicirkels in relatie tot de toegang tot de Shell.

Hoe hoog worden de verkeersplateau's?

In een 30km zone betreft dit 8 centimeter over een lengte van ongeveer 1,5 meter.

Diverse opmerkingen:

- Zorgen om roostergoten voor de drempels met groot profiel in verband met rollators (effect Weverstraat niet gewenst).
- Rekening houden met keuze in bomen voor vrachtwagens die takken van bomen rijden in smalle straten.

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

Groep Oost – Stortweg

Vanuit de diverse mailtjes uit de straat wordt wel duidelijk dat dit ontwerp niet gewenst is t.o.v. het Voorlopig ontwerp:

- De stoep is door het grotendeel van de bewoners niet gewenst. De stoep wordt nu niet gebruikt en het is nu een woonerfidee.
- De stoep ter hoogte van nummer 15-17 wordt gebruikt voor parkeren, half in de voortuin en voor een elektrische auto.
- Gewenst is dat net als in het vorige ontwerp er een stuk stoep eruit gaat en een slinger terugkomt.
- Kunnen bijvoorbeeld plateau's met sharedspace de straat onderbreken? Bijvoorbeeld tussen 15-17, of hier juist een slinger creëren.
- Geopperd wordt om met inspringende groenvakken in de rijbaan een meer slingerend effect te creëren.
- Als de stoep verwijderd mag worden van afdeling verkeer kan een natuurlijk einde worden gemaakt ter hoogte van nummer 46, vanaf hier sharedspace instellen.
- Al met al was het grotendeel van de straat het eens met de inrichting van de straat conform het vorige ontwerp, het Voorlopig Ontwerp.

Gezamenlijk zijn er in de tekening diverse mogelijkheden geschetst. In het bouwteam wordt aankomende periode gekeken wat hiervan mogelijk is in samenspraak met afdeling verkeer.

Conclusie bouwteam: specifiek voor de Stortweg zal een tussentijdse versie van het aangepaste ontwerp worden gedeeld met de Stortweg om te kijken of het aangepaste ontwerp beter past bij de bevindingen van de bewoners.

Diverse inritten worden niet gebruikt.

Ondanks dat een inrit niet gebruikt wordt, behouden mensen het recht vanuit de vergunning op de in-/ uitrit.

Wordt er voor uitvoering nog onderhoud gepleegd aan de bomen die behouden worden. In het bijzonder de twee bomen tegenover nummer 29a-29.

De zorgen omtrent deze bomen worden gedeeld met de gemeente aan wie het onderhoud is.

Groep West – Jan van Embdenweg

Parkeren is nu aan de goede kant ingetekend, dit wordt als positief ervaren.

Waarom zit de brede stoep niet ook aan de zijde van het parkeren?

Er is niet aan beide zijde ruimte voor een trottoir, de rijbaan komt anders heel dicht bij de erfgrans.

Het aantal parkeerplaatsen blijft een zorgpunt, maar bewoners begrijpen de motivatie en zijn blij dat er parkeerstroken zijn en aan de westkant meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn dan aan de oostkant.

Aansluiting Utrechtseweg: positief dat voorsorteerstroken zijn verdwenen en dat er ruimte is voor fietsers. Doordat de automobilisten iets verder naar de westkant staan, heb je iets meer uitzicht op de Utrechtseweg.

Hofje: Goed dat er geen parkeerstroken zijn, maar alleen verband anders. Geeft meer rust in het beeld. De 3 parkeerplaatsen aan de kopse kant van het hofje zijn we voorzien van cobblestones. Het middenstuk van het hofje blijft hetzelfde.

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

De plateau's worden 8 centimeter hoog, als standaarddrempel. Dit zijn standaarddrempels voor een 30km zone. De wens is dat drempels niet te vlak worden, want dan wordt er te hard overheen gereden.

Waarom wisselen de groenvakken van vorm?

In principe heeft een parkeerplaats een schuin uitrijvlak, maar als hierdoor geen parkeervak mogelijk is, wordt het einde van het parkeervak recht.

Kunnen huisaansluitingen op eigen terrein ook meegenomen worden? Of kan de gemeente een andere aannemer regelen, die (goedkoper) de particuliere buizen kan vervangen?

Conclusie bouwteam: de gemeente en de aannemer zullen dit beide niet vooraf standaard aanbieden dit omdat de werkzaamheden vanuit het project maar net mee moeten passen in de planning en elke aansluiting op particulier terrein maatwerk is.

Let op: mogelijk hebben niet alle woningen een erfscheidingsput.

Groep West – Zaaierplein

Waarom liggen er nog twee parkeervakken aan de oostkant?

Dit heeft te maken met het doorlopende trottoir vanaf de Backerstraat naar het kinderdagverblijf.

Het blijft twee richtingen. De straat wordt verkeersluw gemaakt, door de rijbaan te versmallen de doorgaande richting vanuit de Backerstraat richting de Jan van Embdenweg te maken.

Hoe hoog wordt het trafogebouw? En is dit dan wel een goede locatie?

De hoogte van de traforuimte is ongeveer 1,75 meter boven maaiveld.

Conclusie bouwteam: door Liander is aangegeven dat in de toekomst voor garantie van het stroomnet er op/rondom het Zaaierplein een traforuimte dient te komen. De exacte locatie op het Zaaierplein wordt nog uitgewerkt zodat de benodigde ruimte direct kan worden ingepast in het (groen)ontwerp van het Zaaierplein.

Zijn er wel voldoende parkeerplaatsen ingetekend?

Dit wordt tijdens de volgende KBG-avonden verder bekeken. Tijdens deze avond is er niemand van het Zaaierplein aanwezig.

Conclusie bouwteam: ondanks afwezigheid van aanwonende van het Zaaierplein leeft bij het ontwerp wel het idee dat er niet voldoende parkeerplaatsen zijn. Daarom wordt er gekeken of de rijbaan versmald kan worden (wat het autoluw ten goede komt) om zo extra parkeerplaatsen aan te leggen met een groene uitstraling.

Moet het gras niet verhoogd worden? Anders wordt er geparkeerd? Of willen we dat ook? Eventueel dit afschermen met een wilgenteengrens, die verplaatst kan worden met de Airborne.

Het ontwerp van het groen op en rondom het Zaaierplein wordt tijdens de volgende twee klankbordgroep avonden besproken.

De brede groenstrook voor het Zaaierplein wordt als zeer positief ervaren, dat remt het verkeer dat het Zaaierplein oprijdt.

Groep West – Backerstraat

Als de Backerstraat tweerichtingen blijft tussen de Taludweg en het Zaaierplein, hoe maken we dan de kruising met de Taludweg veiliger? De Taludweg is stoepvrij. Het groen in het

Verlag 7^e Klankbordgroepavond

voorlopige ontwerp was een betere oplossing. Is geen plateau maar drempels een goede oplossing? Dan is er wellicht ook nog extra groen in de bocht mogelijk.

Ter plekke is een alternatief ontwerp bedacht. We kijken of dit technisch inpasbaar is en laten de verkeerskundige nog meekijken of dit inderdaad een veiliger alternatief is.

Conclusie bouwteam: in overleg met de afdeling verkeer is er besloten dat er in het projectgebied niet wordt afgeweken van de standaard principes met onder andere plateau's en overal dezelfde kleur klinkers. Het hele projectgebied is namelijk aangewezen als 30 km/u zone waardoor er wordt vastgehouden aan de principes die horen bij deze zone. Ervaring leert dat maatwerk namelijk ook resulteren in negatieve ervaringen doordat e.e.a. juist onduidelijker wordt.

Diverse opmerkingen:

- Groen aan zijden van Taludweg 1 is positief, dan kan de vuilniswagen goed doorrijden.
- Groenstrook voor Backerstraat 50-56 is zeer positief. De boom moet zeker behouden blijven.
- Uitrit Taludweg 1 behouden. Pijl staat niet op tekening, de inrit wel.
- Waarom loopt het trottoir achter groenvak bij Taludweg 1 door? Het groenvak kan/mag hier breder.

Conclusie bouwteam: dit stukje trottoir is nodig om een voetgang verbinding te houden tussen de Taludweg en Backerstraat.

Groep West – Taludweg

Diverse opmerkingen:

- Kan het smalle trottoir naast Badhuisstraat 1 toch groen worden? Het is nu een gek stukje.

Conclusie bouwteam: dit wordt aangepast in het ontwerp naar een groenstrook.

- Groenvak langs Taludweg 12 is erg smal. Kan dit nog iets breder?

Conclusie bouwteam: dit wordt aangepast in het ontwerp.

- Kan het groenvak voor Taludweg 21 groter? Anders gaan ze daar parkeren.

Conclusie bouwteam: dit is niet mogelijk i.v.m. de wens om de Taludweg-Noord smaller te maken, er is ruimte nodig om elkaar te passeren en die ruimte is hier aanwezig.

- Moet er geen bord 30-km zone komen als je vanaf het fietspad komt? Speedpadelecs en brommers rijden harder.

Conclusie bouwteam: deze vraag worden neergelegd binnen de gemeente omdat dit fietspad geen onderdeel uitmaakt van dit project.

Als er nog een oplossing komt voor de speeltuin, wordt er dan ook goed gekeken naar de looproute langs de Parallelweg naar de speeltuin.

Conclusie bouwteam: een oplossing voor de speeltuin ligt ter bespreking bij de gemeente.

Waarom is het plateau uit het vorige ontwerp verdwenen? Alleen een drempel is onvoldoende. Is een constructie zoals bij de overgang Backerstraat-Zaaijerplein mogelijk? Gezamenlijk is een schets uitgewerkt waarvan in het bouwteam onderzocht wordt of dit mogelijk is.

Conclusie bouwteam: de schets lijkt haalbaar en wordt verwerkt in het ontwerp e.e.a. wordt dan ook voorgelegd aan de gemeente omdat dit wel op de rand is van de projectscope en het dus de vraag is of realisatie wel mogelijk is vanuit bijvoorbeeld financiële afspraken.

Mag de Taludweg-Noord nog smaller en het groenvak breder?

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

Gezamenlijk is een schets uitgewerkt waarbij vanaf de Parallelweg het eerste stuk 3,85 m wordt tot aan de groenversmalling. Dan ook een groenvak aan de andere zijde, zodat er een doorgang van 2,75 m komt. Na deze versmalling wordt de weg 3,25 m breed tot aan plateau. Groenvak bij begin plateau (Taludweg 21) verplaatst dus naar de genoemde versmalling.

Conclusie bouwteam: schets lijkt haalbaar en wordt verwerkt in het ontwerp. Enige toevoeging is dat door versmalling van de rijbaan er wel een passeer mogelijkheid benodigd is die is gevonden in het stuk naast het groenvak bij Taludweg 21.

Kunnen er wilgentenen als afscheiding gebruiken? Wellicht in de vakken die zelf onderhouden gaan worden.

Judith van Zandwijk legt dit alvast voor aan de collega groen. Dit kan dan tijdens de ontwerpessies groen, tijdens de volgende twee KBG-avonden verder besproken worden.

Groep West – Badhuisstraat

De inrichting blijft gelijk. De bloembakken worden vervangen door bloemvakken.

Conclusie bouwteam: op verzoek van bewoners Badhuisstraat zal het bloemvak met iets hoogteverschil worden aangelegd ten opzichte van de rijbaan.

Groep West – Schoolstraat

Diverse opmerkingen:

- Graag paaltjes voor Schoolstraat 5, ook bij een (laag) groenvak.
Conclusie bouwteam: wordt toegevoegd in het ontwerp.
- Kan brede groenvak op kruispunt naar de overzijde? Groenvak naast Taludweg 12 is wel heel smal.
Conclusie bouwteam: wordt aangepast in het ontwerp.
- Gevraagd wordt op het groenvak bij Schoolstraat 7 naar de overkant kan, om meer slinger te krijgen.
Conclusie bouwteam: wordt aangepast in het ontwerp.
- Kunnen er een aantal XL-parkeervakken bij Lebret blijven? Omdat grotere bussen daar goed kunnen parkeren. Dan zijn deze weg uit de wijk.
Conclusie bouwteam: er is ruimte om twee parkeervakken te verlengen tot een XL-parkeervak, dit wordt verwerkt in het ontwerp.
- Het extra groen rondom de parkeervakken bij Lebret wordt gewaardeerd.

Groep Midden – Algemene opmerkingen om mee te starten

De Backerstraat wordt in twee richtingen openhouden tussen de Taludweg en het Zaaierplein. Afwijkend op de memo is besloten om dit stuk Backerstraat twee-richtingen te houden. Binnen het projectteam en met de verkeerskundigen zijn de diverse opties besproken. Eén richting op dit stuk Backerstraat heeft altijd invloed op het verkeer van de Taludweg-Badhuisstraat en Schoolstraat. We kregen daar geen sluitende oplossing voor. Daarom is besloten overal de bestaande richtingen te handhaven. In groep West is aanvullend wel gekeken, hoe dan de kruising van Backerstraat met Taludweg veiliger kan.

Noorderweg: positie van Muntendamstraat. Iets om het veiliger te maken. Ligt nog wel voor bij de hulpdiensten.

Toevoeging bouwteam: dit issue wordt besproken met de hulpdiensten, afhankelijk van deze terugkoppeling kan gekeken worden of de aansluiting met Muntendamstraat veiliger kan.

Uitstapstroken van minimaal 90 centimeter is op sommige plekke niet haalbaar omdat er in het profiel niet genoeg ruimte beschikbaar is. Bij de Veritasweg zijn locaties waar niet genoeg ruimte is.

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

Er wordt verhoogd geparkeerd, ook wanneer er geen trottoir naast ligt.

Groep Midden – Backerstraat

Parkeren gaat in het korte gedeelte een groot probleem worden. In dit gedeelte komen 8 parkeerplaatsen terug. Enkele parkeerplaatsen aan de andere kant geeft een stuk of 3 à 4 meer parkeerplaatsen.

Conclusie bouwteam: er wordt gekeken of aan de andere zijde er een aantal parkeervakken kan worden toegevoegd, echter zullen dit dan wel parkeervakken zijn zonder uitstapstrook. Het totaal verplaatsen van de as van de rijbaan om alle parkeerplaatsen aan de andere kant te krijgen geeft een probleem met het behoud van de magnolia.

De slinger is uit het ontwerp, kan deze niet terugkomen door bovenstaande punt door te voeren?

Conclusie bouwteam: In het vorige ontwerp zat het behoud van de magnolia niet verwerkt, dit zit nu wel verwerkt in het bouwteam. Door deze keuze is er op deze locatie geen plek voor een slinger, daarom is er gekozen om de rijbaan te versmallen en de slinger meer richting de Noorderweg te plaatsen.

Diverse opmerkingen:

- Bomen staan aan de verkeerde kant (noordzijde) ingetekend (in het kader van zonnepanelen en hittestress is de zuidkant wenselijker).
Conclusie bouwteam: i.v.m. de noodzakelijke ruimte zijn alleen deze locaties mogelijk.
- Boom dicht bij Gasterije kan blijven staan (nummer 21).
Conclusie bouwteam: in verband met de toekomstige bandenlijnen/kantopsluitingen is dit niet mogelijk.
- Banden rondom groenvakken zijn gewenst tegen het kapotrijden van het groen.
Conclusie bouwteam: dit is verwerkt in het ontwerp.

Een veilige situatie voor voetgangers wordt gemist. Kan er veilig worden gelopen op straat? Dit is niet met bijvoorbeeld borden op te lossen. Kan de weg mogelijk verhoogd worden aangelegd, zodat je als auto 'de stoep op' gaat?

Conclusie bouwteam: in overleg met de afdeling verkeer is er besloten dat er in het projectgebied niet wordt afgeweken van de standaard principes met o.a. plateau's en overal dezelfde kleur klinkers. Het hele projectgebied is namelijk aangewezen als 30 km/u zone waardoor er wordt vastgehouden aan de principes die horen bij deze zone. Ervaring leert dat maatwerk namelijk ook resulteren in negatieve ervaringen doordat de situatie juist onduidelijker wordt.

Lopen in de wijk moet centraal staan, auto's ondergeschikt.

Kruising bij Gasterije is onveilig voor de voetganger (stel je komt bijvoorbeeld vanuit de Noorderweg). Voorstel om de bocht anders in te richten.

Conclusie bouwteam: ons inzien is de route Noorderweg rechtdoor mogelijk over het trottoir achter de groenvakken langs. Voor de route Noorderweg -> Backerstraat zal een toegangstrook worden toegevoegd aan het ontwerp.

Airborne verstoort ontwerpproces. Kunnen bussen niet aangepast worden naar kleinere bussen? Waarom laten we een toekomstbestendig ontwerp belemmeren door de Airborne, dit moet geen obstakel zijn.

Conclusie bouwteam: vanaf dag 1 van het project zijn deze uitgangspunten meegegeven aan

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

het project vanuit overkoepelende richtlijnen en keuzes binnen de gemeente Renkum. Er is contact geweest met de Airborne-organisatie; een andere route voor de bus is niet mogelijk, het is te complexe materie en binnen dit project niet specifiek op te lossen of te bewerkstellen. Ook het inzetten van kleinere bussen is niet mogelijk.

Groep Midden – Hilhorstweg

Over het westelijke gedeelte: zijn er extra bomen mogelijk aan de zuidzijde?

Conclusie bouwteam: terechte opmerking want er lijken extra bomen mogelijk aan de zuidzijde, zijn deze mogelijk dan worden ze toegevoegd aan het ontwerp.

Kruising aan de bovenkant wordt mooi bevonden, ook omdat er een slinger in zit.

Akkoord op ontwerp, behalve dat er minder parkeerplekken zijn, maar dat is logisch.

Parkeren op de kruising is momenteel van toepassing. Kan er niet meer groen worden toegevoegd, zodat er minder geparkeerd gaat worden?

Conclusie bouwteam: alle kruisingen zijn gecontroleerd op rijcurves/draaicirkels van vrachtverkeer (bijv. de brandweer en de afvaldienst), extra groen kan niet worden toegevoegd omdat de beschikbare ruimte nodig is voor het vrachtverkeer. Daarnaast is parkeren op een kruising ook verboden.

Is er nog een groenvak en boom mogelijk op de oostelijke kruising?

Conclusie bouwteam: alle kruisingen zijn gecontroleerd op rijcurves/draaicirkels van vrachtverkeer (bijvoorbeeld de brandweer en de afvaldienst), extra groen kan niet worden toegevoegd omdat de beschikbare ruimte nodig is voor het vrachtverkeer.

Groep Midden – Stephanieweg

Kan er niet één slinger extra komen aan de oostkant aan de onderzijde? Door deze slinger toe te passen kunnen er spookrijders voorkomen worden zoals pakketdiensten.

Conclusie bouwteam: I.v.m. de bochtstralen en kadastrale grenzen is dit qua rijcurves niet mogelijk, tevens zouden er dan parkeervakken verloren gaan.

Kan er gesitueerd worden dat je als auto te gast de stoep op komt? Of werken met kleur om aan te geven dat de situatie als het gaat om voetgangers veranderd.

Conclusie bouwteam: in overleg met de afdeling verkeer is er besloten dat er in het projectgebied niet wordt afgeweken van de standaard principes met o.a. plateau's en overal dezelfde kleur klinkers. Het hele projectgebied is namelijk aangewezen als 30 km/u zone waardoor er wordt vastgehouden aan de principes die horen bij deze zone. Ervaring leert dat maatwerk namelijk ook resulteren in negatieve ervaringen doordat e.e.a. juist onduidelijker wordt.

Nu is er bij de witte verhoging ter hoogte van de Noorderweg een doorsteek gemaakt voor fietsers. Deze gaat weg omdat deze niet/ nauwelijks gebruikt wordt.

Voorstel om groenstrook op de kruising van met de Noorderweg anders inrichten, zodat je de groenstrook doortrekt en een parkeerplek extra creëert aan de bovenkant. Ook groenstukje erin brengen bij het kruispunt dat kruist met Noorderweg, zodat je een extra slinger hebt.

Conclusie bouwteam: een en ander zal besproken worden in het bouwteam.

De plek voor containers is een beetje willekeuring. Er is een ruimteprobleem, maar om voor 1 uur in de week een plek te creëren wordt als onnodig gezien. Maak het groen.

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

Conclusie bouwteam: in overleg met afdeling groen en afval is besproken dat de plekken voor containers wel degelijk worden ingepast in het ontwerp maar dat deze zoveel als mogelijk aan de uiteinden van de groenvakken worden ingepast zodat een groenvak niet in tweeën wordt geknipt door bijvoorbeeld een afval opstel plaats.

Het wordt als onnodig gezien dat de toegangsstrook nu is doorgetrokken. Een stoep wordt als onnodig gezien in de Stephanieweg omdat de Stephanieweg één grote stoep wordt (wandelaars op de weg).

Conclusie bouwteam: we gaan het stukje toegangsstrook aanpassen naar groenvak.

Vanuit de klankbordgroep komt het verzoek om geen hol profiel aan te leggen in de noord-zuidwegen i.v.m. de strooiroute. Het blijft dan glad. Er volgt een gesprek met vragen over de goten in de rijbaan.

Reactie gemeente: de gemeente heeft nieuwe wagens met een verstelbare schuif van 1,5 meter breed waarmee holle wegen geschoven en gestrooid kunnen worden.

Conclusie bouwteam: dit punt is niet helemaal duidelijk qua ontwerp wat er mee bedoeld wordt. Er wordt nog hard gewerkt aan het rioolontwerp, hierin worden de exacte locaties van de goten meegenomen waarin de opgedane (negatieve) ervaringen in de gemeente Renkum worden meegenomen.

Voor de snackbar wordt het een geven-en-nemen plek. Je wilt niet dat verkeer op de rijbaan snel patat haalt met de parkeerlichten aan.

Groep Midden – Noorderweg

Op het zuidelijk deel is de snelheid er nog niet genoeg uitgehaald. Een versmalling is gemaakt. De drempels zouden terugkomen, maar worden niet teruggezien.

Conclusie bouwteam: de drempels worden toegevoegd in het definitief ontwerp.

Als fietser moet je momenteel de stoep op als er een auto aankomt. Is hier rekening mee gehouden?

De rijbaan is 2,90 en wordt 3,25 meter. Dit verhelpt hopelijk het probleem.

Zijn er nog extra mogelijkheden aan de zuidkant van de straat voor parkeren aan de kant tegenover tandarts? En kan daar nog extra groen komen?

Conclusie bouwteam: in verband met de aanliggende percelen en het gebruik van de percelen (parkeren op eigen terrein) is dit niet mogelijk.

Nieuwe bomen staan aan de rechter kant. Waarom niet aan de overkant?

Conclusie bouwteam: de bomen zijn zoveel als mogelijk gecombineerd met parkeervakken zodat de beschikbare beperkte ruimte zo ideaal mogelijk kan worden ingericht. Ons inzien is met deze verdeling de ruimte ideaal verdeeld, ook om het maximaal aantal parkeerplaatsen te behouden.

- In het midden van de Noorderweg (ter hoogte van nummer 25-27) is het groenvak nu in de verkeerde kleur weergegeven in het ontwerp.
- Kan in het middendeel de versmalling verder doorgezet worden?

Op plekken van groen kunnen soms nog extra parkeerplekken gemaakt worden, waarom wordt dit niet altijd gedaan?

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

We willen zo veel mogelijk groen tegenover groen om versmallingen te maken en niet tegenover parkeren. Met als reden dat wanneer er geen auto geparkeerd staat je niet alsnog hard kunt rijden.

De auto rijdt naar boven, die moet stoppen in plaats van de fietser naar beneden. Dus laat de auto afremmen in plaats van de fietser (als dit kan). Hier kun je mee spelen met de versmallingen uit te laten steken aan juist de auto kant.

Conclusie bouwteam: we gaan kijken of dit nog beter kunnen vormgeven echter moeten we ook rekening houden met bereikbaarheid van de inritten.

Helemaal boven in de Noorderweg staat een boom voor 60 % op openbaar grond. Het is een bestaande boom. Boom staat in de uitstapstrook weergegeven. Je kunt hier niet parkeren.

Conclusie bouwteam: van de locatie rondom deze boom wordt een groenvak gemaakt in het ontwerp.

Groep Midden – Veritasweg

Tussen de weg en tuin heb je een minimale uitstapstrook. Kunnen we deze strook niet vergroenen?

Je kunt deze tegel groen maken op papier, maar in de praktijk is dit geen groen. Van een strook van 30 cm groen nauwelijks iets over. Wel wordt deze strook verhoogd aangelegd.

Is prima als het niet anders kan. Als het maar een net strookje wordt.

Toevoeging bouwteam: i.v.m. toegang tot de particuliere percelen kan dit niet anders. Aan de noordkant is een heel smalle strook tussen de rijbaan en percelen. Het bouwteam gaat nog na of daar wellicht een standaard trottoirband gebruikt moet worden.

De zuidkant is een lange baan met verharding. Is er niet meer ruimte voor groen?

Er zijn veel mitsen en maren. Dit is het maximale wat we eruit kunnen halen.

Is er niet meer samenwerking mogelijk met de bedrijven?

Is contact mee, maar kans wordt klein dat er meer groen toegepast kan worden. Dit omdat het grenst met het perceel van de bedrijven waar geparkeerd wordt. Aan de andere zijde wordt ook geparkeerd en dat maakt het lastig om hier extra ruimte te creëren voor groen. Daarnaast kent het ook een andere functie. De bedrijven moeten bereikbaar blijven voor bijvoorbeeld grote vrachtwagens.

Toevoeging bouwteam: wanneer er bijv. wel groen wordt aangelegd zal er een deel parkeren op particulier terrein vervallen waardoor de parkeerdruk in de wijk nog groter zal worden.

Als voetganger is het vreemd dat je opeens de woonwijk inloopt, maar juist daar van de stoep af moet. Duidelijke looproute creëren ook in de praktijk straks.

Conclusie bouwteam: voor de Veritasweg is juist gekozen zo een drempel te creëren met lopen op de straat zodat je een poort constructie creëert waardoor het vrachtverkeer aan zuidzijde Veritasweg ziet dat ze een ander deel van de wijk in gaan.

Drempel in het midden van de Veritasweg is gewenst voordat je de kruising met de Stephanieweg oprijdt.

Conclusie bouwteam: er wordt reeds een drempel toegevoegd boven de kruising ter hoogte van huisnummer 13, ons inzien lijkt een extra drempel te veel van het goede.

Kruising is mooi groen. Ook om parkeerplaatsen in de kruising te verminderen.

Parkeren in de noordzijde is wel fors naar beneden gegaan. Dit gaat wellicht zorgen voor kritiek. Graag optimaal inrichten en de maten nogmaals checken. Het effect van de

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

parkeerdruk in de Veritasweg verplaatst zich waarschijnlijk naar de wegen aan de noordzijde van de wijk.

Conclusie bouwteam: We hebben de beschikbare ruimte optimaal moeten afwegen tussen parkeren, trottoirs, groen, toegang tot percelen, etc. Ons inzien is met dit ontwerp de optimale afweging in de openbare ruimte gevonden.

Waarom is het plateau zo lang? Angst dat hier hard wordt gereden.

Conclusie bouwteam: voor expliciet de Veritasweg zal het plateau ter hoogte van huisnummer 16 verwijderd worden. De overige plateau's is het gebied worden zo kort mogelijk maar hebben de ruimte zo nodig i.v.m. parkeren en technische uitvoerbaarheid i.c.m. levensduur.

Groep Midden – Overige opmerkingen

Relatie afkoppelen en openbare terrein: Privé gebouwen en terreinen wateren nu af op vuilwaterriool. Wanneer het niet in het riool komt scheelt het schoonmaken van vuilwater. *Het ontwerp wordt zodanig ontworpen dat er geen overlast wordt ervaren bij bewoners. Wanneer je je woning afkoppelt draag je wel bij aan het verminderen van hemelwater op het vuilwaterriool. Momenteel wordt relatief schoon water onnodig gezuiverd. Door af te koppelen willen we dit verminderen.*

Een holle weg draagt bij aan minder overlast bij bewoners. Hemelwater stroomt op deze manier niet zomaar voortuinen in.

Hogen bomen in combinatie met zonnepanelen: er is nu geen rekening gehouden met zonnepanelen die misschien nog komen?

Conclusie bouwteam: In het kader van hittestress is er gekozen om ook bomen aan de noordzijde te plaatsen. Er is rekening gehouden met de vanaf de straatzijde zichtbare zonnepanelen die tot en met week 11 2022 aanwezig waren, we kunnen geen rekening houden met de toekomstige panelen wat in overeenkomst is met de richtlijnen van de gemeente Renkum.

Smalle kruisingen voorkomen parkeren op de kruisingen. Als je dit wel doet blokkeer je letterlijk de weg.

Toevoeging bouwteam: conform de verkeerswet mag er ook niet geparkeerd worden op kruisingen.

Oosterbeek, 10 mei 2022

Judith Rooze

Verslag 7^e Klankbordgroepavond

Aanwezigen

Naam	Straat
M. Pruijs	Backerstraat
R. Luijten	Veritasweg
H. de Groot	Veritasweg
H. Blanke	Van Ewijkweg
Wil Meijer	Noorderweg
Ajo Otte	Jan van Embdenweg
Willie Tiggeloven	Backerstraat
Gerhardus Oosterhuis	Van Ewijkweg
Joep te Groen	Reuvensweg
Chiel Peperkamp	Hilhorstweg
Coen van Dijk	Backerstraat
Gijsbert landkroon	Taludweg
Bea van den Brink	Van Ewijkweg
Tijs van Loon	Van Ewijkweg
Dennis Leewerke	Jan van Embdenweg
Pauline Specken	Hilhorstweg
Oscar van Aagten	Jan van Embdenweg
Gerda Mulder	Taludweg
Henrita Woudenberg	Parallelweg
Harry Meesters	Schoolstraat
Aart Beekhuizen	Backerstraat
Cris Lenting	Stortweg
Leon de Graaf	Stephanieweg
André van Schaik	Noorderweg
Petra Overgaag	Noorderweg
Judith van Zandwijk	Gem. Renkum
Hermen van Gelder	Gem. Renkum
Marc Twilhaar	Roelofs
Ilse Ramaker	Roelofs
John de Waal	Roelofs
Judith Rooze	Roelofs
Robin van de Graaff	Roelofs