

PROJECT
“Herinrichting openbare ruimte Centrumplan Heteren”

REACTIENOTA
op het voorlopig ontwerp van de 1^e fase

Registratienummer 20int03084

Goedgekeurd door	Naam	Datum
Projectmanager/-leider	S.N. Geerts en J.J. Bosch	15 juli 2020
Ambtelijk opdrachtgever (gedelegeerd)	J.F.M. Hollander	15 juli 2020
College van B&W		21 juli 2020

Inhoudsopgave

1	Voorlopig Ontwerp Flessestraat (wegvak Narcissenstraat tot Kamperfoeliestraat)	3
1.1	Reactie 1	3
1.2	Reactie 2 en 3	3
1.3	Reactie 4	4
1.4	Reactie 5	5
1.5	Reactie 6	5
1.6	Reactie 7	6
1.7	Reactie 8 (Connexxion)	7
1.8	Reactie 9	8
1.9	Reactie 10	8
2	Voorlopig Ontwerp Kastanjelaan (wegvak Flessestraat tot Dorpsstraat)	10
2.1	Reactie 1	10
2.2	Reactie 2	10
2.3	Reactie 3	11
2.4	Reactie 4	11
2.5	Reactie 5	12
2.6	Reactie 6	13
2.7	Reactie 7	13
2.8	Reactie 8	13
2.9	Reactie 9	14
2.10	Reactie 10	14
2.11	Reactie 11	14
3	Voorlopig Ontwerp kruising Randwijkse Rijndijk – Steenovenlaan	15
3.1	Reactie 1	15
3.2	Reactie 2	15
3.3	Reactie 3	15
4	Voorlopig Ontwerp tijdelijke maatregelen Kastanjelaan (wegvak Bretagnesingel tot Flessestraat) 17	
4.1	Reactie 1	17
4.2	Reactie 2	17
	Bijlage 1: reactie vve Beemdhof	19

1 Voorlopig Ontwerp Flessestraat (wegvak Narcissenstraat tot Kamperfoeliestraat)

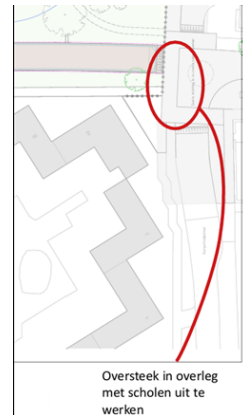
1.1 Reactie 1 - bewoner

Als deelnemer aan de co-creatie Flessestraat heb ik over dat onderdeel geen opmerkingen meer, behalve over de kruising Flessestraat-Kamperfoeliestraat.

Als bewoner van het huis op de hoek van dit kruispunt maak ik mij wat zorgen over de uitwerking. Ik ga ervan uit dat aan het overleg over de uitwerking onder meer ook de aanwonenden worden betrokken. In de werkgroep zijn daarover afspraken gemaakt.

Antwoord op reactie 1

Uiteraard betrekken we de aanwonenden bij het overleg, evenals vertegenwoordigers van de scholen en ouderraden.



1.2 Reactie 2 en 3 - bewoners

Gemeente: de reacties zijn samengevoegd omdat deze nagenoeg identiek zijn.

Dank voor jullie informatiebrief Flessenstraat-Noord en Kastanjelaan-Oost Heteren.

Mooie plannen waar we als inwoners van Heteren erg blij mee zijn!
Als bewoners vinden we het fijn onze wensen en bedenkingen met jullie te delen.
We wonen al jaren prettig op deze locatie met onze achtertuinten aan de Flessestraat.

Waar we, zeker in voorjaar en zomer, al jaren hinder van ondervinden zijn:

- Lawaai van het doorgaand verkeer dat veelal ook nog eens te hard rijdt;
- Motorrijders, zeker in weekend, deze zouden beter omgeleid kunnen worden, net als vrachtverkeer steenfabrieken, via de Steenovenlaan. Dit is een bredere weg met minder dichte bebouwing;
- Stank van hondenuitlaatplek achter onze tuinen;

De schetsen die we hebben gelezen zien er goed uit en stralen kwaliteit van leven uit.
Paar opmerkingen/wensen:

- Er worden rode klinkers en 'misbaksels' gebruikt, let op geluidsoverlast als deze stenen ongelijk of te los worden gelegd. Klinkers geven meer geluidsoverlast tenzij er 'dempende' klinkers worden gebruikt;
- Verkeersdrempels zien we liever niet, deze zijn al eerder geplaatst in het verleden maar ook weer verwijderd. Veroorzaakten veel trillingen;
- Mooi zou zijn om vanaf de Bredeschool het verkeer door wegversmallingen te laten laveren naar het centrum. Dit haalt de snelheid eruit. Zie ook de toegangsweg tot het centrum van Herveld waar ook diverse inhammen met bloembakken zijn gemaakt;
- WADI's en wandelpaden achter onze tuinen is mooi. Let wel dat het geen hangplek voor jongeren kan gaan worden;
- Let op bomenplan achter de Smidsakker, er staan nu eiken die eigenlijk al te hoog worden. Overhangende takken zijn al weggehaald in mei, maar begroeiing neemt licht van Zonnepanelen weg.

Succes met de ontwikkeling van deze mooie plannen en we hopen dat jullie rekening kunnen houden met onze wensen. Graag blijven we op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen.

Antwoord op reactie 2

Het lawaai en de snelheid van het doorgaande verkeer zal afnemen na de herinrichting. Op dit moment mag maximaal 50 km/u gereden worden op dit deel van de Flessestraat. Na de herinrichting hoort ook de Flessestraat bij de 30 km/u zone.

Het omleiden van motoren kunnen we niet binnen dit project organiseren.

De stankoverlast van hondenpoep beperken valt buiten dit project. We verwachten wel dat de overlast minder zal worden door de nieuwe indeling van het groen. Het grote grasveld wordt versnipperd door te toevoeging van wadi's en een wandelpad, waardoor de ruimte ook anders gebruikt zal worden.

De 'misbaksels' hebben een snelheid remmende functie, net als de aanpassing van het ontwerp van een standaard kruisingsvlak naar een plein en de toevoeging van de bloembakken. Met het overrijden van deze stenen zal meer geluid geproduceerd worden dan het geval zou zijn bij de in de rijbaan toegepaste straatstenen. Door de dubbele borging van het verlagen van de snelheid (50 km/u naar 30 km/u) en de toepassing van de misbaksels zal de totale geluidbelasting afnemen.

De drempels worden busvriendelijk uitgevoerd, met een flauwe helling. De drempels dienen dan ook meer als een visuele barrière dan een fysieke. Ze accentueren het idee van het oprijden van een plein of oversteek.

Door de versmalling van de rijbaan (van 9 meter naar 6 meter), de uitvoering in klinkers, het introduceren van pleinen en door de toevoeging van bomen, ontstaat de uitstraling van een 30 km-zone. Het toevoegen van versmallingen door bloembakken is dan niet nodig.

In het parkje tussen de Schaapsakker en de brede school worden geen bankjes geplaatst. Door het karakter van het parkje verwachten we niet dat daar een hangplek voor jongeren zal ontstaan.

In het parkje achter de Smidsakker worden geen bomen toegevoegd.

1.3 Reactie 4 - bewoner

In 2003 kwamen wij in Heteren wonen. Er zijn (waren) twee 50 km aders waarlangs we onze woning kunnen bereiken: de Flessestraat en de Steenovenlaan. Sinds een aantal jaren zien we dat deze pijplijnen worden dichtgeknepen: busluizen op de Steenovenlaan en een 30 km zone voor de brede school. Nu met het centrumplan wordt de Flessestraat geheel afgeknepen en is er geen circulatieplan meer.

Houd er rekening mee dat Heteren een forensendorp is waar sterke verkeersstromen optreden gedurende de spits. Ik denk dat er voor die momenten de overgebleven capaciteit onvoldoende zal zijn met nog sterkere irritatie van forensen tot gevolg (eigen langjarige observatie).

Ook is het m.i. een misvatting dat vertragende maatregelen voor meer veiligheid voor langzaam verkeer zorgen. Automobilisten besteden meer aandacht om zo snel mogelijk langs die moeilijke dingen te komen; geen aandacht voor andere zaken zoals zwakkere verkeersdeelnemers. De enige echte methode is scheiden van verkeersstromen, maar de vrijliggende fietspaden en trottoirs worden juist opgeruimd. Een goed voorbeeld is de aanrijroute naar de brede school: de Kamperfoeliestraat. Hier zijn remmende bochten gemaakt welke het zeer gevaarlijk maken voor fietsende kinderen; veel ouders ontwijken nu deze weg en gaan over de Prinsenhof.

Antwoord op reactie 4

De aanpassing van 50 km/u naar 30 km/u draagt aantoonbaar bij aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de omgeving. Het tijdverlies (maximaal 30 seconden per rit bij het aanhouden van de maximale snelheid) weegt niet op tegen het verkeersveiliger en leefbaarder inrichten van de omgeving. De capaciteit van de weg blijft meer dan voldoende om het verkeersaanbod af te kunnen wikkelen.

1.4 Reactie 5 - bewoners

Een punt van aandacht is volgens ons vooral geen drempels, i.v.m. ervaring uit het verleden op de kruising Kamperfoeliestraat /Flessestraat. Deze zijn verschillende keren veranderd, aangepast en later verwijderd, trillingen en geluid overlast.

Antwoord op reactie 5

De drempels worden busvriendelijk uitgevoerd, met een flauwe helling. De drempels dienen dan ook meer als een visuele barrière dan een fysieke. Ze accentueren het idee van het oprijden van een plein of oversteek.

1.5 Reactie 6 - fietsersbond

Het voorlopig ontwerp voor de Flessestraat-Noord en Kastanjelaan-Oost en de verkeersmaatregelen op de Randwijkse Rijndijk in Heteren is door leden van de fietsersbond Overbetuwe nader bekeken.

Onze reactie luidt als volgt:

Parkeerruimte Flessestraat - Heteren Centrum. Van Noord naar Zuid gezien zijn als fietsparkeermogelijkheden resp. 6 - 8 - 8 fietsnietjes voorzien. In totaal **22** fietsparkeerplekken. Over hetzelfde traject zijn er resp. 4 - 10 - 10 - 13 - 5 autoparkeervakken ingetekend. Gekoppeld aan de reeds bestaande autoparkeerplaats met 30 parkeervakken en nog eens 5 parkeervakken aan de westzijde komt het totaal aan auto parkeervakken op **77** !

Dit komt ons als wel zeer onevenwichtig voor. Temeer wanneer je bedenkt dat op de plek van één auto ca. vijf fietsen kunnen worden geparkeerd.

We stellen u dan ook voor om tenminste 20 autoparkeerplaatsen om te zetten naar fietsparkeren.

Dit sluit aan op uw eigen beleid om de inwoners te stimuleren meer de fiets te pakken (zeker voor de korte afstanden).

Tenslotte: zou - mede gezien ook de huidige trend in het kader van de anderhalvemetersamenleving - niet volstaan kunnen worden met een breedte van 4 à 4,5 meter van de rijweg en een maximumsnelheid van 20 km/uur? Zie ook www.mensenstraat.nl

Antwoord op reactie 6

De parkeerruimte binnen het Shared Space gebied is herverdeeld, waardoor ruimte voor groen is ontstaan. Het aantal parkeerplaatsen voor de Jumbo-supermarkt wordt verminderd. Deze plaatsen worden vervangen door voetgangersgebied voor de toekomstige verbinding van het bestaande en het toekomstige plein.

Waar dat fysiek mogelijk is, zijn fietsparkeerplekken toegevoegd aan het plan. Rekening moet bijvoorbeeld worden gehouden met loopgebieden en de glasbewassing van de Beemdhof. Autoparkeerplaatsen worden niet omgezet naar fietsparkeerplaatsen, temeer omdat de parkeerplaatsen worden gebruikt door bewoners van de Beemdhof.

De breedte van de weg kan niet nog verder versmald worden dan de versmalling van negen naar zes meter. De Flessestraat moet onder andere zijn ingericht op de busroute. Zie daarvoor het antwoord op de vraag op reactie 8.

1.6 Reactie 7 - bewoners

Bedankt voor jullie informatiebrief Flessenstraat-Noord en Kastanjelaan-Oost Heteren. Als inwoners van Heteren zijn we blij dat deze plannen ons een meer aangekleed centrum zullen opleveren.

Als bewoners willen we graag onze reactie geven.

Onze achtertuin grenst aan de Flessestraat, en daar komt nogal eens veel lawaai van af. Het betreft dan vooral doorgaand of hardrijdend verkeer. Is het een idee om verkeer richting de dijk om te leiden via de Steenovenlaan?

Daarnaast ervaren we wel eens overlast van de hondenuitlaatplaats achter onze tuinen (stank) en soms vinden we hondendrollen terug in onze tuin van hondeneigenaren die het blijkbaar niet erg vinden dat honden hun behoefte doen in de achtertuin van een ander.

Dit gezegd hebbend een paar opmerkingen over de schetsen (die er overigens goed uitzien): Het lijkt erop dat er losse stenen worden gebruikt voor de bestrating. Wij zouden het waarderen als er wordt opgelet dat dit niet tot een hoger geluidsniveau van het direct voorbijrijdend verkeer gaat leiden.

Wij zouden het waarderen als er bij het eventueel plaatsen van maatregelen om de snelheid uit het verkeer te halen wordt gelet op het veroorzaken van additioneel geluid en trillingen (b.v. drempels) - soms is het middel erger dan de kwaal.

Op dit moment bevindt er zich in de groenstrook achter ons huis geen wandelpad. Dat lijkt wel ingetkend. Wat ons betreft hoeft dat niet per se vanwege het feit dat het direct aan onze achtertuin grenst, en is de groenstrook zoals die er nu is (gras, enkele bomen) prima. Mocht er toch een pad komen, dan graag alleen een pad en geen bankje(s) of iets dergelijk om te voorkomen dat dit een hangplek kan worden.

Wij zijn zelf groot fan van een groene leefomgeving en bomen (we hebben zelfs een boom in de achtertuin). En bomen in de groenstrook achter ons huis zijn prima, wij zouden het wel waarderen dat er rekening mee wordt gehouden dat deze bomen gesnoeid / vervangen worden als ze zodanig groot worden dat ze in de namiddag/avond veel licht in de achtertuin(en) wegnemen.

Succes met de verdere ontwikkeling van de plannen!

Antwoord op reactie 7

Zie het antwoord op reacties 2 en 3.

1.7 Reactie 8 - Connexxion

Vanmiddag ontwerp bestudeerd, hierbij mijn bevindingen c.q. opmerkingen.

- Breedte rijbaan voldoet niet aan huidige CROW richtlijnen "Openbaar vervoer".
- In route zitten een aantal vervelende curven zonder wegverbreding kans dat bus overwaait (overbouw bus) over voetgangers gebied etc!
- Bomen staan dicht op rijbaan, na een aantal jaren is er kans op schade aan spiegel en filmbak lijnbus.
- Drempels inclusief plateau's op route lijnbus volgens CROW niet gewenst, indien nodig aantal beperken, en moeten dan uiteraard voldoen aan CROW richtlijnen Openbaar Vervoer.
- Ovatonde thv Olieakkerstraat, kan lijnbus hier zonder discomfort passeren?
- Locatie bushalte: als lijnbus route hervat dient chauffeur via een chicane zijn weg te vervolgen, lijkt mij niet Busvriendelijk
- Graag zien wij rijcurven route lijnbus tegemoet uitgevoerd met een snelheid van minimaal 25 km/h.

Als laatste: wat zijn de stippen die nu ingetekend zijn op route lijnbus (3 stuks)?

Antwoord op reactie 8

De breedte van de rijbaan is gelijk getrokken met de huidige breedte van de Flessestraat ter hoogte van de Bongerd. Een bredere rijbaan zou snelheidsverhogend kunnen werken, wat weer effect heeft op de veiligheid van fietsers. De gemeente voldoet aan de CROW richtlijn door rekening te houden met het op afstand plaatsen van obstakels in de berm.

Met het aanhouden van de toegestane snelheid in het Shared Space gebied (15 km/u) 'waait' de bus niet over. De rijcurven worden u toegestuurd.

De bomen in de boombakken zijn teruggeplaatst naar aanleiding van uw opmerking. De overige bomen staan ver genoeg van de straat.

De drempels worden busvriendelijk uitgevoerd, met een flauwe helling. De drempels dienen dan ook meer als een visuele barrière dan een fysieke. Ze accentueren het idee van het oprijden van een plein of oversteek.

Enig discomfort is niet uit te sluiten bij het overrijden van de 'misbaksels'. Dit zijn ruwere stenen dan de stenen die in de weg komen te liggen. Deze ruwe stenen worden iets verhoogd aangelegd, maar deze zullen niet tot grote schommelingen in de bus leiden.

Zoals te zien op de rijcurven kan de chauffeur zijn of haar weg in een rechte lijn vervolgen. Het verkeer komend uit zuidelijke richting zal dan moeten wachten.

De 3 stippen geven de locatie van de overige 'misbaksels' aan. Deze zijn in het definitieve ontwerp komen te vervallen.

1.8 Reactie 9 – VVE De Beemdhof

Gemeente: deze reactie is opgenomen in bijlage 1 bij deze reactienota.

Antwoord op reactie 9

De gemeente heeft ingezet op het vergroenen van de openbare ruimte om de gevolgen van klimaatverandering (zoals hittestress) te verminderen. Juist in het stenige Shared Space gebied is daarom ingezet op het planten van grote bomen die voor veel schaduw en daardoor verkoeling gaan zorgen.

De grote boom die geplant wordt op het parkeerplein voor Jumbo blijft gehandhaafd. Deze boom moet op het stenige plein zorgen voor de gewenste verkoeling. De gemeente deelt niet uw mening dat die de vrije doorkijk naar de Beemdhof zal wegnemen. De boom wordt geplant in de lijn van de bomen die op het nieuwe plein worden geplant, waardoor juist eenheid ontstaat tussen beide pleinen.

Ook voor de bomen aan de straatzijde geldt dat deze geplant worden om hittestress te verminderen. De geplande boomsoort blijft dan ook gehandhaafd, maar de gemeente heeft echter ook ingezien dat de bomen voor huisnummers 60 en 44 tezamen een te grote kroon zouden vormen. Één van beide bomen is dan ook in het aangepaste plan komen te vervallen.

De toegang tot de hoofdingang is in het nieuwe ontwerp verbreed, zodat de toegang voor verhuishagens en de hoogwerker is gewaarborgd. Met de afstand tot het pand is rekening gehouden. De hagen komen niet dichterbij het pand dan de huidige boombakken.

De parkeervakscheiding wordt verbeterd door het toepassen van een lichte steen. Ook het parkeren in door heesters en hagen afgeschermdes hofjes zal bijdragen aan het beter kunnen parkeren van de auto's.

Tot slot de expeditie ingang. De aanpassing van de toegang is per abuis niet in het eerste ontwerp opgenomen. De ingang wordt in samenspraak met de eigenaar van de Jumbo en uw VVE verbeterd.

1.9 Reactie 10 - bewoners

Gemeente: deze reactie is opgenomen tijdens een mondelinge toelichting.

- Vroeger veel overlast door de drempel ter hoogte van de Hyacinthstraat, deze is weggehaald. Gevreesd wordt voor met name trillingoverlast en ook geluidoverlast in huis / winkel. De aanleg van drempels is op zich akkoord mits deze niet te steil zijn.
- De boom kan niet geplaatst worden i.v.m. bevoorrading;
- Om parkeren op het eigen terrein te voorkomen wordt gevraagd om de bestaande bloemschaal te handhaven en een nieuwe te plaatsen, waarbij rekening moet worden gehouden met de bevoorrading.
- Gevraagd wordt voor extra aandacht voor de oversteekbaarheid van de Flessestraat. De huidige zebra wordt intensief gebruikt, zeker door bewoners van Liefkenshoek, bijv. met een rollator, elektrische rolstoelen en scootmobiels. Hoe kunnen deze veilig oversteken in de nieuwe situatie?
- Voor de bevoorrading door busjes rekening houden met de aanleg van een fundering.

Antwoord op reactie 11

De drempels worden busvriendelijk uitgevoerd, met een flauwe helling. De drempels dienen dan ook meer als een visuele barrière dan een fysieke. Ze accentueren het idee van het oprijden van een plein of oversteek.

De boom, die we graag op uw terrein geplaatst hadden, is in het nieuwe ontwerp vervangen door een extra bloemschaal.

Het Shared Space deel van het plan wordt uitgevoerd als een winkelerf, waar een snelheid van maximaal 15 km/u is toegestaan en auto's te gast zijn. Automobilisten moeten dan ook voorrang geven aan wandelaars. Uiteraard wordt de situatie na aanleg goed gemonitord om te zien of de theorie ook in de praktijk werkt. Daarbij houden we wel een gewenningsperiode aan, zodat alle verkeersdeelnemers kunnen wennen aan de nieuwe situatie.

Voetpaden worden gefundeerd om eventuele verzakkingen door het overrijden te voorkomen.

2 Voorlopig Ontwerp Kastanjelaan (wegvak Flessestraat tot Dorpsstraat)

2.1 Reactie 1 - bewoner

Ik heb het fraaie plan vd Kastanjelaan 1a bestudeerd. Wat mij opvalt is dat tussen Nr 11b en 7a twee algemene parkeerplaatsen zijn verdwenen. Twee van de overgebleven plekken worden in de praktijk nauwelijks of niet gebruikt, omdat deze onder 2 enorme Kastanjabomen liggen. Vanwege vogelpoep (hele jaar door) en vallende kastanjes (tijdelijk, maar tot grote schade leidend). Tijdens de informatie avonden is er duidelijk aangegeven dat er niet minder plekken mogen komen. Nu zijn juist 2 zeer bruikbare en altijd gevulde plekken verdwenen. De bewoner die heeft aangegeven dat deze plekken kunnen verdwijnen omdat hijzelf genoeg plek op terrein heeft, is juist degene die zijn auto's aan de dijk parkeert. Er is in de beoogde nieuwe situatie geen plek voor bv bezoek.

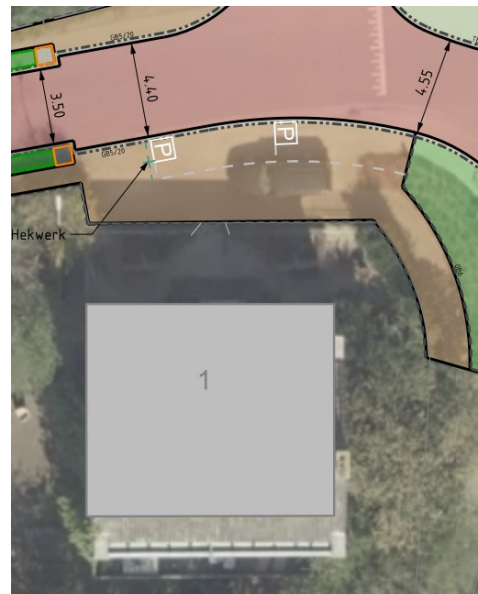
Antwoord op reactie 1

Op de door u aangegeven locatie zijn inderdaad twee parkeerplaatsen verdwenen, maar ten oosten van 11b zijn juist parkeerplaatsen toegevoegd. Het totaal aantal parkeerplaatsen is dan ook toegenomen.

2.2 Reactie 2 - bewoner

Allereerst mijn complimenten voor het goed doordachte en uitgewerkte plan waarbij de inspraak van de bewoners meegenomen is.

Helaas moet ik ook een punt van kritiek op tafel leggen; ik ben niet gelukkig met de herinrichting zoals die bij mij voor de deur (Kastanjelaan 1, zie bijlage) bedacht is. Mijn bezwaar gaat eigenlijk over het hekwerk zoals dat nu ingetekend is ter afscheiding van het parkeervak en het voetpad. Dit hekwerk bemoeilijkt het manoeuvreren ter plaatse aanzienlijk en ik zie eerlijk gezegd de toegevoegde waarde niet. Door het vak volledig open te laten (zoals nu ook het geval is) kunnen de auto's makkelijker, zonder risico op schade en met eventueel wat meer onderlinge afstand geparkeerd worden. Dit maakt de oversteek naar de veerstoep waar veel mensen gebruik van maken makkelijker. Dit is mede van belang omdat jullie de buitenste ring van het voetpad aan de zijkant van mijn huis hebben laten vervallen. Men wordt nu dus gedwongen achterlangs het hekwerk te lopen en zo schuin weer terug te steken naar de veerstoep. Mijn inschatting is dat veel mensen toch de kortste weg willen nemen en dus over de weg gaan lopen of zich tussen de strak geparkeerde auto's moeten wurmen. Een markering in het straatwerk ter vervanging van het ingetekende hekwerk lijkt mij een goed compromis waarbij het in en uitrijden makkelijker wordt en ik toch een indicatie heb in welke zone ik niet mag parkeren.



Antwoord op reactie 2

Het ontwerp is naar uw voorstel aangepast.

2.3 Reactie 3 - bewoner

Voor de nader te bepalen boomsoort ligt de keuze voor tamme kastanjabomen erg voor de hand.

Omdat die soort niet wordt aangetast door bloederziekte; Helaas is eerdere vervanging van gekapte kastanjabomen met andersoortige bomen geschied.

Het is van eminent belang dat de Kastanjelaan echt de Kastanjelaan blijft en kinderen kastanjes kunnen blijven rapen etc.

Antwoord op reactie 3

De andersoortige bomen langs de Kastanjelaan worden vervangen door tamme kastanjes. De enige uitzondering daarop zijn de bomen voor huisnr. 8 t/m 12. Deze worden niet vervangen.

2.4 Reactie 4 - bewoner

Hierbij willen we reageren op Het plan voor de herinrichting van de Kastanjelaan.

Allereerst is het een goede ontwikkeling om De Kastanjelaan te verbeteren, met name voetgangers hebben daar zeer slecht de mogelijkheid om te wandelen, daarbij komt dat In de huidige situatie het openbare voetpad van de Dorpsstraat naar de Kastanjelaan tussen dorpsstraat nr 26 en 28 een zeer gevaarlijke uitgang op de Kastanjelaan hebben. De rijbaan van de Kastanjelaan loopt te dicht bij de opgang(te zuidelijk) Dit geldt ook voor de uitgangen van de huizen naar de Kastanjelaan.

Uiteraard zijn er nu ook de problemen van motorrijders en auto's En zeker ook van wielrenners. Alle 3 rijden ze meestal veel te hard waardoor wandelen gevaarlijk is.

Wat ons echter ook sterk bezig houdt is de vraag wat het effect is van de herinrichting van de Kastanjelaan op de verkeersdruk in de Dorpsstraat. Nu al is het een probleem omdat er aan de zuidzijde van de Dorpsstraat zoveel geparkeerd wordt dat het 2 richtingen verkeer vaak problemen oplevert. Als de Kastanjelaan meer verkeersluw wordt ingericht zal dit zeker effect hebben op de drukte in de Dorpsstraat, een straat met veel jonge gezinnen en spelende kinderen.

Onze vraag is, is er verkeerskundig onderzoek verricht naar de effecten van herinrichting van de Kastanjelaan op de verkeersdruk in de Dorpsstraat. We zijn als bewoner van de Dorpsstraat destijds niet uitgenodigd mee te denken , dit terwijl wij zeker belanghebbend zijn.

Graag uw reactie op bovenstaand schrijven.

Antwoord op reactie 4

De Kastanjelaan wordt niet verkeersluw ingericht, maar passend gemaakt naar de maximale snelheid die er mag worden gereden: 30 km/u. De weg blijft voor twee richtingen en voor alle verkeersdeelnemers beschikbaar, waardoor er geen aanleiding is dat de verkeersdruk in de Dorpsstraat zal toenemen.

2.5 Reactie 5 - bewoners

Naar aanleiding van het toegestuurd conceptontwerp en de presentatie op de bijeenkomst hebben wij enkele opmerkingen betreffende het conceptontwerp.

1. Wij zijn bewoners van Kastanjelaan 11B. Wij wonen naast het paadje dat de Kastanjelaan met de Dorpsstraat verbindt. Aan het einde van het paadje is op de Kastanjelaan een pleintje voorzien. Op dit pleintje is nu een bankje getekend. Wij willen dat bankje daar niet. Hiervoor hebben wij de volgende argumenten:
 - a. Het bankje staat er nu niet. Laat de huidige situatie bestaan.
 - b. Er is niemand die hier een bankje mist of verwacht. Het kijkt uit op een groene dijk, terwijl het aan het begin van het dorp op de groene dijk een uitzicht over de Rijn gewaarborgd is.
 - c. Het bankje is een potentiële plek voor hangjongeren. In het verleden hebben wij vaker last gehad van hangjongeren in het paadje (kabaal, kapot gegooide flessen, bierblikjes in onze tuin etc). Wij wensen deze mogelijke overlast niet voor onze deur te hebben.
 - d. Het bankje is vrijwel recht tegenover onze woonkamer gepositioneerd. Nu hebben wij vrij uitzicht en dit hoeft voor ons niet belemmerd te worden door bankje, haagjes, fietsers, hangjongeren etc. Dit vrije uitzicht willen wij dus behouden (en levert overigens waarde aan onze woning).
2. In het conceptontwerp zijn voor onze woning haagjes voorzien. Deze haagjes zijn juist voorzien op de plek waar wij in de zeer nabije toekomst op eigen terrein parkeerplaatsen willen aanleggen (zij bijgaande tekening). Wij vragen dus deze haagjes niet te plaatsen. Overigens belemmeren deze haagjes ons bij het uitrijden van onze oprit. We hebben nu al slecht zicht, en dat wordt hiermee alleen maar slechter.

Tijdens de bijeenkomst werd er ook gesproken over straatlantaarns. Momenteel hebben wij geen straatlantaarn voor ons perceel staan. Dit willen wij zo houden.

Het huidige concept zien wij om bovenstaande redenen voor ons persoonlijk niet als een vooruitgang.

Wij verzoeken je het huidige concept-ontwerp op de door ons aangedragen punten te wijzigen.

Antwoord op reactie 5

Het bankje blijft gehandhaafd. Het bankje is met name voorzien voor fietsende toeristen en wandelaars uit het dorp. De gemeente verwacht niet dat deze plek een potentiële hangplek is door de ligging aan de weg en de beperkte ruimte.

Wat betreft de haagjes: de gemeente kan geen rekening houden met een plan waarvoor nog geen vergunning is afgegeven. Wij kunnen pas in overleg gaan over eventuele aanpassingen als de vergunning afgegeven wordt.

De weg moet voldoende verlicht kunnen worden. In de nabijheid van uw woning zal dan ook naar alle waarschijnlijkheid een lantaarnpaal geplaatst moeten worden, zoals dat ook voor andere woningen geldt. De verdeling van de nieuwe lichtmasten wordt bepaald aan de hand van een nog op te stellen verlichtingsplan.

2.6 Reactie 6 - fietsersbond

Alleen bij huisnr. 6 (10 à 11 adresnummers) staan zes (6) fietsparkeerplekken ingetekend, terwijl verspreid over de Kastanjelaan zestien (16) officiële autoparkeerplekken zijn gesitueerd. Wij stellen voor om verspreid over de Kastanjelaan een viertal (4) autoparkeerplaatsen in te wisselen voor fietsparkeren.

Voorbeelden: fietsvlonders/fietstrommels (Gemeente Rotterdam).

Antwoord op reactie 6

Dit voorstel wordt niet overgenomen. Dit voorstel past goed binnen de gemeente Rotterdam, maar niet op deze locatie waar huizen meer dan voldoende ruimte hebben om fietsen op eigen perceel te kunnen parkeren.

2.7 Reactie 7 - bewoner

Ik ben aanwezig geweest bij de voorgaande besprekingen en zeer tevreden over het resultaat. Mijn opmerking heeft betrekking op de Kastanjabomen. Ik hoop dat de gezonde bomen blijven staan. Lijkt me overbodig die te kappen.

Tevens dat de nieuwe Kastanjabomen al een behoorlijke omvang hebben.

Ik heb al eerder aangegeven dat de boomkwekerijen uit Opheusden eo wel kunnen sponseren. Aangezien zij veel fruitboomgaarden opkopen/ huren en daar loofbomenplantages van maken, helaas.

Antwoord op reactie 7

De gezonde bomen blijven inderdaad staan en zoals aangegeven bij de besprekingen worden bomen van redelijke omvang teruggeplaatst op de plaats van de bomen zonder boomkroon. Te grote bomen kunnen helaas niet geplant worden. Deze krijgen vaak onvoldoende kans om goed te kunnen wortelen, waardoor de bomen snel na aanplant vervangen zouden moeten worden.

Sponsoring door ondernemers laten we graag aan de ondernemers zelf.

2.8 Reactie 8 - bewoner

Gemeente: deze reactie is opgenomen tijdens een mondelinge toelichting.

Verzocht wordt het bestaande bushokje niet te verwijderen en te overwegen of het bankje onder de luifel van het bushokje geplaatst kan worden.

Antwoord op reactie 8

Het bushokje blijft staan op de huidige plek en wordt benaderbaar gemaakt om het geplande informatiebord over de dijkrijders te kunnen lezen. Het bankje blijft op de huidige plek staan, deze past niet onder de luifel van het bushokje. Het bankje wordt opgenomen in bestrating om eenheid te creëren met de parkeervakken die tussen de bomen worden aangebracht.

2.9 Reactie 9 - bewoner

Gemeente: deze reactie is opgenomen tijdens een mondelinge toelichting.

Verzocht wordt de westelijke parkeerplaats die aan de zuidkant van de Kastanjelaan is ontworpen nabij huisnummer 5 te laten vervallen in verband te verwachten problemen met oprijzicht vanuit de oprit.

Antwoord op reactie 9

Uw voorstel wordt niet overgenomen, maar de situatie wordt wel verbeterd door de parkeervakken op te schuiven naar de erfgrans en verder naar het oosten te verschuiven.

2.10 Reactie 10 - bewoner

Gemeente: deze reactie is opgenomen tijdens een mondelinge toelichting.

Verzocht wordt de parkeerplaats tussen huisnummers 9 en 7a te laten vervallen.

Antwoord op reactie 10

Uw voorstel wordt niet overgenomen, zie daarvoor ook reactie 1 en het antwoord daarop.

2.11 Reactie 11 - bewoners

Gemeente: deze reactie is opgenomen tijdens een mondelinge toelichting.

Verzocht wordt te overwegen om rammelstroken over de breedte van de weg toe te voegen om de snelheid door motoren en de daarmee gepaarde geluidsoverlast te kunnen verlagen en éénrichting verkeer in te stellen.

Antwoord op reactie 11

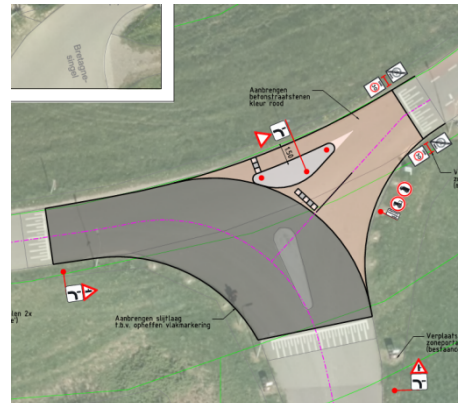
Rammelstroken worden niet toegepast, deze kunnen door de smalle rijbaan leiden tot verkeersonveilige situaties voor fietsers en motoren. De weg blijft bereikbaar voor twee richtingen. Zie daarvoor ook het antwoord op reactie 4.

3 Voorlopig Ontwerp kruising Randwijkse Rijndijk – Steenovenlaan

3.1 Reactie 1 - bewoner

Een tweede opmerking betreft de kruising Randwijkse Rijndijk -Bretagnesingel.

Prima dat het vrachtverkeer wordt geweerd, alleen rijdt dit verkeer dan via de smalle Bretagnesingel en de Kamperfoeliestraat naar de Flessestraat. Dat het verplaatsen van het probleem, want die wegen zijn niet geschikt voor dit verkeer. Ik stel voor ook het gedeelte van de Randwijkse Rijndijk tussen de Bretagnesingel en de Steenovenlaan (of de Renkumse Veerweg) verboden te verklaren voor vrachtverkeer. Ik weet niet wat de bedoeling is voor de tegenovergestelde richting, maar het lijkt mij logisch ook de Flessestraat verboden te verklaren voor vrachtverkeer. In de huidige situatie ondervinden wij veel hinder van de grote vrachtwagens met bestemming steenfabriek.



Antwoord op reactie 1

Uw verwarring ten aanzien van het kruispunt is begrijpelijk door de inzet linksboven. Het gaat hier niet om de kruising van de Randwijkse Rijndijk met de Bretagnesingel, maar om de kruising van de Randwijkse Rijndijk met de Steenovenlaan. Vrachtwagens worden dan ook geweerd vanaf de Steenovenlaan.

Voor vrachtwagens met bestemming steenfabriek wordt een aanpassing doorgevoerd in de routeplanners zodat deze niet meer over de Flessestraat gaan rijden.

3.2 Reactie 2 - bewoner

De Bretagnesingel-oprit naar de Randwijkse Rijndijk is een startbaan voor sprintjes in beide richtingen. Het is ook ontsluiting voor heel veel voetgangers die naar de uiterwaard gaan. Er zijn echter geen voetgangerstroken of trottoirs waardoor regelmatig de vouw uit je broek wordt gereden. Een drempel onderin werkt niet wegens enorm gedreun op Bretagnesingel no 1. Maak hier een vernauwing met loopstroken zoals in het centrumplan gepland ; inclusief een oversteekplaats op de dijk.

De Randwijkse Rijndijk is een racebaan in beide richtingen. Uw plan neemt maatregelen voor verkeer uit de richting Randwijk; hopelijk werkt dat. Voorheen kon daar geen “stevige” drempel liggen omdat het grenst aan 60 km gebied. Deze situatie verandert nu en ik wil pleiten voor een drempel zoals ter hoogte van het oude gemeentehuis op de Kastanjelaan.

Antwoord op reactie 2

Uw voorstel wordt meegenomen tijdens de uitwerking van het definitieve ontwerp voor de 2^e fase van het project.

De uitvoering ervan is echter afhankelijk van het projectbudget. Indien blijkt dat het projectbudget toereikend is om ook deze aanpassingen te realiseren, dan worden deze aanpassingen onderdeel van het plan voor de 2^e fase van de herinrichting van de Kastanjelaan. Mocht blijken dat het projectbudget niet toereikend is, dan kunnen de aanpassingen niet gerealiseerd worden.

3.3 Reactie 3 - fietsersbond

- Eilandstrook op de hoek Bretagnesingel-Randwijkse Rijndijk.
Voor de Oost-West-fietser is een doorrijstrook van 1,5 m breed gereserveerd. Dat is te gering: minimaal 2,5 m is gewenst. Wanneer het argument is, dat inrijden door automobilisten moet worden voorkomen, dan zou als naast-beste oplossing een zgn. opgeblazen strook kunnen zijn. Zie figuur (*.jpg-file). Dwz in- en uitrijdbreedte: 2m en middenin 3m.
- Uit verkeersveiligheidsoogpunt voor de rechtdoorgaande West-Oost-fietsers zou een wegmarkering annex meldingsbord aangebracht moeten worden als waarschuwing aan het afslaande autoverkeer.



Antwoord op reactie 3

*De breedte van de huidige suggestiestrook wordt doorgezet en is met 1,5 meter acceptabel.
Het effect van een opgeblazen strook geldt alleen bij hoge fietsintensiteiten in een stad.
Daarvan is op de Randwijkse Rijndijk geen sprake.*

Uw suggestie ten aanzien van de wegmarkering is overgenomen en verwerkt in het ontwerp.

4 Voorlopig Ontwerp tijdelijke maatregelen Kastanjelaan (wegvak Bretagnesingel tot Flessestraat)

4.1 Reactie 1 - bewoner

Voor de nadere richting is er een optisch probleem: ter hoogte van de slijterij lijkt het “einde van het dorp” en gaat het gas los. Nu wilt u hier zelfs een poort van maken waardoor dat effect wordt versterkt. Op het stuk dijk voor de plas van Wijk is zeer veel recreatief verkeer, met name voetgangers. Ik zou ervoor willen pleiten om die poort verderop richting Randwijk te plaatsen. Het feit dat dorpse bebouwing wil niet zeggen dat het dorp daar eindigt.

Mocht u geïnteresseerd zijn wil ik dit best toelichten.

Antwoord op reactie 1

De versmalling wordt op die plek gemaakt om de snelheid van het verkeer te remmen dat richting de Flessestraat rijdt. Vandaar ook het herhalingsbord met de maximale snelheid die geldt vanaf de Steenovenlaan (30).

4.2 Reactie 2 - bewoners

Bij deze onze reactie op het herplaatsen van bankjes op de Kastanjelaan.

Doordat wij al ongeveer 15 jaar overlast ervaren in de avond en nacht van hangjongeren die samenkomen bij die bankjes zijn wij niet blij met de herplaatsing.

Overdag hebben we er geen last van.

Prima dat fietsers en wandelaars daar zitten.

In de avonduren wordt het een ander verhaal.

Dan gaat het ten koste van onze woonomgeving en nachtrust.

Graag willen wij daar over in gesprek.

Antwoord op reactie 2

De gemeente is op de hoogte van de door u ervaren overlast. De verwachting is dat die overlast zal afnemen door het vervangen van de picknickbanken door bankjes die met de ruggen naar elkaar staan. Op deze manier is samenscholing minder voor de hand liggend en kunnen toeristen en bewoners toch genieten van het prachtige uitzicht.

Mocht blijken dat u alsnog overlast ervaart tijdens de avonduren, dan weet u ons te bereiken en gaan we met u in gesprek.

Bijlage 1: reactie vve Beemdhof