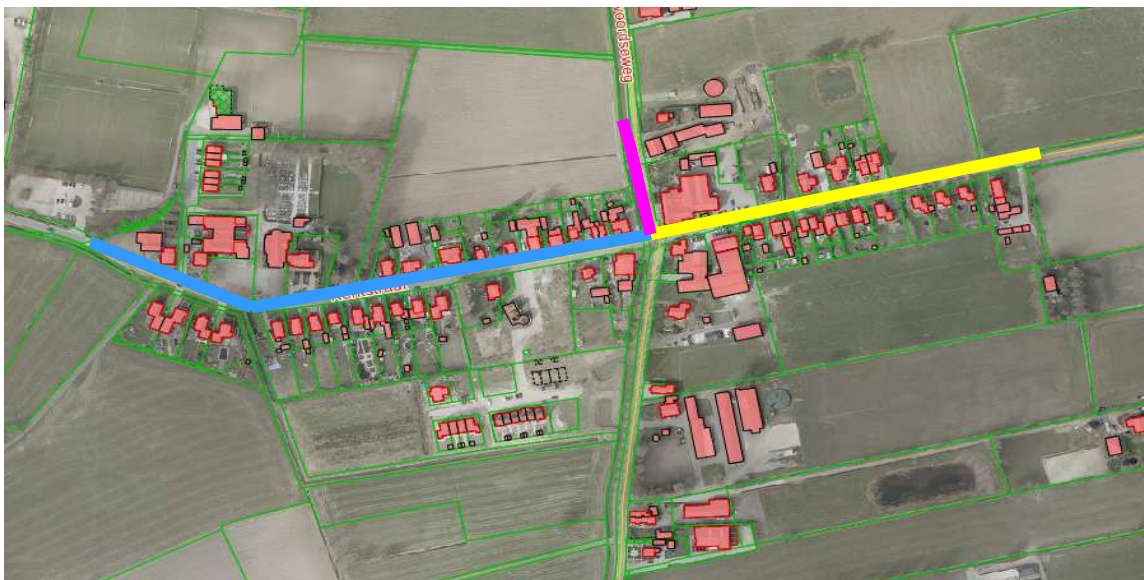


Reactienotitie
Beentjesweg, Kerkstraat en Avervoordseweg in de Vecht
Gemeente Voorst, 4 februari 2016

De gemeente Voorst wil in 2016 in meerdere wegen grootonderhoud uitvoeren. Hierbij wordt de riolering vervangen en een regenwaterriool aangelegd en deels vernieuwd. De weginrichting wordt aangepast aan het huidige verkeersbeleid en het groen wordt vervangen. Het onderhoud betreft de Beentjesweg, de Kerkstraat en de Avervoordseweg binnen de bebouwde kom. Op onderstaande afbeelding zijn de wegen respectievelijk met geel, blauw en roze aangegeven.



Afbeelding: plangebied



In december 2015 is de ontwerpnotitie (2015-58464), de rioleringstekening en het voorlopig ontwerp van de herinrichting afgerond. In de notitie staan de uitgangspunten beschreven om te komen tot het ontwerp. De stukken staan op de site van de gemeente. Op 14 december 2015 is in de sportkantine van V&L een inloopavond gehouden om alle betrokkenen te informeren over de plannen. Tijdens de avond waren circa 80 personen aanwezig. De meeste vragen zijn die avond direct beantwoord. Tot 31 december 2015 hebben de bewoners en andere betrokkenen de mogelijkheid gehad om te reageren.

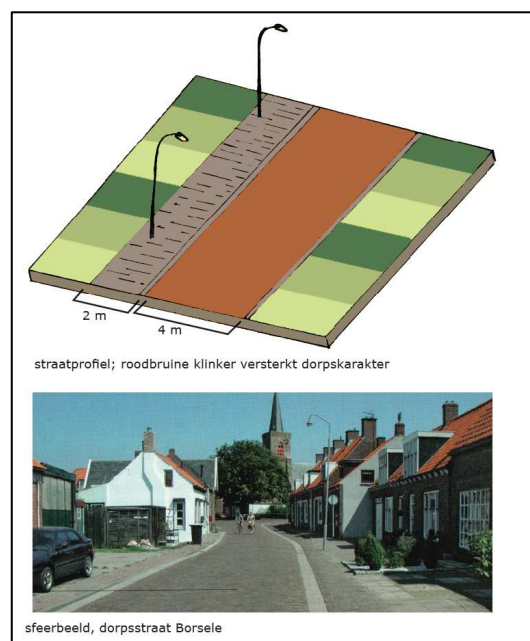
In totaal hebben 20 personen een schriftelijke reactie gegeven. Aanvullend is in december een gesprek geweest met de eigenaren van Zalencentrum De Groot, met de directie van de Antoniuschool en met Plaatselijk Belang De Vecht.

In deze reactienotitie worden de reacties besproken zoals die tijdens de inloop-avond zijn gegeven, ofwel die schriftelijk zijn binnengekomen. Dit leidt tot wijzigingen in het ontwerp die daarna zijn beschreven.

1. Reacties

Ontwikkelvisie Larenstein

Tijdens de inloopavond vertellen de aanwezigen over een studie van Hogeschool Van Hall Larenstein over de Vecht. Deze studie is in 2008/2009 uitgevoerd door 4e jaars studenten. Het gaat over ruimtelijke ontwikkelingen, sociale aspecten en nog veel meer. Ook gaat de studie in op de verkeerssituatie in de Vecht. De studie is uitgebreid en er zijn meerdere drukbezochte bewonersavonden geweest. Hiermee is het een document van het dorp geworden.



Afbeelding sfeerbeeld "Larenstein"

Ten aanzien van de verkeerskundige analyse zijn de volgende conclusies van belang:

- Gebruik klinkers want dat past bij de dorpse schaal. Eerder werd opgemerkt dat er asfalt moet blijven vanwege het geluid, maar de eindconclusie is klinkers.
- Geen stedelijke infra-oplossingen zoals wegversmallingen, fietspaden en dergelijke. Denk aan de filosofie van Monderman¹.
- Zorg dat er geen 2^e kruising ontstaat. Die is inmiddels wel gekomen bij de Kerkstraat en het Weteringserf.

Het sfeerbeeld zoals opgenomen in de visie komt overeen met het voorlopig ontwerp.

Aanvullende snelheid remmende maatregelen

Door de aanwezigen tijdens de inloopavond en in schriftelijke reacties wordt gevraagd om aanvullende maatregelen om de snelheid te remmen. Soms is dit algemeen (reactie 1b, 2b, 15, 16c, 17b,) en er zijn een paar concrete voorstellen (17c, extra drempel voor de komgrens, 17d, versmalling met betonnen bakken of S-bocht bij inrijden van de Vecht).

Reactie

De inrichting van de weg met straatstenen zorgt voor een andere ervaring. De kern van De Vecht wordt beter ervaren waardoor de snelheid afneemt. Aanvullend is in het ontwerp een schoolzone bij de school en een attentiepunt bij de kruising bij De Groot opgenomen. Dit draagt bij aan de beleving van de kern en het gewenste snelheidsgedrag. Toepassen van extra drempels levert extra geluidsoverlast op, wat niet wenselijk is.

In het ontwerp zijn op verschillende plekken groen in de vorm van hagen (bij De Groot) en bomen (in de Kerkstraat en de Beentjesweg) opgenomen. Ook dit versterkt de beleving van de kom.

Op verzoek van de mensen tijdens de inloopavond worden de drempels bij de komgrens hoger dan in de huidige situatie, waardoor ze beter aansluiten bij de 30 km/h inrichting.

Toepassen van snelheidsremmers in de vorm van slingers of versmallingen zijn niet wenselijk.

Door de aanwezigheid van landbouwverkeer is een minimale doorrij-ruimte noodzakelijk van 3,5 meter. Met een beschikbare ruimte van 5 meter, is hier te weinig ruimte voor. Tevens leiden wegversmallingen er toe dat het gevaar ontstaat dat fietsers worden klemgereden. Dat is geen verbetering van de verkeersveiligheid.

Een verzoek is gedaan voor een extra drempel tussen de komgrens aan de zijde van de Beentjesweg en de eerste boerderij buiten de kom. De afstand is minder dan 150 meter, waardoor dit niet realiseerbaar is. De gemeente Voorst houdt een afstand van minimaal 150 meter binnen de kom en 500 meter buiten de kom aan als afstand tussen 2 drempels.

Asfalt in plaats van klinkers

Tijdens de inloopavond en in de reacties (2c, 5, 6a, 7b, 13a, 16a, 17a, 17e, 18b, 19a) wordt opgemerkt dat klinkers meer lawaai veroorzaken. 1 reactie (16a) geeft ook aan dat klinkers meer verzakken dan asfalt en reactie 6a geeft aan dat klinkers gladder zijn bij vorst. Tijdens de avond wordt daarnaast ook opgemerkt dat klinkers passen in het beeld van de Vecht.

Reactie

In het ontwerp is uitgegaan van "Strackstone" stenen. Deze betonstraatstenen zijn recentelijk ook gebruikt in de Kruisweg en de IJsbaanweg in Twello. De stenen liggen strak tegen elkaar aan met nauwelijks een naad tussen de stenen. Hierdoor is het geluidseffect beperkt. Bij gebakken klinkers zoals toegepast in Terwolde (in het centrale deel in de kern) ontstaat een ronde naad waardoor er meer geluidseffect ontstaat. Ten opzichte van het huidige asfalt is de Strackstone stiller. In combinatie met de leefbaarheid en de dorpservaring met straatstenen, wordt hieraan vastgehouden. Dit past ook in de ontwikkelvisie van de Vecht uit 2008/2009. Door Plaatselijk Belang De Vecht wordt aangegeven dat het plan uit 2008 nog altijd houdbaar is. Overwogen is om geluidsarme klinkers toe te passen. Vanwege het agrarische gebruik van de wegen is hier van afgezien.



Voorbeeld: Strackstone (Morssinkhof)

¹ Volgens Monderman moeten plattelandswegen 'het eigene van de omgeving en de mensen die er wonen uitdrukken', vanzelfsprekend met als uitgangspunt dat de verkeersveiligheid er niet op achteruit gaat. Wat hij uiteindelijk wil bereiken is een samenhangend netwerk van wegen, fiets- en wandelpaden in een bepaald gebied, waarin de 'verblijfsfuncties' van de openbare ruimte (verplaatsing, ontmoeting, hechting) voorop staan. Landschappelijke structuren en cultuurhistorische elementen moeten voor de gebruikers goed waarneembaar zijn. Sturing van verkeersgedrag zou meer moeten plaatsvinden door 'omgevingsprikkels' dan door verkeersborden. Anders gezegd: automobilisten zullen zich verantwoordelijker gedragen als ze zich realiseren dat ze deel uitmaken van 'een wereld van mensen', verwacht Monderman.

Ten aanzien van geluid is bij 30 km/h niet de wegverharding bepalend voor de geluidsbelasting. Met name het motorgeluid van de auto's of de opbouw bij landbouwwagens en vrachtverkeer leidt tot het geluidsniveau. Tijdens de inloopavond wordt dit onderbouwd met de opmerking dat er zoveel lawaai is van het agrarisch verkeer. Door geen extra drempels toe te passen wordt dit lawaai niet versterkt.

Door nieuwe opbouw van verharding onder de klinkers zal verzakking minder plaats vinden. Mocht het gaan verzakken dan is dat eenvoudiger te verhelpen dan bij asfalt.

Het klopt dat klinkers gladder zijn dan asfalt. Hierbij zijn de verschillende belangen: leefbaarheid-comfort afgewogen.

Bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden

Door met name de ondernemers in de Vecht wordt bij voorbaat opgemerkt dat zij bereikbaar moeten blijven gedurende de wegwerkzaamheden (reactie 1c, 4c).

Reactie

Gedurende de werkzaamheden zal overlast niet voorkomen kunnen worden. Alle panden zullen te allen tijde te voet bereikbaar zijn. Met De Groot vinden nadere gesprekken plaats. Tijdens de werkzaamheden zal een contactpersoon aanwezig zijn voor vragen en waar mogelijk oplossingen.

Bomen en groen

In de reacties worden een aantal concrete voorstellen gedaan ten aanzien van het groen en de voorgestelde bomen. Zo zou de Kastanje (voor Kerkstraat 45) beter een walnoot of fruitboom kunnen zijn (reactie 2a), dient het groen niet in plaats van de oprit te komen (reactie 3a), kan het groenvak voor de woningen aan de Beentjesweg beter met (antraciet) klinkers gevuld worden (reactie 3b, 20), dienen de bomen aldaar beter een Amelanchier "Robin Hill" of leilinde of kleine Fraxinus te zijn in plaats van de Alnus/Els (reactie 3c) of een Leilinde (reactie 8a), geen Elsen (reactie 13c). Verzoek wordt gedaan om het groen te laten vervallen nabij Beentjesweg 23 tot 11a en parkeerplekken in te richten, de bomen in het plan kunnen behouden blijven (reactie 8b).

Reactie

Langs de Beentjesweg is gekozen voor een elzen rijbeplanting als voortzetting van de bestaande elzen (*Alnus cordata*) langs de weg. Met deze bomenrij wordt de kleinschalige structuur van lintbebouwing versterkt. Bovendien zorgt de bomenrij voor optische versmalling, waardoor het positief bijdraagt aan verlaging van de verkeerssnelheid.

Alnus cordata is een middelgrote boom die geschikt is als straatboom (verdraagt verharding en heeft een smalle opgaande kroon). De voorgestelde soorten Amelanchier "Robin Hill" (krentenboompje) of leilinde of kleine Fraxinus (es) leveren niet het gewenste beeld op. Het krentenboompje is te klein, leilindes worden niet toegepast als wegbeplanting (maar als scherm voor boerderijen) en vormen met deze plantafstanden losstaande gebiedsvreemde objecten, essen staan buiten de kom langs de weg en benadrukken daarom niet het dorpsprofiel.

De strook voor de woningen in de Beentjesweg wordt ingericht met gras, zodat er geparkeerd kan worden. Grasbermen dragen bij aan het landelijk karakter van het dorp.

Bij Kerkstraat 45 is gekozen voor kastanje en rode beuk, zodat wordt aangesloten bij de monumentale parkbomen die rond de school en kerk staan. De schoolzone (inrichting op 1 niveau) wordt op deze manier extra geaccentueerd. De aanwonende vraagt om een walnoot of fruitboom vanwege de vruchten die ze leveren. Een fruitboom is geen parkboom en niet gewenst. Een walnoot heeft wel deze uitstraling en kan ook prima.

Watergang

Een bewoner heeft het verzoek om de sloot voor de woning te verwijderen (reactie 2d).

Reactie

De sloot betreft een waterschap sloot. Het is aan het waterschap te beoordelen wat de functie is van de sloot. Vooralsnog gaan wij ervan uit dat het waterschap deze open wil houden.

Riolering

Een bewoner vraagt zich af of het leegzuigen van de put na flinke regenbuien straks verholpen is (reactie 19b).

Reactie

Er is vorig jaar geconstateerd dat bepaalde woningen foutieve aansluitingen hebben waardoor zij regenwater lozen op de pomp put bij andere woningen. De bewoners zijn hierop aangesproken en er is toegezegd dat de regenwaterriolering aangepast zou worden. Als dit gerealiseerd is en de woningen alsnog zijn afgekoppeld, is de overlast zeer waarschijnlijk voorbij. Inmiddels is contact geweest met de betreffende bewoners. Hieruit blijkt dat zij het regenwater hebben afgekoppeld of dat zij dit gaan uitvoeren.

Parkeerverbod

Een aantal bewoners stelt voor om een parkeerverbod in te stellen in de Beentjesweg waarbij 2 reacties een voorkeur uitspreken voor een verbod aan de noordzijde (reactie 1a, 13b en 14).

Reactie

Door te parkeren op de straat wordt de doorgang van het verkeer beperkt en de snelheid verlaagd. Parkeren op de straat past bij het gebruik van de wegen. Verder is de parkeerdruk incidenteel hoog door de activiteiten bij De Groot. Met een parkeerverbod levert dit meer overlast op voor de bewoners van de andere straten.

Voetpad

Bewoners verzoeken om een voetpad langs de Kerkstraat aan de zuidzijde, tussen molen en Lochemsestraat (reactie 10a, 12a).

Reactie

De ruimte die beschikbaar is tussen weg en privé-eigendom wordt verhard en kan als trottoir gebruikt worden. Er is helaas geen ruimte beschikbaar voor een volledig trottoir. Doordat aan de noordzijde al een trottoir aanwezig is, is er ook minder noodzaak voor.

Verlichting/lantaarnpalen

Een aantal bewoners stelt voor om de verlichting gelijk aan te pakken (reactie 4a, 6d, 16b) zodat dit meer aansluit bij de nieuwe inrichting

Reactie:

De verlichting is vooraf beoordeeld en is nog niet aan vervanging toe. Er is daardoor geen budget voor het verfraaien van de verlichting. Doordat de Vecht niet opgenomen is als beschermd dorpsgezicht is er ook geen noodzaak voor.

Nabij de school

De nieuwe inrichting nabij de school levert een aantal vragen/verzoeken op: graag plan voor verandering bij de school meenemen (reactie 6b), letten op de overstekende kinderen (reactie 7) en letten op de veiligheid van de kinderen doordat de straat en trottoir op 1 niveau komen (reactie 18).

Reactie

Tijdens een overleg met de directie van de school komt onder andere het gebruik van het kerkplein aan de orde en dat de kerk momenteel te koop staat. Mogelijk komt hierdoor het gebruik door schoolkinderen te vervallen. Daarom wordt vooruitlopend op de verkoop al ingestoken op gebruik van het Kerkstraatje door fietsers richting de nieuwbouwwoningen. Hiervoor wordt de schoolzone iets verlegd zodat de ingang van het Kerkstraatje ook opgenomen is en de entree naar de kerk niet meer.

Overige opmerkingen

Verder zijn opmerkingen gemaakt over:

- de nummering van de woningen op tekening (reactie 3d); die is aangepast;
- inrit maken voor de woning in plaats van groen (reactie 8c); de huidige inritten blijven behouden;
- graag inrit verbreden met 1 inritblok (reactie 9); de huidige inritten blijven behouden;
- het Weteringserf (reactie 4d, 6c, 11); dit wordt beoordeeld vanuit onderhoud maar valt buiten de huidige plannen. Het Weteringserf valt onder de nieuwbouwwplannen van de Vecht en zal in dat kader verder uitgewerkt worden;
- stukje bij fietsroutebord verfraaien (reactie 4b); hier vindt een beperkte wijziging plaats.

2. Wijzigingen in ontwerp

Op basis van de afweging van de reacties worden de volgende wijzigingen in het ontwerp opgenomen:

- Drempels bij komgrens verhogen en inrichten als 30 km/h drempels;
- Schoolzone verplaatsen;
- Groen wijzigingen;
- Stukje bij fiets-infobord wordt gewijzigd.

3. Procedure

1 Definitief ontwerp

Het voorlopig ontwerp wordt gewijzigd op basis van de afweging zoals hiervoor beschreven. Dit aangepaste ontwerp is ter vaststelling aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders. De bewoners worden geïnformeerd over de doorgevoerde wijzigingen en de definitieve stukken worden op de gemeentelijke website geplaatst.

2 Verdere uitwerking

Nu het ontwerp definitief is, kan het worden uitgewerkt tot bestek. Onderdeel van het bestek is de sanering van de bodemverontreiniging bij het tankstation. Hierdoor worden de werkzaamheden voor riolering, verkeer en sanering gelijktijdig uitgevoerd. Na het bestekschrijven volgt de aanbesteding en gunning van het werk en kan de uitvoering starten. Momenteel wordt uitgegaan van realisatie van de werken vanaf het voorjaar 2016. In overleg met de uitvoerder zal hierbij een fase-ring worden opgesteld. Tijdens de uitvoering is overlast in de bereikbaarheid te verwachten. De uitvoering zal tot eind 2016 duren. Dit is mede afhankelijk van de werkzaamheden van de nutsbedrijven, het weer en mogelijke onvoorziene omstandigheden.