

Notulen Overleg Bosuilstraat/Vinkenstraat

Datum: 12 april 2021 – 17.45 – 18.30 uur
 Locatie: Digitaal, Microsoft Teams
 Gemeente: 8 medewerkers
 Bewoners: Totaal aantal deelnemers 50 (tussen 17.00 – 21.00 uur)

| Nr | Vraag /idee | Reactie gemeente |
|----|--|---|
| 1 | Ik had een vraag over het straatprofiel, ik vroeg me af of dit de breedte is van de Bosuilstraat? Of over welke straat gaat dit? | Deze vraag is tijdens de presentatie, middels een plaatje, beantwoord. |
| 2 | Met eenrichting betekend het dat je moet omrijden. 32 woningen/huishoudens in de Mezenstraat moeten heel erg omrijden. Volledig om het groen heen om thuis te komen. Dit geeft veel extra verkeer, is hier rekening mee gehouden? | De hoeveelheid blijft hetzelfde alleen de routing verandert. De straten kunnen het extra verkeer op zich prima verwerken. We moeten een keuze maken: minder groen met tweerichtingsverkeer of meer groen, maar een stukje omrijden. |
| 3 | Ik zie twee verschillende plaatjes. Nu tweerichtingsverkeer, maar bij het vorige plaatje zag ik dat de Leeuwerikstraat ook eenrichtingverkeer wordt voor het grootste gedeelte. | Wij streven naar de variant met tweerichtingsverkeer, het eenrichtingsverkeer is alleen áls we alle bomen moeten handhaven. We krijgen het dan niet voor elkaar om in de Leeuwerikstraat een goede straat voor verkeer in twee richtingen in te passen. Dan kunnen we de bomen niet handhaven of alleen een parkeerstrook aan één kant van de weg aanleggen. De eerste resultaten van de BEA (boom effecten analyse) geven aan dat de bomen slecht/matig zijn en daarom hebben we er vertrouwen in om voor de variant met verkeer in twee richtingen te gaan. |
| 4 | Tal van kinderen steken over om bij het veldje te komen. Dit is wel belangrijk met het aanleggen van de wegen. Het veldje is een centrale plek voor kinderen. | Wij zullen rekening houden met voldoende snelheidsbeperkende maatregelen, maar het blijft een weg waar auto's rijden. |
| 5 | Wat voor snelheidsbeperkende maatregelen zijn dit dan? | Plateaus op kruisingsvlakken en drempels in langere rechte wegen om ervoor te zorgen dat die 30km/u afgedwongen wordt. Maar ook met de inrichting kan het juiste gedrag worden gestimuleerd, waardoor mensen niet harder rijden dan de toegestane snelheid van 30km/u. De inrichting moet meteen duidelijk de maximumsnelheid uitstralen. |
| 6 | Ik zie dat op hoeken van straten containers worden geplaatst, waar nu stukjes stoep staan waar je niet mag parkeren. Dat betekend dat een plek waar gedacht werd vroeger, 'hier mag je niet parkeren want dat belemmert je het zicht', daar nu containers neergezet worden. Er fietsen veel spelende kinderen, dat baart me toch zorgen. | We hebben de minicontainers net na de bochten geplaatst. Deze staan nu rechthoekig op straat en horen daar ook maar een keer per week te staan. Ze staan dus niet in de bocht, maar net erna. |

* Cursieve teksten zijn nagekomen berichten

| | | |
|----|---|--|
| 7 | Wat is de nut en noodzaak van de versmalling van de wegen. Jullie willen vergroenen, maar juist deze wijk kan bijna niet groener? Kan je het niet beter laten zoals het is en juist alleen de hoogstnoodzakelijk dingen doen? | Op dit moment voldoet de rijweg (4,0 m) niet aan de norm voor een tweerichtingsrijweg. In het voorlopig ontwerp hebben we de rijweg naar 3,8 m gebracht, zoals in de andere eenrichtingsstraten van de Vogelwijk. Als we de rijweg naar 4,8 m brengen (tweerichting) dan gaan we juist het groen in en moeten er bomen wijken. We willen de bomen handhaven en gaan daarom naar 3,8 m met eenrichtingsverkeer. |
| 8 | Betekend meer groen dat het grasveld dieper wordt? Dat het van de Bosuilstraat naar de overkant meer volume krijgt? | Ja, dat klopt. Het lichte groen aan de wegzijde is het groen dat extra aangebracht zal worden. Deze extra vierkante meters kunnen we gebruiken om bloemrijk gras in te zaaien. |
| 9 | Het verband tussen parkeervakken en beter kunnen handhaven? Ik zie het niet direct. | Het blijft een veel voorkomend probleem bij straatparkeren dat men bijvoorbeeld niet binnen 5 meter van een kruising mag parkeren. We hebben besloten als gemeente dat overal waar we wijken gaan herinrichten de parkeerplekken terugkomen in parkeervakken, zodat er geen 'grijs' gebied meer is. We hebben in veel wijken en straten problemen met auto's die geparkeerd staan op plekken die geen parkeerplekken zijn. Dit zorgt ervoor dat in sommige gevallen de straten niet meer te bereiken zijn voor de hulpdiensten of de vuilniswagen. Door parkeervakken aan te leggen, kunnen we een helder en duidelijk beeld geven waar wel en niet geparkeerd mag worden. |
| 10 | Kort geleden is het wortelpakket dieper gelegd. De stoepranden zijn opgeschoven. Als gevolg dat niemand daar nog durft te parkeren. Als er geparkeerd wordt is dit met afstand van de stoeprand waardoor je half op de weg staat. | Dank voor de tip. In verdere uitwerking zullen we dit meenemen. |
| 11 | Verkeer moet verplicht via de Nachtegaallaan fietsverkeer kruisen. Passeren lijkt bijna onmogelijk, vooral omdat je veel meer verkeer kunt verwachten. | De Nachtegaallaan wordt 5,0 meter breed, dit is ruim voldoende breedte om een fietser (of zelfs een paar fietsers) te passeren. Ongeveer 2.000 fietsers maken dagelijks gebruik van de Nachtegaallaan. Dit zijn geen aantallen die het niet meer mogelijk maken om de Nachtegaallaan met de auto op en af te rijden, zelfs met een verwachte toename van het aantal fietsers in de toekomst. |
| 12 | Nabrand: we hadden voor 53 en 55 Leeuwerikstraat een verkeersdrempel. Deze is weg gehaald omdat deze nare gevolgen had voor huizenconstructie. Wordt met dit gegeven rekening gehouden in dit nieuwe plan? Hoe hoog worden de verkeersdrempels? | Drempels worden aangelegd volgens de CROW-richtlijnen voor drempels en zijn passend bij de snelheid die moet worden gereden. Wij proberen bij aanleg van drempels zoveel mogelijk rekening te houden met trillingen, maar dit is van veel factoren afhankelijk. Wij zullen goed kijken naar de omstandigheden om een goede inschatting te maken van de kans op trillingen bij de herinrichting. |
| 13 | Waar kan ik de Bomen Effect Analyse Raadplegen? | We zullen de BEA delen zodra deze definitief is. <i>* De bomen effect analyse (BEA) is inmiddels op 6 mei geplaatst op DoeMee</i> |

| | | |
|----|---|---|
| 14 | Met al die lussen i.v.m. eenrichtingsverkeer krijg je dus in allerlei straten extra verkeer en in alle straten spelen kinderen op straat! | Eenrichtingsverkeer zorgt niet perse voor meer verkeer, het kan wel zo zijn dat men net een andere route zal moeten rijden. De verwachting is niet dat er opeens honderden auto's bij komen. Daarnaast richten we de straten op een goede en overzichtelijke manier in met voldoende snelheidsremmers, hierdoor zal de situatie ten opzichte van nu niet wezenlijk verslechteren. |
| 15 | waarom niet gewoon het riool vervangen en alles laten zoals het was? Wie vraagt er om deze herinrichting? | Met de nieuwe inrichting anticiperen we op klimaatverandering met heftige regenbuien en langere periodes van droogte en hitte. Dit doen we onder andere door water te infiltreren in de parkeervakken en groeiplaatsverbetering toe te passen bij bestaande bomen. Op deze manier maken we de wijk toekomstbestendig. |
| 16 | Moeten de bewoners van de Vinkenstraat dan ook de afvalcontainers in de Bosuilstraat plaatsen? | Ja dat klopt. |
| 17 | Het nieuwe gedeelte van de Vinkenstraat valt buiten het plan. Maar de opstelplaats voor de kliko's vervalt dus wel? | De opstelplaats wordt verplaatst, omdat we willen voorkomen dat de vuilniswagen achteruit moet rijden. Dat is een onwenselijke en onveilige situatie. Vandaar dat we de opstelplekken zo willen leggen dat dit niet meer nodig is en ze dus uit het doodlopende stukje Vinkenstraat (maar ook Mezenstraat en IJsvogelhof) halen. |
| 18 | Waarom is "de norm" zo'n heilig huisje? Er zijn in stedelijke gebieden tal van wijken waar die "norm" eenvoudigweg onhaalbaar is, tenzij een wijk compleet zou worden afgebroken, à la Haussmann, die Parijs in e 19e eeuw onder handen nam. Feitelijk verandert er immers amper iets aan de straten. | Landelijke richtlijnen en lokaal beleid worden als graadmeter gebruikt. Dit zijn getoetste kaders. In het verkeer is behoefte aan helderheid en duidelijkheid, men moet aan de straat meteen kunnen zien wat kan, mag en verwacht wordt van een verkeersdeelnemer. Ons voorstel voor de inrichting is met deze filosofie tot stand gekomen, het is dus mogelijk. |