

Beschrijving conceptontwerp (uit verslag werkgroepbijeenkomst 26 november)

Sinds de startbijeenkomst op 14 februari 2019 is een groot aantal overleggen geweest met de werkgroep, de projectgroep, het Paardenmarktcomité, de Erfgoedcommissie, de Historische Vereniging, de hulpdiensten, Stedin, de gemeentelijke buitendienst (beheer nieuwe situatie), de begraafplaatsbeheerder (toegang tot de begraafplaats), Waterschap Rivierenland en diverse extern specialisten. Inspecties hebben uitgewezen dat relinen van het riool mogelijk is. Op korte termijn vinden op een aantal locaties nog aanvullende inspecties plaats. De uitslag van een bodemonderzoek volgt binnenkort. Zodra duidelijk wordt dat reconstructiewerkzaamheden in de brink dieper uitgevoerd gaan worden dan 30 cm, is aanvullend archeologisch onderzoek nodig. In het project worden nog geen investeringen meegenomen voor een aardgasvrije transitie. Duidelijke gemeentelijke beleidsrichtlijnen hierover ontbreken nog.

Op grond van alle gesprekken is een conceptontwerp opgesteld. Alle opmerkingen die op 26 november tijdens de werkgroepbijeenkomst over het conceptontwerp worden gemaakt, worden besproken in het projectgroepoverleg op 5 december. *(Besluiten uit het projectgroepoverleg van 5 december en het wethoudersoverleg van 18 december zijn in voorliggend verslag cursief aangegeven).*

Voor de reconstructie vormt de huidige uitstraling met behoud van authenticiteit het uitgangspunt. Dit houdt in: gebakken klinkers, boerenerf, grind, bomen en zichtlijn richting oude toren. Voor wat betreft materialisatie vormen eenduidige inrichting (o.a. bij inritten) en gelijkwaardigheid bij kruisende wegen de basis. Ook vormt verbetering van de voedingsbodem van de bomen een belangrijk aspect. De bestaande boomstructuur willen we behouden en daar waar mogelijk uitbreiden. Vooralsnog vormen ondergrondse tracés van kabels en leidingen op sommige locaties op termijn een obstakel om de verlangde boomstructuur te realiseren. Dergelijke tracés die in de toekomst vernieuwd moeten worden, worden in voorkomende gevallen daar waar mogelijk verlegd. Dit houdt in dat het herplaatsen van nieuwe bomen een lang maar belangrijk proces kan worden, mede gezien de verlangde zichtlijn op de oude toren. Bij herplaatsing van bomen houden we rekening met biodiversiteit en de actueel ervaren overlast van de lindes.

Schouw in de Kerkstraat heeft uitgewezen dat op sommige locaties door de huidige wegbreedte moeilijkheden ontstaan met parkeren/langs rijden. Bij het conceptontwerp ligt de focus in de Kerkstraat op een inrichting van, respectievelijk, trottoir (aan noordzijde), rijweg, parkeren, trottoir (aan

zuidzijde). Bij een minimaal beschikbare breedte van 6 meter ontstaan mogelijkheden voor de meest optimale opbouw.

Komende vanaf de Meursingstraat krijgt het **plateau ter hoogte van Reederij-/Meursingstraat** een standaardinrichting. Het wijkt daarmee af van de plateau's in de Kerkstraat. In de bocht ter hoogte van de begraafplaats kunnen auto's elkaar niet passeren. Bedachtzaamheid van bestuurders is vereist; een verkeersbord wordt niet geplaatst. Op deze locatie komt rechts een trottoir tot aan het grind.

Ter hoogte van de **ingang naar de begraafplaats** komt grind in plaats van gebakken klinkers. Met toegankelijkheid naar de begraafplaats voor mindervaliden wordt rekening gehouden door toepassing van asfalt met een afstrooilaag van grind. Hierdoor blijft het grindkarakter van kracht. Een deelnemer aan het overleg vraagt in het kader van de klimaatverandering aandacht voor matten. Indien mogelijkheden beschikbaar zijn die goed berijdbaar zijn, geen sporen geven en/of tevoorschijn komen (in verband met laden en lossen) houdt de gemeente hier zeker rekening mee. Door verplaatsing van het fietsparkeren (naar een groenstrook op de begraafplaats) komt een aantal extra parkeerplaatsen beschikbaar. De bocht van de weg wordt iets verlegd. De breedte van de weg blijft gelijk aan de huidige situatie. **In het vervolgtraject** wordt met behulp van paaltjes niet meer geparkeerd onder de bomen maar op de weg; door parkeermanoeuvres verdicht de bodem waardoor boombeschadiging optreedt. Door een wegbreedte van 4,5 mtr moet tegemoetkomend verkeer wachten. Door het aanwezige wortelpakket van de bomen is verbreding van de weg helaas niet mogelijk. Mogelijkheden om te wachten zijn echter wel beschikbaar. Doordat het grind overrijdbaar is, is het profiel toegankelijk voor hulpdiensten. *(Wethoudersoverleg 18 december: gevraagd wordt na te gaan of parkeren op het grind kan worden tegengegaan met een parkeerverbod en handhaving in plaats van de beoogde paaltjes.)* Ter hoogte van de **monumentale boerderij** links wordt een aantal parkeerplaatsen gerealiseerd.

Ter hoogte van de **Waalsmondelaan** komt een aandachtsverhogende maatregel in de vorm van een punaise (gekleurd vlak in gebakken materiaal in het midden van de weg. Een ring buitenom heeft ook een afwijkende kleur). Mede door deze punaise kan het einde van de brandgang van de rug-aan-rugwoningen worden aangepast ten gunste van de boom die zich op deze locatie bevindt.

Parkeren in de **bocht van de Kerkstraat ter hoogte van de 'nieuwbouwhuizen'** is niet toegestaan; toegankelijkheid voor brandweer is dan ontoereikend. Doordat het wegtraject iets naar links is verplaatst, ontstaat rechts meer ruimte voor het trottoir.

Langs de brink komen 3 haakse parkeerblokken (in plaats van de huidige 2). De vakken zijn 2,5 mtr (standaard) breed en ongeveer 5,5 mtr diep. Deelnemers aan het overleg worden er nadrukkelijk op gewezen dat de beschikbare rijwegbreedte van 5,2 mtr (waarop ook langsparkeren is

toegestaan) inhoudt, dat de haakse parkeerplaatsen zich in feite alleen lenen voor kleinere auto's. Het loslaten van de mogelijkheid tot langsparkeren kost namelijk te veel parkeerplaatsen. Schuin in plaats van haaks parkeren is door een te grote blinde hoek in verband met 2-richtingsverkeer geen optie. Ter hoogte van de school komen op de **locatie aan de Alblas**, naast speelruimte voor oudere kinderen, ook extra parkeerplaatsen beschikbaar. Met de wens van de Erfgoedcommissie om zicht te houden op de Alblas wordt rekening gehouden.

Om passeren van vrachtverkeer dicht langs de gevels tegen te gaan, is parkeren op het **traject vóór de Oude Lijnbaan** aan de noordzijde geprojecteerd. Het wegprofiel op dit traject biedt daarvoor mogelijkheden. Een deelnemster aan het overleg geeft aan dat dit niet wenselijk is omdat draaien op betreffende locatie vanuit een uitrit aan de noordzijde daar nu al lastig is. Aangezien de parkeerplaatsen niet gemist kunnen worden stelt de ontwerper parkeren aan de zuidzijde voor. Vrachtverkeer blijft de noordzijde dan wellicht nauw passeren omdat in de nieuwe situatie paaltjes alleen geplaatst worden in het grind en niet meer op het trottoir. Ook met rijcurves van brandweerwagens moet rekening worden gehouden. Omdat vrachtverkeer alleen richting Waalsmondelaan kan, vormt eventueel hieruit voortvloeiende schade aan niet onderheide huizen volgens een deelnemster een serieus probleem.

De gemeente besteedt aan dit deel van de Kerkstraat daarom nog specifieke aandacht (*Projectgroep 5 december: parkeren projecteren aan zuidzijde, de rijbaanbreedte incl. geparkeerde auto's is voldoende breed voor vrachtwagens. Desondanks worden achter de noordelijke trottoirband lichtmasten ingezet om rijden over het trottoir tegen te gaan*).

De **kruising met de Oude Lijnbaan** wordt iets compacter wat ten gunste komt van het trottoir. Door een smaller wegprofiel dan 5,5 mtr is parkeren in het vervolgtraject niet mogelijk. Door een rijbaan van 3,5 mtr is een breder trottoir wel mogelijk. Met name bij de ingang van de kerk is dat fijn.

In de **Oude Lijnbaan** verandert het wegprofiel niet, maar vindt naast relining van het riool wel (beperkte) ophoging en herstrating plaats in de vorm van nieuw gebakken klinkers in de rijbaan en nieuwe betontegels in het trottoir. Inritten in de Oude Lijnbaan worden nog kritisch bekeken omdat deze soms op bepaalde locaties niet nodig zijn.

Een rijbaanbreedte van 3,5 mtr is ook van kracht vanaf **Van der Leestraat/J.U. Smithof tot aan de haakse parkeervakken ter hoogte van het Sushi-restaurant**. Dit om parkeren hier te voorkomen. (*Projectgroep 5 december: mocht parkeren in de praktijk onverhoopt tot overlast leiden, wordt overgegaan tot aanvullende maatregelen*). Het haaks parkeren krijgt één extra vak. Ondanks de rijbaanbreedte van slechts 3,5 mtr is manoeuvreren vanuit de haakse parkeervakken mogelijk doordat de vakken extra diep zijn.

De **entree Kerkstraat vanaf Dam** wordt uitgevoerd als een gelijkwaardige kruising. De uitstraling van een 30-km gebied krijgt hier al vorm door het

inkorten van de fietsstrook. De rijcurve van de brandweer is bepalend voor de entreebreedte.

In het conceptontwerp is het aantal **parkeervakken** geoptimaliseerd. Het aantal ingetekende parkeervakken komt overeen met het aantal dat in een uitgevoerde parkeertelling is bepaald, wat +9 parkeerplaatsen inhoudt. Hierbij is huidig parkeergedrag op de brink niet meegeteld omdat dit een ongewenste situatie is.

Over het al dan niet exact aangeven van parkeervakken (door andere kleur klinker of d.m.v. stroken) is nog geen overeenstemming. In een authentieke inrichting oogt dit minder fraai, maar wellicht wegen eisen brandweer/politie en duidelijkheid in een krappe straat toch zwaarder.

(Projectoverleg 5 december: gezien authenticiteit heeft vrijgeven, ook in de werkgroep, de voorkeur. Het ontwerp is daar ook op ingericht. De voorkeur van hulpdiensten gaat echter uit naar duidelijk aangegeven parkeervakken. Het dilemma zal worden voorgelegd aan het college. Wethoudersoverleg 18 december: authenticiteit heeft de voorkeur. Het aangeven van parkeervakken past niet bij het karakter van een historische straat).

Voor de **indeling van de brink** bestaat een aantal opties:

optie 1: het huidige trottoir langs de woningen loopt door tot voorzijde school. De opritten van de woningen zijn bereikbaar via doorsteken vanaf de weg. Om parkeren op het middengebied te voorkomen worden paaltjes parallel aan het trottoir geplaatst. Deze mogelijkheid levert 4 extra parkeerplaatsen ter hoogte van de school door het ontbreken van een trottoir voor de school. Parkeren langs de school mag wettelijk gezien alleen als zich daar geen trottoir bevindt.

optie 2: het trottoir vanaf de Waalsmondelaan t/m voorzijde school volledig vervangen door grind. Dit is de mooiste variant; het erf bestaat volledig uit grind, dat parallel aan de huizen berijdbaar is. Hierdoor zijn doorsteken naar de opritten niet nodig. Wel paaltjes parallel aan de huizen. Ook dit levert 4 extra parkeerplaatsen.

optie 3: sluit het meest aan bij de huidige situatie; het trottoir loopt door en er zijn doorsteken door middel van paaltjes naar de opritten. Deze paaltjes worden doorgezet tot aan de erfgrans van de huizen om parkeren op het middengebied te voorkomen. Parkeren op het trottoir is niet toegestaan. In deze situatie kan niet voor de school worden geparkeerd.

optie 3b: optie 3, maar dan volledig in grind (= 4 extra parkeerplaatsen).

Voor de **verlichting** in de Oude Lijnbaan wordt uitgegaan van de huidige vormgeving met een voorkeur voor LED.

Langs de rijweg van de Kerkstraat gaat de voorkeur uit naar een hoge mast; in het voetgangersgebied op de brink komen lagere exemplaren.

Nadat deelnemers aan het overleg zich in 2 groepen hebben verdeeld en de indeling van de brink en het wegdeel Dam-Waalsmondelaan hebben beoordeeld, spreken beide groepen een voorkeur uit voor:

– het **niet aangeven van parkeervakken**

Mocht parkeren worden vrijgegeven (zonder vakverdeling) dan vóór ingebruikname door middel van communicatie aandacht vragen voor de gewenste parkeersituatie aan de hand van bijvoorbeeld een plattegrond;

– **een nieuwe brinkoptie (optie 4)** met parkeren voor de school in de grinduitvoering die ook bij de begraafplaats wordt gebruikt zodat toegankelijkheid gewaarborgd blijft, met een trottoir voor de huizen, zonder paaltjes parallel aan de huizen, met doorsteken naar de opritten van de huizen met paaltjes tot aan de erfgrans, met een doorsteek (rechts van de school) die aan de linkerkant niet doorloopt tot aan de erfgrans; geparkeerde auto's voor de school moeten van deze doorsteek gebruik kunnen maken. Incl. deze parkeermogelijkheid ontstaan in totaal \pm 12 parkeerplaatsen (*Projectgroep 5 december: geparkeerde auto's voor de school de beschikking geven over een 'eigen' uitrit. De gemeente stemt met een aantal direct betrokken bewoners/gebruikers ter hoogte van huisnummers 62 t/m 78 af in hoeverre de voorgestelde inritten over de brink acceptabel zijn. Wethoudersoverleg 18 december: de hoeveelheid paaltjes in de brink blijft ook in deze optie groot. Gevraagd wordt of het parkeren op het grind kan worden tegengegaan met een parkeerverbod en handhaving in plaats van paaltjes.*)

Beoordelaars brink spreken voorkeur uit voor:

– **lichtvoorstel 3** met aandacht voor zachte lichtintensiteit.

Beoordelaars Dam-Waalsmondelaan spreken voorkeur uit voor:

- wellicht **tweerichtingsverkeer tot aan bevoorradingstraat ter hoogte van restaurant Damzicht** om de Kerkstraat van vrachtverkeer te ontzien (*Projectgroep 5 december: gezien de verwachte sluiproute van verkeer via de J.U. Smithof naar Dam is deze mogelijkheid niet verstandig*);
- instellen **juiste bewegwijzering** richting begraafplaats via Van Eesterensingel;
- **aanbiedlocatie klike's J.U. Smithof**; moet deze verplaatst worden?;
- **niet parkeren aan noordzijde ter hoogte van nummers 50-54**;
- **aanbrengen inrit nummer 85**; deze staat nu niet aangegeven;
- aandacht voor **draaicirkel bij uitrit nummer 54**;
- lichtvoorstel 2, maar voorkeur bewoners brink gaat voor, wat inhoudt dat voor **voorstel 3** wordt gekozen.

Aansluitingen aan het begin van de Kerkstraat krijgen nog specifiek aandacht in verband met **wateroverlast** die daar wordt ervaren (ook die net buiten de projectgrens).

Op verzoek wordt toegelicht dat het deel (30 à 40 cm) aan de zijkant van de rijweg met goot en kolken voor afwatering een **molgoot** wordt genoemd. In verband met onderhoud gaat de voorkeur van de gemeente niet uit naar holle molgoten.

Bewoners ter hoogte van nummer 54 weten officieel nog niet of de huizen zijn aangesloten op een **septic tank**. Zij veronderstellen slechts dat zij niet op het riool zijn aangesloten. De gemeente gaat dit na.

Het nagaan van mogelijkheden **openstelling parkeermogelijkheid bij Dirk van den Broek op zondagen** heeft nog steeds de aandacht van de gemeente.

De gemeente probeert de nieuwe bestrating over een lengte van 5 meter ter hoogte van de brink in de Kerkstraat te laten aanleggen om een beter beeld van gebruikte materialen te krijgen. De aanleg zal naar verwachting in december/januari worden uitgevoerd.

Vooralsnog stuurt de gemeente aan op een inloopavond in maart voor alle bewoners en betrokkenen. Dit houdt in dat op korte termijn duidelijkheid moet komen over het bodemonderzoek, evt. archeologisch onderzoek, rioolinspecties en, in vervolg hierop, het standpunt van het Waterschap (de Kerkstraat is een secundaire kering, waardoor watervergunningen benodigd zijn).