



# Nijmegen

Vergadering / project  
Klankbordgroep Spoorbuurt

Datum vergadering  
20 februari 2024 19:00-22:00u – Wijkcentrum Daalsehof

Aanwezig vanuit de gemeente

Jeroen Bosch (projectleider), Frank Heger (adviseur stedelijk water en riolering), Marloes Peters (project assistent), Stef van Roemburg (landschapsarchitect), Bas Bosman (adviseur verkeer), Nick Bontrop (adviseur groen), Bram Lamberts (Omgevingsmanager), Rohan Kathri (Werkvoorbereider), Erik van Gelder (Aannemer Infrascoop), Bas Kroot (Aannemer Infrascoop)

Aanwezig vanuit Klankbordgroep

Hans de Raad, Paulien Driessen, Eric Nordbeck, Ad Dingemane, Geert van Moll, Saskia Sannen

Afwezig van de klankbordgroep

Nancy Kerkhofs, Anne Ubbink, Petra Steenberg, Hens Baltussen

## **Welkom**

Bij aanvang van de avond zijn vier leden van de klankbordgroep aanwezig, terwijl twee leden nog onderweg zijn en later zullen aansluiten. De focus van deze avond ligt op de afrondingsfase van het schetsontwerp.

Bram bespreekt de agenda voor vanavond.

Inmiddels is de groep compleet met zes leden van de klankbordgroep.

## **Kennismaking aannemer Infrascoop**

Erik en Bas van Infrascoop introduceren zichzelf aan de klankbordgroep en benadrukken dat ze regelmatig in de wijk zullen zijn voor onderzoeken en dergelijke. De leden van de klankbordgroep stellen zich ook voor aan Erik en Bas.

## **Vastellen Notulen vorige overleg**

Bram begint door te vragen of er opmerkingen zijn over de notulen van de vorige bijeenkomst van de klankbordgroep.

Eric meldt dat hij tijdens de vorige bijeenkomst een vraag had gesteld over Woonwaarts en vraagt of er al actie is ondernomen. Dit blijkt niet het geval te zijn. Het plan is om nog een actie voor vergroening van tuinen in de wijk te organiseren, maar de rol van Woonwaarts hierin is nog niet duidelijk.

Paulien geeft aan dat Steenbreek nog door de wijk zou komen. Bram geeft aan dat dit klopt. De wijze waarop dit vorm zal worden gegeven, is echter nog niet bepaald. Dit volgt later in het project.

Eric heeft een vraag over pagina 2 over Klimaatadaptatie, hij kan dit niet meer goed terughalen. Dit was n.a.v. een raadsbezoek aan o.a. oost Nijmegen. De bestuurder van Woonwaarts (Antoine Pekel) heeft toen wat toegelicht hoe Woonwaarts met klimaatadaptatie om gaat. Dit ging o.a. over hitte, bijvoorbeeld dat de huizen nu zodanig goed zijn geïsoleerd dat de warmte juist weer te veel in de woning blijft hangen en over natuur inclusief bouwen. Het ging niet specifiek over de Spoorbuurt, maar hoe Woonwaarts met klimaatadaptatie om gaat.

De gemeente is nog bezig met besprekingen over de omgang met groenvoorzieningen in tuinen.

Saskia merkt op dat het ook wenselijk is om de bomen beter in kaart te brengen. Niet alle huidige boomkronen zouden volledig waarheidsgetrouw zijn afgebeeld. Jeroen geeft aan dat dit wordt gecheckt.

Er is gediscussieerd over de verplaatsing van het kunstwerk in verband met het plaatsen van een middenspanningsruimte, maar dat is niet gewenst. We zullen later nog bespreken waar de middenspanningsruimtes dan wel kunnen worden geplaatst. In totaal worden er 3 nieuwe middenspanningsruimtes geïnstalleerd: 2 nieuwe in de wijk en 1 vervanging voor een bestaande. De locatie van de te vervangen middenspanningsruimte in het blok ...is zeer lastig daarom komt deze te vervallen.. Alle drie deze middenspanningsruimtes zijn specifiek bedoeld voor de Spoorbuurt.

Geert vraagt of er nog ontwikkelingen zijn uit het raadsbezoek over klimaatadaptatie, maar er zijn geen specifieke acties voor de Spoorbuurt uit voortgekomen. Het raadsbezoek behandelde klimaatadaptatie in heel Nijmegen, niet specifiek gericht op de Spoorbuurt.

Er wordt nog een vraag gesteld over de opstelplaatsen, maar we zullen dit later vanavond bespreken.

Geert merkt op dat op pagina 2 bovenaan wordt gesproken over een aparte padenstructuur in verband met het bezoek van de GGD. Hij herinnert zich niet dat er gesproken is over een aparte padenstructuur, maar eerder over mogelijke markeringen en de ondergrond. We houden in het ontwerp rekening met de toegankelijkheid voor iedereen.

## **Terugkoppeling acties sinds vorig overleg**

### **Onderzoek geluidswal Obrechtstraat**

Naar aanleiding van de kwestie van de dames van de Obrechtstraat (die vanavond niet aanwezig zijn), is de afgelopen weken onderzocht waarom de geluidswal ooit geplaatst is en wat de mogelijkheden zijn om deze aan te passen. Het belangrijkste punt dat nog uitgezocht moet worden zijn de juridische kaders. Om te voldoen aan de geluidsnormen moet de geluidswal blijven staan. Het weghalen van de geluidswal is alleen mogelijk als ofwel de woningen of het speelveld verdwijnen, wat geen haalbare optie is. Daarom onderzoeken we momenteel verschillende mogelijkheden. De juridische gevolgen hiervan zijn echter nog onduidelijk. Als we besluiten om de geluidswal te herbouwen, heeft dit ook financiële consequenties. We willen eerst onderzoeken of we hem kunnen aanpassen binnen de bestaande structuur.

Dit punt wordt verder opgepakt met de bewoners van de Obrechtstraat.

### **Onderzoek waterberging**

We zijn weer een stap verder met het onderzoek naar de waterberging. Dit komt nog terug later vanavond.

### **Aanvullende hoogtemeting**

De hoogtemeting wordt uitgevoerd om vast te stellen waar de wortels zich opvallend hoog bevinden. De resultaten hiervan worden volgende maand verwacht en zullen worden doorgegeven aan de aannemer. Op basis hiervan kan de aannemer rekening houden met deze informatie tijdens de uitvoering. De hoogte van de wegen zal waar mogelijk ook hierop worden aangepast.

Welke invloed zullen alle geplande ingrepen hebben op de wortels en bomen? Ons uitgangspunt is om de bomen te behouden. Het probleem is echter dat sommige bomen zo zijn gegroeid dat ze niet meer goed passen binnen de plantvakken.

Als de wortels van de boom zich tussen de straatstenen bevinden, moeten we kijken wat de mogelijkheden zijn, verwijderen of de straat verhogen. Als ze aan de rand van het wegdek liggen, kunnen we de plantvakken vergroten om de wortels te behouden. In de Diepenbroekstraat zijn er wortels die zeer oppervlakkig liggen, waardoor de weg niet te veel kan worden opgehoogd. Daarom hebben we ervoor gekozen om hier grote plantvakken aan te leggen.

Er zijn wortels die momenteel tussen de straatstenen groeien, waardoor enkele stenen al zijn verplaatst. Als je alles wilt vernieuwen, moet je voorzichtig te werk gaan of de weg tot 10 cm verhogen, maar dat is niet overal mogelijk. Er zijn wortels die verwijderd kunnen worden zonder de groei van de boom te belemmeren. Als echter de helft van de wortels verwijderd moet worden, wordt de boom instabiel en zal hij het niet overleven. Het exacte aantal bomen waar dit op van toepassing is, kunnen we op dit moment nog niet aangeven, daarom laten we een hoogtemeting en een boom effectenanalyse uitvoeren om dit in kaart te brengen.

Geert vraagt zich af of dit het hele ontwerp kan verstoren. Stef geeft aan dat de basis van het plan intact blijft, maar sommige bomen kunnen niet behouden blijven en moeten vervangen worden. Bram benadrukt dat de ambitie blijft om zoveel mogelijk bomen te behouden. Als dat niet mogelijk is, worden ze vervangen.

Bram vraagt Stef of, in het geval van een boomwortel in de rijbaan, de rijbaan verplaatst kan worden. Stef legt uit dat de hoogte van de weg aangepast kan worden, maar dat de ingangen van de woningen wel moeten blijven aansluiten. Bij de uitwerking hebben we pas goed zicht welke bomen we niet kunnen behouden.

Geert vraagt of er mogelijkheden zijn met betrekking tot drempels. Jeroen legt uit dat we drempels kunnen verlengen om over de wortel heen te gaan en de boom te behouden.

Bas benadrukt dat het belangrijk is om eerst de situatie duidelijk te hebben.

Geert vindt het een goed idee dat het project in fases wordt uitgevoerd zodat er nog ruimte is voor inspraak. Hoe zit dat in de uitvoering? Jeroen antwoordt dat de klankbordgroep ook betrokken zal worden bij het technische ontwerp. Er zal dan meer duidelijkheid worden gecreëerd.

Nick vult aan dat we alle bestaande bomen zo goed mogelijk willen behouden. Bij nieuwe bomen kunnen we de grond optimaliseren, maar bij bestaande bomen is dat lastiger en zijn de mogelijkheden beperkter.

De volgende keer komen we met meer duidelijkheid.

### **Flora- en fauna onderzoek geïnitieerd**

We hebben een onderzoek gestart naar de aanwezigheid van (beschermde) dieren, bloemen en planten in de wijk, zodat we hiermee rekening kunnen houden in het ontwerp.

Geert vraagt of er mogelijkheid is om aanvullingen op het rapport te doen. Jeroen antwoordt dat we het rapport ter inzage kunnen leggen, zodat aanvullingen mogelijk zijn.

### **Vastellen verdere agenda en besprekpunten voor dit overleg**

Nu gaan we verder met het bekijken van het Schetsontwerp en bespreken welke vernieuwingen of aanpassingen er zijn ten opzichte van de vorige keer.

Geert vraagt naar de details van elementen zoals verlichting en waterdoorlatende stenen. Bram antwoordt dat dit onderwerp voor het volgende overleg is.

### **Vervolg Schetsontwerp**

We gaan de volgende onderwerpen bespreken: de opdracht, de reactie op het Schetsontwerp (SO), de verwachtingen voor het woonerf, toelichting over parkeermogelijkheden (zowel dwars als langs), en diverse andere punten. Stef licht deze toe in een presentatie.

Zowel de gemeente en bewoners hebben aangegeven wat men belangrijk vindt voor de herinrichting. Voor de gemeente is het cruciaal dat de plannen klimaat adaptief zijn. Vanuit de bewoners is het behoud van het woonerf, de toevoeging van groen, het probleem van wortelopdruk, wateroverlast, duidelijkheid over parkeren en snelheidsbeperkingen van groot belang. Al deze overwegingen hebben geleid tot het Schetsontwerp.

De reacties hierop tijdens de bewonersbijeenkomst op 2 december waren als volgt:

- Waardering voor het groen;
- Overwegend positief over het eenrichtingsverkeer;
- Opmerkingen over de tuinpaden en achterom-uitgangen;
- Aandacht voor speelmogelijkheden op straat;
- Men wil graag meer inzicht in de van de voor- en nadelen van langs en dwars parkeren.

Om een oplossing te vinden voor de wortelopdruk, meer groen in de de wijk en het behouden van bomen is gekozen om grote groenvakken rond de bomen aan te brengen. Met het vergroten van grotere groenvakken zullen niet alleen zorgen voor een groener straatbeeld, maar ook voor minder zicht op auto's. Ook kunnen de groenvakken gebruikt worden voor waterberging. Met de groenvakken wordt, waar dit kan, een slinger in de rijbaan gegeven om de snelheid omlaag te brengen.

Er wordt aangehaald w elke eisen gesteld worden aan een woonerf. Naast enkele wettelijke vereisten is er geen standaardinrichting voor een woonerf. Op een woonerf mogen voetgangers de gehele straat gebruiken om te lopen en te spelen. Het is belangrijk om te benadrukken dat een woonerf primair bedoeld is voor voetgangers en fietsers. De wettelijke snelheid is maximaal 15 km per uur. Parkeren is alleen toegestaan op aangewezen plekken.

## Woonerf

- Naast de wettelijke eisen, is er geen standaard inrichting van een woonerf.

In het [Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990](#) (RVV) staan ten aanzien van het erf de volgende bepalingen:

- Voetgangers mogen de gehele breedte van de straat benutten om te lopen en te spelen.
- Er mag niet sneller dan 15 kilometer per uur worden gereden. Tot 2013 werd de maximumsnelheid in het RVV omschreven als [stapvoets](#). De [Hoge Raad](#) heeft bepaald dat dit een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur inhoudt.
- Er mag alleen geparkeerd worden op daarvoor aangegeven plaatsen.

(CROW)

- De inrichting moet wel zodanig zijn dat de snelheid daadwerkelijk laag is. Enkel het plaatsen van bord G5 (erf) is onvoldoende. Verder moet de inrichting aantrekkelijk ogen en uitnodigen om te voet naar buiten te gaan of er te gaan spelen.

Kijkend naar ander voorbeelden van een woonerf zijn er een aantal terugkerende aspecten:

De woningen vormen een ensemble met de openbare ruimte. Verschillende as verspringen en materiaalgebruik worden vaak toegepast om de snelheid te verminderen. Spelen op straat en zitgelegenheden zijn wel kenmerkend.

Eric merkt op dat er een drempel zou moeten zijn aan het begin van het woonerf. Stef beaamt dit. Het officiële verkeersbord voor een woonerf is het blauwe bord met spelende kinderen erop. Naast het plaatsen van verkeersborden, is het vereist dat de

## Woonerf andere voorbeelden



inrichting het beeld geeft van een woonerf, zodat direct duidelijk is dat men een woonerf binnen rijdt.

In de Spoorbuurt hebben we twee soorten straten: de hoofdstraat en de dwarsstraten. De dwarsstraten zijn alleen breed genoeg voor langsparkeren (ca. 10 meter). Aan beide zijden van de straat hebben we parkeerplaatsen nodig, en er moet ook ruimte zijn om goed vanuit je tuin op de straat komt. Stef voegt eraan toe dat de auto's momenteel dicht bij de tuinen van bewoners geparkeerd staan, waardoor het soms lastig is om uit de auto te komen of de tuin in en uit te komen. We willen nu zo te werk gaan dat er 1,25 meter ruimte overblijft om vanuit je tuin te kunnen vertrekken.

Geert merkt op dat er dan dus 3,50 meter overblijft. Stef antwoordt dat dit ook voor de hulpdiensten de vereiste is voor de breedte van de rijbaan.

De Sweelinckstraat is 11,85 meter breed. Hier is ruimte voor zowel dwars parkeren, zoals momenteel, als langsparkeren. Voor het uitrijden bij dwarsparkeervakken is 6 meter nodig. In combinatie met de vereiste lengte van een parkeervak, betekent dit dat bij dwars parkeren dan vrijwel de hele breedte van de weg benodigd is. Om te zorgen dat mensen hun tuin nog in kunnen, kunnen er dan geen parkeervakken of groenvakken voor erftoegangen geplaatst worden. De parkeervakken en groenvakken moeten dus tussen de erftoegangen door in gepuzzeld worden.

Bij langs parkeren is er de mogelijkheid om de auto meer richting het midden van de weg te plaatsen, zodat er meer ruimte tussen het parkeervak en de tuinen van bewoners vrij blijft. De vakken blijven dan 2 meter breed. Tussen de groenvakken moet minimaal 3,5 meter ruimte overblijven voor hulpdiensten. Voor het opstellen van hulpdiensten wordt dit breder gemaakt, namelijk 4,5 meter.

Saskia vraagt: "Waarom moet er zoveel ruimte vrij blijven naast de auto's?" Stef antwoordt: "Je moet ruimte hebben voor eventuele fietsers of bewoners met een rollator."

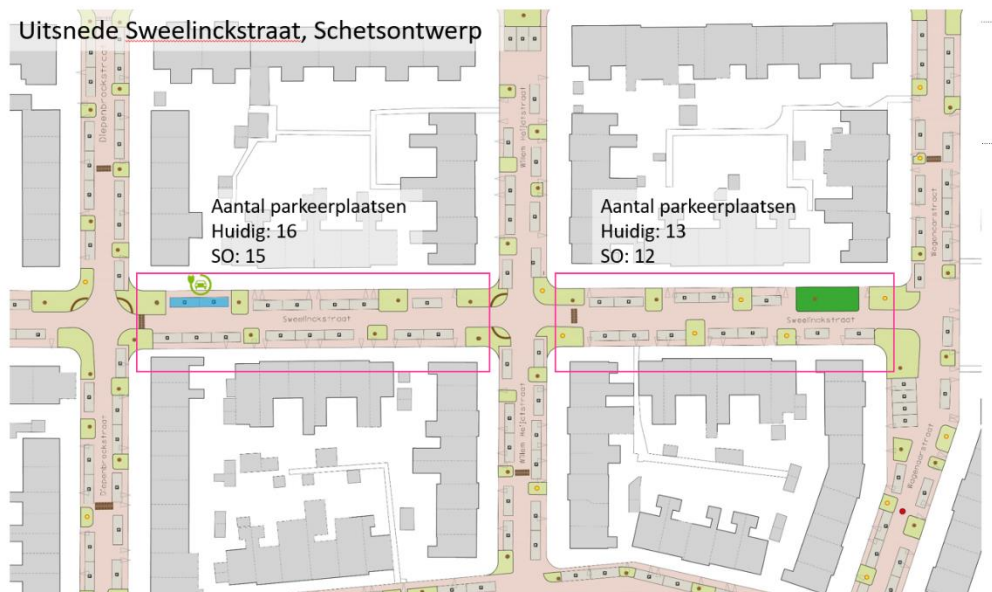
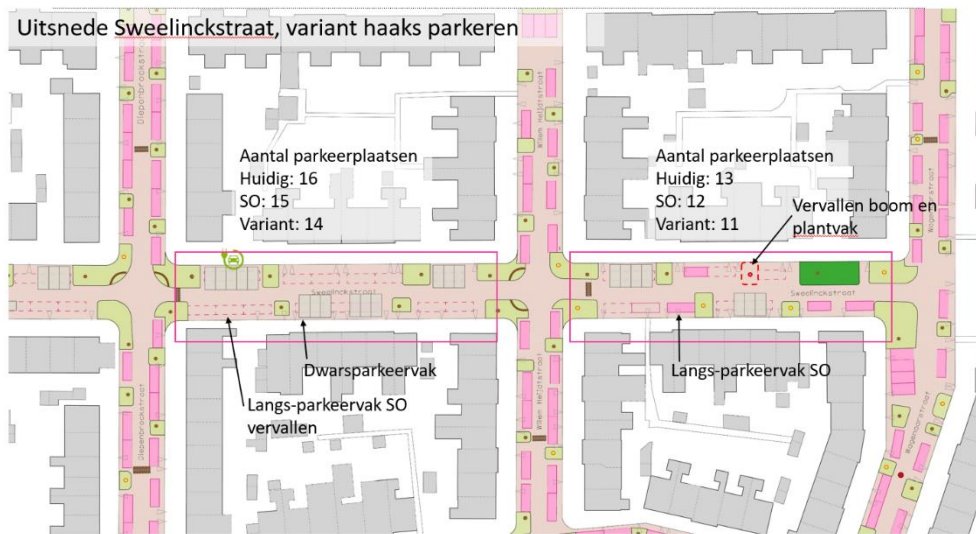
Geert geeft aan: "Dat gaat niet werken. De ruimte die nu gereserveerd is, wordt bijna niet gebruikt om te lopen." Stef reageert: "Het is niet bedoeld als loopstrook. Het is bedoeld als ruimte om naar de straat te komen. Anders moet je tussen de auto's door."

Stef merkt op dat bij dwars parkeren de ruimte die vrijkomt bij de erftoegang gemakkelijk kan leiden tot foutparkeren en dan kom je je tuin bijna niet uit.

Paulien deelt de bezorgdheid van andere bewoners en geeft aan dat mensen met rollators bang zijn dat het krap wordt bij de erftoegangen. Hier dient rekening mee te worden gehouden.

Op dit moment wordt er veel meer in de wijk geparkeerd dan op de officiële parkeerplekken. Hier is rekening mee gehouden in het parkeeronderzoek. Zowel met dwars parkeren als met langsparkeren komen er ongeveer 200 parkeerplekken in de wijk.

Bij langs parkeren is er waar dit mogelijk is ruimte tussen de parkeervakken geboden, zodat je er ook tussendoor kunt komen.



De bewoners hebben aangegeven dat de slingerbeweging van belang is om de rijsnelheid van de auto's omlaag te brengen. Stef heeft de verschillende situaties met elkaar vergeleken. De blauwe lijn geeft de huidige situatie weer, de rode lijn toont de situatie met langs parkeren, en de gele lijn representeert de situatie met dwars parkeren. Zoals aangegeven is dwars parkeren alleen mogelijk in de Sweelinckstraat; in de andere straten is dit niet mogelijk. Wanneer je de lijnen over elkaar legt, kun je zien dat de slingerbeweging in de huidige situatie het grootst is, maar dat dit niet veel verschilt in de drie verschillende scenario's. Uiteindelijk vertonen alle drie de situaties een kronkelbeweging. Bij de herinrichting moeten we rekening houden in de eisen van de hulpdiensten dit zorgt ervoor

## Rijbeweging huidig/langs/dwars parkeren



dat we niet in alle gevallen zo groot kunnen maken als in de huidige situatie.

Geert benadrukt dat alles met elkaar verbonden is, maar dat een meer kronkelige weg prettiger zou zijn. Het zou visueel beter tot uiting gebracht moeten worden.

Stef heeft in onderstaande tabel weergegeven wat de voor- en nadelen zijn van zowel langs als dwars parkeren. We hebben groen gebruikt om positieve aspecten aan te duiden, oranje voor meer neutrale aspecten, en rood voor negatieve aspecten.

	Langsparkeren	Dwarsparkeren
<b>Rijgedrag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- door langsparkeren lijkt er meer een doorgaande beweging te zijn.</li> <li>- de auto's staan dicht op de rijbaan daardoor lijkt de weg smaller en daarom gaat de rijsnelheid omlaag.</li> <li>- Bij langsparkeren steken de groenvakken de rijroute in, wat meer als een obstakel gezien wordt, waardoor de rijbaan smaller lijkt en hard rijden minder wordt aangemoedigd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Met haaks parkeren is de rijbaan een stuk breder, en lijken de plantvakken kleiner (wanneer er een auto voor staat, zie je het plant vak niet) wat harder rijden uitnodigt.</li> <li>- De slalombeweging is nagenoeg hetzelfde, alleen oogt het bij het dwars parkeren groter.</li> </ul>
<b>Aantal parkeerplaatsen</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- iets minder top langsparkeren ivm inpassing voor erttoegangen</li> </ul>
<b>Parkeergedrag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- foutparkeren moeilijker, omdat OR is ingedeeld voor groen of parkeren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- meer kans op foutparkeren op 'open' plaatsen.</li> </ul>
<b>Straatbeeld (gekeken vanuit de straat)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- groener straatbeeld de groenvakken bepalen meer het beeld in de straat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- de auto is meer zichtbaar.</li> </ul>
<b>Inpassing groen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- met het langsparkeren is het iets gemakkelijker een gelijkmatige spreiding van bomen in de straat te krijgen.</li> <li>- de hoeveelheid groen (plantvakken) is nagenoeg gelijk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- optimalisering van het groen is lastiger.</li> <li>- de hoeveelheid groen (plantvakken) is nagenoeg gelijk.</li> </ul>
<b>Toegankelijkheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vanuit de woning meer tussen de auto's manoeuvreren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij het dwars parkeren zijn er grotere 'open' plekken (uitrijstrook), dit geeft meer ruimte om op straat te spelen.</li> <li>- meer vrije ruimte bij de erttoegangen.</li> </ul>



Hans wil nog een negatief punt toevoegen: bij dwarsparkeren schijnen de koplampen van auto's je woning in.

Stef benadrukt dat onze voorkeur uitgaat naar langs parkeren. Op die manier is het gemakkelijker om groenvoorzieningen te realiseren. Bij langs parkeren wordt alle beschikbare ruimte ofwel gebruikt als parkeervak of als groen, waardoor de kans op foutparkeren zo klein mogelijk wordt gemaakt.

Geert merkt op dat een bewoner heeft aangegeven dat als auto's recht tegenover elkaar gaan parkeren, zij lastig kunnen uit parkeren.

Jeroen wijst erop dat we een vergelijkbare situatie hebben in de Jerusalem buurt, waar momenteel 1.20 meter vrije ruimte is en dat dit voldoende is voor een scootmobiel. Hij benadrukt dat er in een woonerf duidelijk onderscheid moet zijn tussen parkeerplaatsen en de rijbaan. Stef voegt eraan toe dat we nu expliciet rekening houden met de erf toegangen.

Stef wil nu graag iedereen langsgaan om te bekijken wat de uiteindelijke beslissing wordt met betrekking tot het parkeren.

Saskia begint: "Waarom is er zoveel ruimte nodig voor het uitrijden? Zou het mogelijk zijn om een groenvak te creëren zonder drempel? Ik mis echt groen. Op deze manier blijft het uitnodigend voor mensen om daar toch te parkeren. Ik vraag me af of het helpt als we alleen maar langs parkeren toestaan. Is dat een oplossing? (vergroening van de wijk, vermindering van de snelheid, tegengaan van illegaal parkeren, toegankelijkheid voor bewoners naar hun woningen)."

Geert vervolgt: "Ik vind het te vroeg om nu al een beslissing te nemen. Jullie hebben uitgebreid gesproken, maar nu worden we geconfronteerd met nieuwe informatie. Ik stel voor om alles rustig te bekijken en vervolgens te reageren. We kunnen bijvoorbeeld afspreken om op een bepaalde datum te reageren op wat er is gezegd. Op dit moment kunnen we wel een eerste reactie geven, maar er ontstaan nu gesprekken die we willen laten meewegen in het vormen van een visie op het plan. Ik denk dat er nog meer kwaliteit te behalen valt."

Paulien zegt: "Het dwars parkeren lijkt min of meer op hoe het nu is, misschien met iets meer kronkel."

Eric merkt op dat dit minder wordt bij langs parkeren (de kronkel vermindert wanneer er aan beide zijden wordt geparkeerd).

Hans voegt toe: "Er komt een verkeersremmende maatregel in de weg, dus ze kunnen niet meer snel doorrijden."

Saskia geeft aan dat ze hierover niets kan zeggen, omdat het aan de bewoners is. Zij zullen de parkeervakken missen.

Stef legt uit: "De groenvakken blijven behouden in beide varianten, en ze dragen bij aan het kronkeleffect, zij het op sommige plekken meer dan op andere. Het blijft in beide varianten gelijk. Het ruimtelijke beeld is voornamelijk bepalend. Wat is nu precies het knelpunt?"

Saskia reageert hierop: "We hebben nog geen concreet beeld van hoe het eruit gaat zien."

Geert voegt toe: "Er zijn meerdere dingen die nog niet duidelijk zijn. Het moet allemaal wel praktisch zijn. Ik wil bijvoorbeeld weten waar ik mijn afvalbak mag zetten. Sommige mensen zullen hun parkeervak kwijtraken en dat pakt niet gunstig uit."

Saskia voegt nog toe: "Ik wil een duidelijk beeld hebben van hoe het eruit komt te zien. Ik wil zeker weten of het past."

Stef reageert: "Waar de bomen komen te staan en de groenvakken blijft gelijk. Het is wel fijn om van iedereen een reactie te krijgen."

Ad geeft aan: "In eerste instantie was ik erg voorstander van dwars parkeren vanwege de kronkel in de straat. Maar bij langs parkeren kun je de straat recht doorkijken, terwijl bij dwars parkeren de zigzag ontstaat."

Eric zegt dat hij zou kiezen voor dwars parkeren.

Hans is het met Eric eens en zou ook voor dwars parkeren gaan, zodat de straten niet te breed worden.

Paulien reageert: "Ik weet het nog niet zeker. Ik vind de tekening moeilijk te lezen. Beide opties hebben voordelen. In beide zie ik mogelijkheden waar geparkeerd kan worden op plekken waar het niet mag, of waar toegangen worden belemmerd. De kronkel en het blok parkeren dat momenteel in de straat aanwezig is, vind ik wel leuk. Maar als het groen niet goed tot zijn recht komt, dan kies ik voor de optie waar het groen meer zichtbaar is (langs parkeren). Ik kies voor de meest groene optie."

Stef legt uit: "Op dit moment wordt er tussen de stammen van de bomen geparkeerd. Om de druk van de wortels op te vangen, zijn grotere plantvakken nodig. Dan is parkeren tot aan de boomstam niet meer mogelijk. deze situatie moeten we vermijden. Beide varianten bieden daarvoor een goede oplossing. Wat betreft fout parkeren zijn er bij beide opties voor- en nadelen. Bij langs parkeren is er meer ruimte voor groen, maar het verschil is niet zo heel groot."

Ad dacht dat er in de enquête ook een cijfer stond voor de voorkeur voor parkeervorm, maar Bram geeft aan dat dit niet het geval was. Ook Ad spreekt zijn voorkeur uit voor langsparkeren.

De leden van de klankbordgroep gaan in overleg met Jeroen en Stef over de ontwerpen.

Eric vraagt: "Zou het helpen als we over een week aangeven wat we willen?"

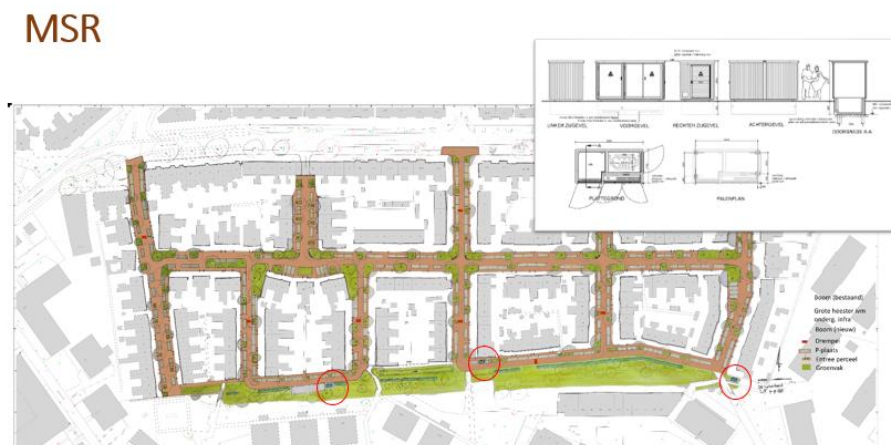
Stef benadrukt dat we tot een beslissing moeten komen over de parkeervorm. Als we kijken naar de hoeveelheid groen, zijn beide opties vergelijkbaar.

Jeroen voegt toe: "Het is goed onderbouwd. Als we kijken naar wat Stef heeft laten zien, lijkt het ook meer richting langs parkeren te neigen. We hebben een duidelijke visie om mee verder te gaan. We zullen grotere schetsen maken om het nog iets verder te verfijnen."

Stef voegt eraan toe dat we zorgvuldig zullen kijken naar de kleine foutjes die er nu nog in zitten.

### Locaties middenspanningsruimtes (MSR)

Het zijn behoorlijk grote objecten die een geschikte plek moeten krijgen. We hebben de mogelijkheid om ze te verfraaien. We hebben eerder drie locaties voorgesteld waar ze kunnen worden geplaatst: één net om de hoek richting de basisschool, één bij het kunstwerk (waar we later op terugkomen) en één op het hondenuitlaatveld. Het voorstel is om de middenspanningsruimtes niet bij het kunstwerk te plaatsen, maar net om de bocht van de haag bij de Dunklerstraat naast de toegang voor hulpdiensten. Er zijn mogelijk bewoners vanuit het Limos Park die daar tegenover wonen die bezwaar hebben tegen deze locatie.. Bewoners geven echter aan dat deze mensen niet direct op deze ruimtes zullen uitkijken, omdat het niet in hun gezichtsveld ligt. We gaan nog kijken hoe we deze netjes in het landschap kunnen laten opgaan. Stef geeft aan dat we voor deze locaties zullen gaan, tenzij er nog bezwaren zijn. De brandweer kan er goed bij.



Paulien vraagt of het niet gevaarlijk is in verband met de spelende kinderen. Stef antwoordt dat de kasten zelf veilig zijn en dat de speeltuin verderop ligt. Het is echter een uitdaging om een geschikte locatie te vinden voor de kasten. Er zijn gesprekken met nutsbedrijven gaande voor multifunctionele oplossingen. Het is mogelijk dat ze in de toekomst flexibeler worden wat betreft het aankleden van deze kasten. Geert vraagt waarom de kast niet verder naar links wordt geplaatst. Stef legt uit dat dit niet wenselijk is omdat het de kast bijna bovenop de speeltuin zou plaatsen. Geert merkt op dat er een stukje groen verdwijnt omdat de middenspanningsruimte daar wordt geplaatst. Stef antwoordt dat de kast niet op straat kan worden geplaatst omdat deze dan te veel in het zicht voor de woningen zou staan.

## Aanbiedplekken afval

De aanbiedplekken voor het afval is nog een uitdaging. We willen voorkomen dat de afvalzakken zoals nu in de plantvakken terechtkomen. We hebben onderzocht waar we ze dan wel kunnen plaatsen. Dat zijn deels de ruimtes waar geen parkeervakken zijn. Maar deze ruimte is niet overal beschikbaar we kunnen er niet omheen: ofwel we moeten groen

### MSR



opofferen, ofwel we moeten tijdelijk een parkeerplekken inzetten. Er is geen andere oplossing voorhanden.

Geert vraagt: "Hoe ga je dat aanduiden?" We gaan dit aangeven met een extra tegel in de grond of als dit onvoldoende blijkt te zijn met een bordje bij de parkeerplaatsen (hoewel we liever geen bordjes bij de parkeerplaatsen plaatsen). Geert merkt op: "In de Wagnerstraat zijn er twee tegenover elkaar, dat is niet nodig." Stef wijst erop dat de afvalplekken aan de rechterkant moeten zijn vanwege de grijphand van de containerwagen. De exacte locaties van de aanbiedplekken worden in het volgende ontwerp verder uitgewerkt.

Eric vraagt zich af of ondergrondse containers nog een optie zijn. Jeroen antwoordt dat er ondergronds niet genoeg ruimte beschikbaar is voor ondergrondse containers. Geert geeft aan dat hij problemen verwacht. Stef voegt toe dat het nog een puzzel is om dit goed te regelen. Geert merkt op dat parkeren dan moeilijk wordt in de Wagnerstraat, omdat er al parkeerplekken zijn opgeheven.

## Water zichtbaar maken

Er werd gevraagd of we ergens op straat een punt konden creëren waar water zichtbaar zou kunnen zijn. Op een kruispunt kunnen we een bijzondering maken. We kunnen een goot plaatsen en in het midden iets verhogen, zodat er een plas blijft staan (in het kader van interactie met water op straat). Dit zou op specifieke plekken mogelijk zijn. Hier worden later nog concrete mogelijkheden voor uitgewerkt.

## Wateroverlast

Frank legt uit dat we op zoek zijn naar ruimte voor het regenwater dat in de Spoorbuurt valt, zowel het vuile als het schone water. We hebben twee opties waar we verder naar kijken. Hoe dan ook zal in de Obrechtstraat van de Sweelinckstraat tot aan de Limos het riool moeten worden vervangen. Dit brengt uitdagingen met zich mee, zoals bomen, kabels

en leidingen die in de weg kunnen zitten. We zullen de muur bij de geluidswal niet openbreken, maar waarschijnlijk wel eronderdoor gaan, afhankelijk van de fundering. De bestaande buis zal worden vervangen door een grotere buis, die steeds dieper moet komen te liggen zodat het water van de Sweelinckstraat richting Limos stroomt. In beide opties is het water niet voor infiltratie bedoeld, aangezien het om gemengd water (water vuil water en regenwater) gaat.

Hans vraagt of het mogelijk is om een extra riolering aan te leggen richting de Sandstraat. Frank antwoordt dat dit ook in overweging wordt genomen.

Jeroen benadrukt dat er nog een keuze moet worden gemaakt tussen de nieuwe riolering en een waterbassin.

Frank wijst er ook op dat er nog geen definitieve beslissing is genomen over de infiltratieputten.

### **Materialisatie**

We streven ernaar om de gebakken klinkers te hergebruiken voor de rijbaan en de betonklinkers voor de parkeervakken. Voor de zitranden bij de zitjes zullen we beton combineren met houten zittingen.

Geert merkt op dat er een goot in het midden van de weg zal komen, wat momenteel al vervelend is. Frank bevestigt dat dit noodzakelijk is; er kan enige aanpassing plaatsvinden, maar de goot moet er zijn. Stef toont een foto van de bestaande goot, die ongewijzigd zal blijven. Hij vormt geen enkel obstakel en is gemakkelijk te omzeilen voor wie er liever niet overheen loopt.

De klankbordgroep leden vragen: "Is het voorstel voor de bankjes beton met hout definitief?" Stef legt uit dat het idee is om betonnen bankjes te combineren met een houten zitrand erop. Je kunt ook gewoon een bank neerzetten, maar dan moet er niets onder groeien. Dus zo'n rand is wel handiger. We proberen een balans te vinden tussen kosten en het uiteindelijke resultaat.

Paulien en Saskia uiten beide bezorgdheid over het beton en vinden dat het niet goed past bij het groene karakter van de wijk. Geert vraagt zich af hoe het zit met het onderhoud van het hout. Op den duur zal het hout echter vergaan en vervangen moeten worden. Een andere optie is om gewoon op beton te zitten, maar hout zit over het algemeen comfortabeler. Bram geeft aan dat we later nog verder in gaan op het materiaal.

### **Vooruitblik 2024 incl. projectplanning en werkzaamheden nutspartijen**

Planning:

Vóór de zomervakantie streven we ernaar om terug te keren naar de buurt met het voorlopige ontwerp en de technische details. Als dit niet haalbaar is, zal dit in september zijn. Daarvoor organiseren we ook weer een klankbordgroep bijeenkomst.

Daarna zijn we afhankelijk van de nutsbedrijven (Liander en Vitens), die aanzienlijke leidingen moeten vernieuwen of vervangen. Ook moet de Middenspanningskabel vervangen worden.

Tijdens de bouwteamfase zullen we ook overleggen over hoe we veilig in de buurt kunnen werken.

Bij de volgende bijeenkomst van de klankbordgroep zullen we hier meer duidelijkheid over hebben.

Bewoners vragen of het mogelijk is om een overzicht te geven tot aan het einde van het project.

Jeroen geeft aan dat we afhankelijk zijn van onder andere Liander, maar hij denkt dat we dat wel kunnen geven bij het volgende overleg.

### **Afsluiting en rondvraag**

Paulien vraagt: "Kan ik meer informatie vinden over de zijsporen van 't Sandstraat en het project om de snelheid te verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur?"

Stef geeft aan dat er een beleidsstuk is. We gaan dat uitzoeken. Staat volgens Stef in de mobiliteitstransitie. Beleidsnotitie: 'Beter op Weg'. Het stuk is hier te vinden:

<https://nijmegen.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/9e3d8c15-ab42-4541-aaff-b60e84ddb431>

### **Volgende bijeenkomst:**

- Naar verwachting juli 2024
- Inrichting groen;
- Rol bewoners bij groen: Wat is er nodig? Beheer van groen waar bewoners een rol in willen spelen. Wat kunnen wij bewoners bieden om hen te helpen en te enthousiasmeren;
- Bespreken van het VO, o.a. met welk materiaal gebruikt gaat worden;
- Planning.