



# Nijmegen

Vergadering / project  
Klankbordgroep Spoorbuurt

Datum vergadering  
11 juli 2023 19:00-21:30u – Wijkcentrum Ark van Oost

Aanwezig vanuit de gemeente

Jeroen Bosch (projectleider), Frank Heger (adviseur stedelijk water en riolering), Floor ter Horst (projectassistent), Bram Lamberts (omgevingsmanager), Stef van Roemburg (landschapsarchitect), Bas Bosman (adviseur verkeer), Nick Bontrop (adviseur groen), Rohan Khatri (werkvoorbereider)

Aanwezig vanuit Klankbordgroep

Hans de Raad, Roos Jacobs, Nancy Kerkhofs, Paulien Driessen, Eric Nordbeck, Ad Dingemanse, Anne Ubbink, Geert van Moll

## **Welkom en kennismaking**

Bram heet iedereen welkom. De vergadering begint met het doornemen van de agenda en met een korte voorstelronde van de collega's van de gemeente die er vorige keer niet waren.

## **Vaststellen notulen vorig overleg**

Op pagina 1 staat fout 'afwezig met kennisgeving'. Op pagina 5 staat een verkeersbord 'parkeren alleen voor omwonenden'. Dit moet zijn: 'parkeren alleen voor aanwonenden'. Deze twee wijzigingen worden doorgevoerd. Verder zijn er geen opmerkingen. Na aanpassing kan het verslag worden vastgesteld.

Daarnaast wordt er opgemerkt dat er echt een schaduwplek moet komen bij de speeltuin in het Limospark. Met warm weer is het voor kinderen niet mogelijk om daar te spelen. Vooral ook omdat er een aantal ijzeren toestellen zijn (glijbaan) die veel te warm worden.

## **Terugkoppeling acties sinds vorige overleg**

Er zijn de afgelopen tijd twee concrete acties geweest. De eerste is het opstellen van het eerste schetsontwerp, die later tijdens de vergadering uitvoerig besproken gaat worden. En de tweede is de afspraak met de GGD over de valpreventie. Het plannen hiervan is nog niet gelukt, gezien de aansluitende vakanties. De afspraak gaat waarschijnlijk eind van de zomer plaatsvinden.

## **Update wateronderzoek**

Frank geeft een korte update over het wateronderzoek. Hij heeft samen met Woonwaarts de mogelijkheden voor afkoppeling van de woningen besproken. Zij hebben aangegeven welke woningen eventueel wel en niet af te koppelen zijn. De voorkanten van de woningen zijn in veel gevallen technisch mogelijk, aan de achterkant niet. Dit in verband met kans op verstopping. Ook is benoemd dat er steeds meer tuinen betegeld worden. Als gemeente kunnen we hier, behalve onze wensen aangeven, niks tegen doen. Frank geeft aan dat veel woningbouwcoöperaties worstelen met dit vraagstuk. Operatie Steenbreek zal later wel

nog aansluiten bij het project, met als doel bewoners te motiveren om de tuinen te vergroenen.

Daarnaast is Frank nog bezig met het berekenen en onderzoeken van de mogelijkheden van een extra verbinding met de Koolemans Beynenstraat.

### **Uitleg uitgangspunten schetsontwerp middels presentatie**

Stef geeft in een presentatie de uitgangspunten aan die zijn meegenomen bij het opstellen van het schetsontwerp. Zoals vorige keer ook al aangegeven willen we zorgen voor een toekomstbestendige openbare ruimte. Waarbij de aanpak van de wateroverlast, de klimaatbestendigheid en het verbeteren van de verkeersstructuur belangrijke aandachtspunten zijn.

De conclusie van Stef is dat het vooral ook een woonerf moet zijn, waarbij de auto te gast is en de openbare ruimte de ruimte biedt aan de bewoners. Ook is “groen tenzij” een uitgangspunt.

Bij het goed bekijken van de wijk viel Stef een aantal dingen op. De Sweelinckstraat is een prachtige straat met al die bomen. De auto's zijn dominant aanwezig. Daarnaast is het poortgebouw (Valeriusstraat) een mooi kenmerkend gebouw voor de wijk. Het beschermd stadsgezicht vraagt ook wel iets om mee te doen. Daarnaast hebben de straten die grenzen aan het Limospark nog niet het woonerf-principe.

Ook is het zo dat de ruimte die er is, beperkt is. De meeste dwarsstraten hebben een straatbreedte van 10 meter en de straatbreedte van de Sweelinckstraat is 11,85 meter. De parkeervakken moeten een bepaalde afmeting hebben, maar ook de straat heeft een minimale afmeting zodat ook de hulpdiensten en Da er door kunnen. Als je dat allemaal meeneemt is er nog maar een klein stukje over dat je kan gebruiken als overige ruimte.

Wat voor Stef ook een belangrijk uitgangspunt is, dat de auto's niet meer maximaal uitgevuld worden tussen de bomen. Je moet er vanaf willen dat je de auto's maximaal tussen de bomen propt, niet alleen voor het uitstappen maar ook voor de bomen. Er moet naar meer ruimte rondom de bomen gezocht worden om dat ook goed te laten functioneren. Ook moet er gekeken worden naar de ruimte tussen de plantvakken en de muurtjes. Bovendien moet er gekeken worden naar de wortelopdruk. Dit is allemaal een aanloop geweest voor het schetsontwerp.

### **Het Schetsontwerp (presentatie)**

Het ligt voor de hand om grotere plantvakken te maken. Als je de plantvakken oprekt zie je eerder groen dan de auto's. Wat die vakken in de Sweelinckstraat bovendien ook gaan doen is zorgen voor een zigzaggende beweging. Er zal nog gekeken moeten worden hoe groot de vakken precies moeten zijn zodat je het maximale effect bereikt.

Over het parkeren was eerder al wat discussie. In het ontwerp dat er nu ligt zitten 201 parkeerplekken. Nu zouden er, volgens het door een gespecialiseerd bureau uitgevoerde onderzoek (zie ook volgende paragraaf), 210 plekken zijn. De 9 plekken kunnen eventueel nog wel toegevoegd worden. Een van de bewoners geeft aan dat hij de officiële parkeerplekken heeft geteld in de huidige situatie en dat dit er 200 zijn en geen 210.

Het voorstel is om langsparkeren te doen in plaats van haaksparkeren. Zowel voor de Sweelinckstraat en de aanliggende dwarsstraten. Het grote voordeel hierbij is dat er meer groen/bomen kwijt kunt, zonder dat dit ten koste gaat van het aantal parkeervakken, omdat er minder manoeuvreerruimte nodig is voor de auto's.

### **Verkeer en parkeeronderzoek**

Er is een parkeeronderzoek gedaan door een onafhankelijk bureau. Conclusie is dat er in totaal voldoende plaatsen zijn. Maar wat je ziet is dat mensen het liefst voor de deur parkeren of op een plek die praktisch voor hen uitkomt. Als je 's nachts kijkt zie je dat er in sommige straten wat plekken over zijn en in sommige straten staan mensen fout geparkeerd. Wat je ook ziet is dat hoe dichterbij de betaald parkeren-zone je zit, hoe drukker het is en hoe meer foutparkeerders er zijn.

Op het kaartje dat Bas laat zien zie je dat de zijstraten van de Sweelinckstraat erg druk zijn, dus alle plekken bezet plus nog foutparkeerders. Op de Sweelinckstraat zelf zijn nog plekken vrij en ook in één zijstraat zijn er voldoende plekken.

De uitgangspunten voor het parkeren zijn dat er niet meer parkeerplaatsen worden toegevoegd dan het huidige aantal. Maar naar aanleiding van het onderzoek willen we het huidige aantal ook handhaven.

Verder willen we een deel van de wijk éénrichtingsverkeer maken. Dit heeft als voordeel dat er minder ruimte nodig is voor verkeer en er meer ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen en water. Ook helpt de smallere uitstraling bij de snelheid van het verkeer. Daarnaast zal er minder overlast zijn bij het uitrijden van de wijk. De kruising Obrechtstraat – Van 't Santstraat, die in het bewonersonderzoek naar voren kwam als aandachtspunt, zal in het voorstel alleen een ingang zijn voor de wijk en de kruising Wagenaarstraat – Van 't Santstraat een uitgang. De Diepenbrockstraat zal tweerichtingsweg blijven. Door de Diepenbrockstraat zowel in- als uitgang te maken, hoeft niet al het verkeer de hele wijk door te rijden en wordt de hoeveelheid verkeer goed verdeeld over de wijk.

Vraag van een bewoner is of tweerichtingsverkeer er niet voor zou zorgen dat er minder snelheidsduivels zijn omdat je dan op elkaar moet wachten. Bas geeft aan dat dit op een 30km weg met een hogere verkeersintensiteit wel kan werken. Maar aangezien de verkeersintensiteit in de Spoorbuurt lager is (minder dan 1000 voertuigen per dag), is de kans op een tegenligger ook niet zo groot en kunnen mensen alsnog hard doorrijden.

Bas wil het betaald parkeren ook even benoemen. Het voordeel van betaald parkeren is dat er minder bezoekers zonder doel in de wijk komen. Er zal dus in verhouding meer parkeerplaatsen/minder parkeerdruk zijn. Als bewoner kan je bezoekers aanmelden. De kosten voor een bewoner is voor een eerste auto €12 per jaar.

### **Water**

De intentie is om zoveel mogelijk het water dat in de buurt valt te verwerken binnen de buurt en het water van buiten de buurt er buiten te houden. Waar we in ieder geval naar willen kijken zijn de mogelijkheden met de drempels bij de Van t Santstraat. Daarnaast zijn we nog steeds aan het kijken naar de mogelijkheden voor een gemengde berging in het Limospark. Dan hoeft je zo min mogelijk aan de bomen te doen, maar er zijn nog een boel technische uitdagingen hieraan. Het vergroenen helpt bij de bovengrondse

waterinfiltratie. En er is nog steeds een mogelijkheid voor ondergrondse infiltratieputten en terugslagkleppen. Er wordt gevraagd of roostergoten een optie zijn om het water naar de groenvakken te krijgen. Frank en Stef geven aan dat dit voor een gedetailleerder ontwerp is om te bepalen, maar geven wel al aan dat een nadeel hiervan de bladinvall is, waardoor de goten verstopt kunnen raken.

Stef heeft nu in het ontwerp op de koppen van de straat waar nu een stuk vergroend wordt ook ruimte ingetekend om te kunnen zitten/ontmoeten. Denk hierbij aan een zitrandje.

### **Het bomenonderzoek**

We hebben een onderzoek laten uitvoeren naar de huidige kwaliteit en conditie van de bomen. Hierbij hebben we ook een bodemonderzoek laten uitvoeren bij de groeiplaatsen van de bomen. Hierbij wordt er gekeken naar verschillende punten en aan de hand van deze punten wordt er bepaald of de boom gezond genoeg is om de komende 15+ jaar te blijven groeien. Er is gekeken naar:

- Soort;
- Hoogte, diameter, stamomtrek;
- Conditie;
- Toekomstverwachting;
- Gebreken aan de boom, dus schades, losse takken etc.

Uit het onderzoek blijkt dat op bijna alle plekken in de Spoorbuurt de bodemkwaliteit slecht is.

Tijdens de presentatie laat Nick een kaart zien waarop alle bomen in beeld zijn gebracht en waarop de te verwachten levensverwachting te zien is. Rood is 0-5 jaar, oranje is 5-15 jaar en groen is 15+ jaar. De blauwe bomen op de kaart zijn de particuliere bomen. Die zijn niet onderzocht, maar alleen in kaart gebracht. Dit is de staat van de bomen op dit moment, als we straks het plaatje compleet hebben met welke werkzaamheden gaan plaatsvinden, dan kan het plaatje nog wel veranderen. Bijvoorbeeld dat de bomen die te oppervlakkig wortelen alsnog weg moeten, of in relatie tot het riool alsnog niet gehandhaafd kunnen worden.

Wat gaan wij doen om de bomen zoveel mogelijk te behouden voor de toekomst?

- Grotere plantvakken maken;
- De grond rondom de bestaande bomen verbeteren;
- De bomenwacht van de gemeente wordt ingeschakeld om de werkzaamheden rondom de bomen te bewaken;
- De verharding onder de huidige boomkronen met de hand verwijderen en waar nodig ook met de hand aanbrengen om beschadiging van de wortels zoveel mogelijk te voorkomen.

### **Vervolg**

- De klankbordgroep kan feedback geven op het ontwerp dat er nu ligt, waarmee het ontwerp verder uitgewerkt zal worden;
- Er komt nog een check of de bomen klimaatproof zijn;
- We moeten nog kijken naar de ondergrondse ordening (kabels, leidingen) in relatie tot de plantvakken;

- We gaan in overleg met bewoners over de tuinen en de afkoppeling van de daken van de bewoners (in samenwerking met Operatie Steenbreek).

## **Het schetsontwerp (op tafel) – vraag en antwoord**

### Vraag van Stef: Hoe vinden jullie de basisgedachte van de grotere plantvakken en het anders ordenen van het parkeren?

Een mooi ontwerp/goed plan. De tekeningen geven goed de sfeer aan. Wat als positief wordt ervaren is dat alles consequent wordt doorgevoerd waardoor het een minder rommelig beeld geeft. Als de hele wijk straks hetzelfde is, dan is dat heel mooi. Sommige bewoners geven aan dat zij liever niet de eenvormigheid hebben maar meer variatie willen zien in het straatbeeld. Het moet elkaar aanvullen en niet storen. Het moet wel speels blijven.

### **Verkeer en parkeren**

#### Idee dat er problemen ontstaan met de parkeergelegenheid; hoe is verdeling van de parkeervakken over de wijk?

Op een paar straten na is het aantal parkeervakken gelijk met het aantal vakken dat er nu is. Waar dat niet het geval is, is de Valeriusstraat vanwege het straatbeeld met het poortgebouw. In de andere straten komt globaal genomen hetzelfde aantal terug.

#### Waarom wel of niet haaks parkeren op bepaalde plekken? Hoeveel ruimte win je uiteindelijk met het langs parkeren?

Het is geen doel op zich geweest om het haaksparkeren er uit te halen. Het doel is geweest om een straatbeeld te creëren waarbij de auto niet dominant is, zoals dat in de huidige situatie wel is. Stef is aan het puzzelen geweest met de ruimte die er is. In feite maakt het niet heel veel uit qua ruimte of je kiest voor haaks parkeren of langsparkeren. Het voordeel van het langsparkeren is dat de groenvakken groter gemaakt kunnen worden en de wijk dus groener kan worden, ook qua uitstraling.

Bij het langsparkeren kan je aan twee kanten van de weg parkeren. Bij het haaksparkeren passen er op de grote van één langsparkeervak 2 auto's, maar er kan maar aan één kant van de weg geparkeerd worden. Per saldo maakt dit dus eigenlijk weinig verschil. Daarnaast is het voordeel van langsparkeren dat beide kanten van de straat auto's voor de deur geparkeerd zijn, dus dat die 'last' verdeeld is.

#### Een bewoner geeft aan dat zij moeite heeft met de twee richtingen in de Diepenbrockstraat. De angst is dat, door een deel van de rest van de wijk éénrichting te maken, het in de Diepenbrockstraat nog drukker wordt. Kan er niet gekozen worden voor 1 ingang en 2 uitgangen?

Met dit ontwerp, waarbij auto's via de Diepenbrockstraat ook de buurt in kunnen rijden, verdeel je het verkeer het beste over de wijk. Je wil sowieso dat het kruispunt bij de Obrechtstraat een ingang is. Want daar het kruispunt onoverzichtelijk om de wijk uit te rijden. Daarna wil je hebben dat niet iedereen de hele wijk door hoeft te rijden (bijv. iemand uit de Wagenaarstraat). Daarnaast is het een wijk waar vooral de functie wonen is, dus 's ochtends heb je vooral een stroom die de wijk uitgaat en 's avonds een stroom die de wijk ingaat. Als je dan het ontwerp zo maakt met 2 uitgangen en 2 ingangen, dan verdeel je de stroom. Dan krijgt niet iedereen die daar woont als het verkeer 's ochtends en 's avonds langs het huis.

De verwachting van Bas is dat het op het kruispunt bij de Diepenbrockstraat niet drukker gaat worden omdat een deel er op de Wagenaarstraat uit zal rijden.

### **Groen/bomen**

Stef geeft aan dat hij vindt dat het gelukt om het areaal groen substantieel toe te laten nemen in het ontwerp. Het is nu ook wel erg weinig.

Als je bomen gaat vervangen waarmee ga je ze dan vervangen (soort bomen)? En welk overig type groen gaat er gebruikt worden?

In het begin zullen er relatief kleine bomen worden geplant. Dit omdat hoe groter een boom is hoe moeilijker die aanslaat en hoe duurder die is. Ook is het lastiger aanplanten. Waar we wel rekening mee houden is dat het bomen zijn die passen op de plek, maar ook bomen die uiteindelijk een grote kroonprojectie krijgen voor zoveel mogelijk schaduw. Over type bomen of soorten beplanting is op dit moment nog niet veel te zeggen. Wel zal er gekeken worden naar wat er op deze plek past. Maar ook wat zorgt ervoor dat er zoveel mogelijk biodiversiteit terug gebracht wordt in de wijk.

Er zijn nu veel boomspiegels die geadopteerd zijn en Jeroen hoopt dat dit in het nieuwe ontwerp ook weer zo zal zijn. Daardoor kunnen wij mooiere en biodiversere planten aanbrengen omdat het scheelt in het beheerbudget.

Komt er overal waar je een boom kan planten ook daadwerkelijk een nieuwe boom?

Stef laat een kaart zien waarop de plekken te zien zijn waar nieuwe bomen toegevoegd kunnen worden. In principe zijn dat geen vervangende, op 2 bomen na. Dat zijn twee bomen aan de noord kant van de Sweelinckstraat. Om daar doorgang te kunnen creëren en de grote bomen te kunnen handhaven is er voor gekozen om de kleine esdoorns weg te halen en nieuwe te plaatsen. Er zouden ongeveer 22 bomen bijkomen ten opzichte van het huidige bestand.

Particuliere bomen in de tuin; in hoeverre hebben deze effect op de uitkomst van het ontwerp?

Je kan maar beperkt invloed uitoefenen op wat mensen in hun tuin zetten. Als er een bestaande boom is die heel erg overhangt, dan zullen wij daar geen nieuwe boom neerzetten. Vanuit operatie Steenbreek worden ook wel eens tuinadviezen gegeven. Als mensen willen vergroenen, zouden we kunnen kijken om hierbij te helpen zodat het ook een toegevoegde waarde heeft voor het klimaat.

### **Overig**

In de Wagenaarstraat staat voor de woning van Anne een bankje van de woningstichting. Hierbij staat een biebje waar veel gebruik van wordt gemaakt. Ook wordt deze gebruikt door oudere om even uit te kunnen rusten. Dat bankje is gemaakt van een oude boom uit de buurt. Nu staan er op deze plek parkeerplekken ingetekend. Dit is volgens de bewoners niet wenselijk.

Het schetsontwerp gaat nog om het globale beeld. Als er maatwerk geleverd moet worden op bepaalde plekken, dan gaan we daar nog over in gesprek.

Kan er op het pleintje iets met water geregeld worden/fonteintje bij de Valeriusstraat?

Bij de bouw is destijds symmetrie heel belangrijk geweest en als je nu kijkt naar de huidige inrichting is daar niet veel meer van terug te zien. Stef zou in het ontwerp graag de symmetrie weer terug willen brengen en ook de plantvakken zoveel mogelijk willen

vergroten. Er is op het kruispunt dan wellicht ook nog ruimte voor een bankje of een spelaanleiding. Het moet in ieder geval recht doen aan de historie.

Een waterkunstwerk is niet duurzaam omdat het water hier niet van nature zit. Het water zakt meteen weg. In het centrum zijn het eigenlijk allemaal kunstwerken die gebruik maken van drinkwater. Zulke plekken zijn beheerintensief. Dit alles maakt dat dit geen wenselijke invulling is voor in de Spoorbuurt.

*Gaat er nog iets veranderen op de hoek van de Obrechtstraat/Limospark?*

Stef heeft er in het huidige ontwerp geen extra verbindingen gemaakt. We kunnen nog eens kijken naar de hoek van de Obrechtstraat/Limospark. Er lopen en fietsen nu veel mensen door elkaar.

## **Vervolg**

Mochten er nog vragen en of opmerkingen zijn op het ontwerp dan kunnen die vóór 26 augustus gemaild worden naar [spoorbuurt@nijmegen.nl](mailto:spoorbuurt@nijmegen.nl).

Mochten er veel vragen zijn dan kan er een overleg gepland worden om de vragen één op één te bespreken.

Vooruitblik volgend overleg

- Datum: 24 oktober 2023
- Tijd: 19:00 uur
- Locatie: Ark van Oost (onder voorbehoud van beschikbaarheid van een ruimte)
- Agenda voor die dag:
  - o Volgende versie schetsontwerp
  - o Voortuitblik buurtdag