

Beantwoording reacties op het Voorlopig Ontwerp “Reconstructie St. Annastraat”

Onlangs hebben wij het Voorlopig Ontwerp voor de reconstructie van de St. Annastraat en omgeving op de website gepubliceerd. Daarop zijn door bewoners diverse opmerkingen gemaakt en zijn er vragen gesteld. Wij hebben alle reacties verzameld en bekeken. Met de projectgroep, de vakspecialisten, hebben we alle reacties integraal behandeld en kunnen we alle reacties van een antwoord voorzien. Hieronder vindt u een tabel met de vraag en het antwoord.

Algemeen

Het voorlopig ontwerp van de St. Annastraat lijkt goed ontvangen te zijn door iedereen. Er zijn diverse reacties vragen en reacties binnen gekomen, hiervan gaat een groot deel over specifieke situaties nabij een woning of een bedrijfspand. Enkele vragen gaan over de algemene situatie. Een opvallend aantal positieve reacties zijn er binnen gekomen op het nieuwe straatbeeld en de nieuwe inrichting en over onze werkwijze. Hieruit kunnen wij afleiden dat het grootste deel van de belanghebbende tevreden is over de nieuwe inrichting. Dat is altijd goed om te constateren.

We proberen alle vragen zo duidelijk mogelijk te beantwoorden. Een enkele reactie is dusdanig specifiek dat wij hier rechtstreeks op zullen reageren. In de situaties dat er uit de gemaakte opmerking een aanpassing gewenst en/of mogelijk is, gaan wij dit verwerken in het ontwerp en zal dat zichtbaar zijn in het Definitieve Ontwerp.

Materialisatie

In de komende weken gaat wij de materialen bekijken die wij toe willen gaan passen in dit project. We moeten daarbij met allerlei factoren rekening houden zoals uitstraling, onderhoud, kosten, geluid etc. De gemaakte keuzes maken wij aan u kenbaar samen het Definitieve Ontwerp.

Riolering

Het nieuwe rioolplan is nagenoeg klaar. In de Lodderdijk komt er een rioleringsbuis voor het regenwater bij. De bestaande buis voor het vuilwater wordt gerelined, dat wil zeggen dat er een kunststofbuis in de betonbuis wordt aangebracht. In de St. Annastraat wordt het gehele bestaande rioolstelsel vernieuwd. Er komt een grote rioolbuis voor het regenwater en een aparte buis voor het vuile afvalwater. Er wordt daarbij wel gebruik gemaakt van enkele bestaande rioolstrengen. We streven ernaar om zoveel mogelijk regenwater op de nieuwe regenwater afvoer te koppelen. Met de presentatie van het Definitieve Ontwerp zullen wij u informeren over de aanpak van het “afkoppelen” van de bebouwing. Op vrijwillige basis en zonder kosten voor de pandeigenaar willen we zoveel mogelijk regenwater van de percelen opnieuw aansluiten op het nieuwe riool.

Straatverlichting

Er is langs het gehele wegtrace nieuwe straatverlichting voorzien. De huidige hoge lichtmasten die langs de weg staan zijn aan vervanging toe. We maken een nieuw verlichtingsplan op basis van lichtmasten van 6 meter hoog met LED-verlichting erin. We streven er naar om de nieuwe lichtmasten op logische plaatsen neer te zetten. Met de materialisatie kunnen we ook een afbeelding tonen van de nieuwe verlichting.

Hoe nu verder?

Wij gaan onze antwoorden op de reacties van de bewoners verwerken in de tekeningen. Wanneer deze tekeningen gereed zijn en het beplantingsplan is ingetekend dan zullen wij de belanghebbenden opnieuw informeren. De tekeningen met het Definitieve Ontwerp worden dan met de materialisatie en toelichting op website gepubliceerd. Waarop de belanghebbenden opnieuw een reactie kunnen geven. Echter de ruimte voor aanpassingen is bij het Definitieve Ontwerp aanzienlijk kleiner, dit is gebruikelijk zodat we ook tot afronding van het ontwerp kunnen komen. Daarna wordt de aanbestedingsprocedure opgestart en werken we gericht naar de start van de uitvoering toe. De start van de uitvoering staat gepland voor eind september 2020. Hoe een exacte fasering eruit gaat zien kunnen we op dit moment nog niet zeggen, dat wordt in een later stadium bepaald.

Overige reacties op het Voorlopig Ontwerp:

	Vraag / opmerking	Beantwoording
1	Kruising Willem de Haasstraat - Molenstraat wordt als onoverzichtelijk en onveilig ervaren. Men heeft het idee dat de kruising niet is meegenomen in de plannen. Een verkeersplateau zou wellicht het verkeer op de St.-Annastraat afremmen en de kruising veiliger maken. Eenzelfde opmerking wordt gemaakt over de kruising met de Valeriusstraat; oversteken van de Willem de Haasstraat naar de Valeriusstraat is gevaarlijk door te hard rijdend verkeer.	De belangrijkste ingreep op de St. Annastraat is het versmallen van de rijbaan waardoor de het beeld en ook het verkeersgedrag verandert. Fietsers hebben daarnaast een duidelijke plek op de weg door de fietsstroken. Met deze maatregelen neemt de verkeersveiligheid toe en kunnen fietsers beter oversteken. De St. Annastraat houdt een snelheidsregime van 50 km/u, waarbij maar een beperkt aantal snelheidsremmers passen. Voor de plateaus is daarbij gekozen voor 2 andere kruisingen, meer plateaus zijn niet gewenst bij de functie van de weg. Met de aanleg van een plateau verandert de opstelplaats van de fietsers en het overzicht op het verkeer niet.
2	Men vindt het jammer dat er geen extra oversteekplaats/zebrapad komt ter hoogte van de kruising Willem de Haasstraat - Molenstraat. Er komen namelijk veel voetgangers vanuit de wijk Molenbroek die naar het dorp gaan. Tevens steken er veel kinderen over die vanuit het centrum naar de wijk Molenbroek gaan om te spelen.	De aanpassingen in het nieuwe ontwerp zijn voldoende om veilig over te steken. Daarnaast wordt de weg smaller en wordt de snelheid geremd. Er zijn een aantal zebrapaden in het ontwerp opgenomen waar kan worden overstoken. Daarnaast versmallen we de St. Annastraat waardoor de oversteeklengte korter en wordt de snelheid van het gemotoriseerd naar beneden gaat. Dit heeft ook een positief effect op de oversteekbaarheid.

3	Kan er ook een Brabantsstoepje voor de woningen aan de Molenstraat 53-55 gemaakt worden?	Een Brabantsstoepje voor deze 2 woningen komt ten goede aan het straatbeeld en zal ingepast worden. Dit zal niet meer zijn dan een afwijkende kleur klinkers. Er wordt niet met hoogteverschillen of iets dergelijks gewerkt, dit is voor minder valide niet wenselijk.
4	Verzoek om bij de herinrichting de bestrating voor de woningen Molenstraat 53-55 ook mee te nemen.	De bestrating voor deze woningen is met de aanleg van de Rentmeestersstraat aangelegd. We nemen de bestrating mee voor zover dat nodig is om hoogteverschillen e.d. op te vangen en een nette aansluiting te realiseren.
5	In de bochten krijgt de fietser te maken met het afsnijden door personenauto's en vrachtverkeer, daar zou je 'stoepjes' of anderszins kunnen aanleggen om langzaam en snelverkeer fysiek te scheiden van elkaar.	Binnen het profiel is geen ruimte om dit soort voorzieningen aan te leggen. Daarbij zijn dit ook weer extra obstakels waar fietsers tegenaan kunnen rijden.
6	Er wordt gekozen voor een 'klassieke' oplossing bij kruispunten door o.a. voorrangsborden, haaiantanden en gelijkwaardige kruispunten op te nemen. Meer creativiteit zou op de lange termijn meer effect hebben.	Het ontwerp dient te voldoen aan de CROW richtlijnen. Vanuit Duurzaam Veiligheid is een uniforme, herkenbare inrichting vereist. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp.
7	De oprit naar het parkeerterrein van Het Oude Vat lijkt versmald en het lijkt dat aan beide kanten van de oprit parkeerplaatsen zijn toegevoegd. De oprit wordt door leveranciers en transporteurs gebruikt om op het terrein te komen. Op dit moment kunnen de opleggers nog net de draai maken. In de nieuwe situatie zullen de parkeerplaatsen naast de oprit het zicht van de klanten die de St.-Annastraat op willen rijden belemmeren, met als gevolg dat de auto's die de weg op willen rijden halverwege op de weg gaan staan om te zien of zij de weg op kunnen rijden.	Er wordt opnieuw gekeken naar de draaicirkels van vrachtverkeer. Het lijkt inderdaad te smal getekend. Het moet uiteraard mogelijk zijn om de oprit op en af te rijden. Het ontwerp zal hierop worden aangepast.
8	De parkeerplaats bij de Eendracht wordt nu al regelmatig gebruikt door verschillende partijen: bezoekers Eendracht, bibliotheek, bewoners terrein Fitland. In het nieuwe voorstel	De activiteiten van de Eendracht concentreren zich in de avonden. Bij activiteiten overdag kan het op momenten druk zijn. Het parkeerterrein is een openbaar parkeerterrein dat we graag zo

	<p>is er sprake van dat de medewerkers van het Commanderiej College ook gebruik "moeten" gaan maken van deze parkeerplaats. Indien er overdag activiteiten plaatsvinden in De Eendracht dan neemt de parkeerdruk toe in de omgeving en zal dit leiden tot onveilige situaties en overlast in de directe omgeving. Samengevat kunnen we stellen dat er meer parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeerdruk in de omgeving niet te laten toenemen.</p>	<p>effectief mogelijk gebruikt zien worden. Volgens onze parkeerdrukmeting gaat het om incidentele drukte. In de omgeving zijn nog voldoende andere mogelijkheden echter die zijn wat verder lopen. Wij zien hierin geen aanleiding om parkeerplaatsen toe te voegen.</p>
9	<p>In de nieuwe situatie komen de parkeerhavens aan de Lodderdijk te vervallen. Dit zal in de nieuwe situatie tot een grotere parkeerdruk in de directe omgeving leiden. Op dit moment worden de parkeerhavens gebruikt door medewerkers van LipsPlus. Deze parkeerplaatsen worden ook gebruikt door bezoekers van de Eendracht wanneer er overdag een activiteit plaatsvinden. Op dit moment is de parkeerdruk, tijdens activiteiten van de Eendracht, ook erg hoog waardoor de parkeerplaatsen in de Molenakkerstraat, Town Major Drakestraat en andere parkeergelegenheden in de buurt in gebruik worden genomen.</p>	<p>Voor het antwoord hierop zie ook opmerking 8. In de Lodderdijk vervallen niet alle parkeerparkeerplaatsen. In het nieuwe ontwerp zijn 9 parkeerplaatsen ingepast. Uit het parkeeronderzoek bleek dat de aanwezige parkeerplaatsen maar weinig gebruikt worden. Daarom en vermindering naar 9 stuks. Daarnaast kiezen we er ook voor om juist meer groen in het straatbeeld aan te brengen.</p>
10	<p>De start van de werkzaamheden staat gepland in september/oktober. Men maakt zich zorgen om de bereikbaarheid van het bedrijf in deze periode.</p>	<p>Wij proberen de planning en de fasering zo te maken dat de overlast voor iedereen zo veel mogelijk beperkt blijft. We hebben echter met tal van factoren te maken waardoor de flexibiliteit beperkt is. Wij kunnen hierin geen toezeggingen doen op dit moment. Wij zullen dit later communiceren.</p>
11	<p>De inritten naar de woningen lijken te worden voorzien van een nieuwe bestrating aansluitend op de bestrating van het trottoir. Is dit in de daadwerkelijke realisatie ook het geval? Het gaat hierbij om de lange inritten door de groenstrook aan de Willem de Haasstraat.</p>	<p>De inritten zijn gehandhaafd. In de huidige situatie liggen er betontegels. Er wordt nu voorgesteld om grasbetontegels te plaatsen. Voor de inrit is een grasbetontegel op deze locatie geschikt. Het voetpad wordt ingericht met gebakken klinkers. Op deze locatie zit een uitdaging in het behoud van de bomen en de verharding. Met deze keuzes komen we het beste tegemoet aan beide aspecten.</p>

12	Men wil de fundering aan de voorzijde van het huis voorzien van een waterdichte laag en isolatie i.v.m. optrekkend vocht. Is dat te combineren met het grondwerk wat uitgevoerd moet worden?	Dit is wellicht te combineren in de werkzaamheden. Echter de haalbaarheid hangt wel af van de periode en duur van de uitvoering. E.e.a. kan separaat afgestemd worden.
13	Aan de kant van de woning staan weinig bomen ingetekend. Is daar een reden voor en is het mogelijk om toch een paar leibomen te planten? Groen komt de akoestiek ook ten goede.	Er zijn een aantal redenen om de bomen aan 1 zijde van de straat in te tekenen. Dit heeft te maken met alles dat onder de grond ligt waardoor er weinig groeiruimte overblijft voor bomen. Daarbij is het plantvak te smal en ligt dit te dicht bij de voorgevel van de woningen om duurzaam bomen te kunnen planten. Het karakter van de straat en de cultuurhistorie laat ook zien dat aan de zuidzijde van de straat nooit bomen hebben gestaan. Leibomen vragen veel beheer en onderhoud en zijn daarom geen beste keuze voor in de openbare ruimte.
14	Meer droogtebestendige bodembedekkers in de grasstrook voor de middelbare school lijkt een groenblijvende, duurzamere oplossing. Nu blijft er vaak niets over door de droge zomers.	Deze groenstrook is geen eigendom van de gemeente. Wij kunnen wel een voorstel doen aan de grondeigenaar.
15	De huidige 6 bomen in de groenstrook ter hoogte van nummers 50-54 verdwijnen. Inpassing van de huidige bomen in het plan graag overwegen.	Voor afwatering van het trottoir is het niet nodig om deze bomen te verwijderen. Wellicht kan deze groenstrook anders ontworpen worden waardoor een deel van de 6 bomen gehandhaafd kunnen worden. Dit wordt nader bekeken.
16	De beukenhaag die ingetekend staat voor St. Annastraat 15 graag verplaatsen voor huisnummer 13 naast de oprit. Dit omdat men anders grote problemen krijgt met parkeren voor de oprit, waar nu al regelmatig overlast is i.v.m. het naastgelegen restaurant.	Er wordt gekeken wat de breedte moet zijn voor een inrit voor het in- en uitrijden van een inrit. Verder wordt bekeken welke groenstrook verplaatst kan worden om de situatie te verbeteren.
17	Komt er langs de groenstrook aan de overzijde van St.-Annastraat 13 nog een andere groenafscheiding? Men is bang dat de groenstrook anders gebruikt wordt als hondenuitlaatplaats.	Nee, er komt langs de groenstrook geen haag of iets dergelijks te staan. Het uitlaten van honden laat zich weinig sturen door hagen. Daarbij is de groenstrook nabij de school geen eigendom van de gemeente.

18	<p>In de nieuwe situatie zijn er drie parkeerplaatsen gecreëerd. De functionaliteit van de twee parkeerplaatsen op eigen terrein wordt door de gecreëerde korte draaihoek naar anderhalf gebracht.</p> <p>Daarbij is het aantal parkeerplaatsen in de Willem de Haasstraat erg veel nabij 2 specifieke woningen. Dit lijkt onevenredig verdeeld. Kan dit anders verdeeld worden zodat 1 parkeerplaats in ieder geval een groenvak wordt voor de woning.</p>	<p>Het functioneel gebruik van de 3 parkeerplaatsen op eigen terrein is inderdaad in het gedrang hier. In totaal liggen hier 5 parkeerplaatsen voor 2 woningen gesitueerd. De situatie wordt opnieuw bekeken en de parkeerplaatsen worden anders verdeeld in de Willem de Haasstraat, zodat in ieder geval de parkeerplaatsen op eigen terrein bruikbaar zijn. Er lijkt wel ruimte om e.e.a. anders te verdelen.</p>
19	<p>Het bezoek rijdt veelal met de voorkant de parkeerplaats van eigen terrein op en verlaat deze weer achteruitrijdend. Hierdoor wordt het zicht verminderd. Bij het achteruit wegrijden wordt vaak de kortste bocht gepakt (ruimte is weg). De verkeersveiligheid in de nieuwe situatie wordt behoorlijk ingeperkt en het functionaliteitsverlies van de eigen gecreëerde parkeerplaatsen is behoorlijk.</p>	<p>Dit heeft alles te maken met opmerking 18. Het achteruit de weg oprijden is in de St. Annastraat bij alle opritten van de woningen het geval. Dit zal door het verlagen van de gemiddelde snelheid ook veiliger worden.</p>
20	<p>Men verzoekt om een aantal parkeerplaatsen voor het bedrijf St.-Annastraat 47A te behouden dit ivm het brengen en halen van spullen door klanten en servicewagens.</p>	<p>Gezien alle afwegingen bij deze herinrichting en het aantal parkeerplaatsen dat op deze locatie in het ontwerp is opgenomen, is er geen ruimte om nog meer parkeerplaatsen te ontwerpen. Dit zou ten koste gaan van de andere functies en doelstellingen. De situatie op tekening sluit volgens ons aan bij de totale parkeerbehoefte.</p>
21	<p>De parkeerhavens gemaakt uit grastegels kan op termijn een rommelig aanzicht geven. Mogelijk is een bestrate parkeerplaats een betere optie.</p>	<p>Parkeerplaatsen gemaakt met grasbetontegels kennen we nog niet veel in Gemert. Het idee sluit goed aan bij de klimaatdoelstellingen en de wens om te vergroenen en het water in de bodem te laten infiltreren. De insteek is om ook dit goed te onderhouden en regelmatig te maaien. Het beeld zal inderdaad anders zijn dan een volledige bestrate parkeerplaats.</p>
22	<p>Is het beplantingsplan al bekend?</p>	<p>Het beplantingsplan is niet bekend als het gaat om exacte plaatsen en plantkeuzes. Op de inrichtingstekening zijn wel plantvakken en ideeën ingetekend. Het beplantingsplan volgt in een later stadium.</p>

23	Hoe zijn de bushaltes gesitueerd t.o.v. de woningen in de Willem de Haasstraat en hoe staat het met nut en noodzaak van deze bushaltes	In overleg met de busmaatschappijen Arriva en Hermes is gekeken naar het gebruik van de bushaltes. We komen tot de conclusie dat de bushaltes moeten blijven bestaan ook voor de bereikbaarheid van het centrum van Gemert en de mobiliteit van het gehele dorp. De locaties van de haltes zijn aangepast en ten opzichte van de woningen beter gesitueerd dan in het Schets Ontwerp.
24	Wat is de noodzaak van een fietsenstalling bij de bushaltes, kunnen deze achterwege blijven aangezien die ook niet aanwezig zijn in de huidige situatie	De noodzaak is er op dit moment niet, het is meer een wens dan een eis. Wanneer we rekening houden met ruimte om later eventueel nog fietsnietjes te plaatsen wanneer het wel noodzakelijk blijkt dan kunnen ze nu achterwege blijven. Op de Lodderdijk staat een hekje in het groen waar reizigers hun fiets tegen kunnen plaatsen, een soortgelijke mogelijkheid blijft hier wel bestaan.