

Eindverslag participatie Gemeente Beekdaelen

Planbureau Ruimte

Algemene gegevens

Projectnaam:	Reconstructie Romenkamp eo te Oirsbeek
Projectleider:	JL de Leon Adams
Zaaknummer:	Z/25/212924

1. Overzicht van de gevolgde participatieprocedure

Ten behoeve van het plan is er een schetsontwerp opgesteld met een tweetal varianten. Dit schetsontwerp is op 25 juni 2025 gepresenteerd aan de bewoners tijdens een bewonersavond.

Op 28 augustus is het voorlopig ontwerp aan de bewoners tijdens een bewonersavond gepresenteerd.

De presentaties en de plannen zijn kort na de bewonersavonden gepubliceerd op de gemeentelijke website [Blauwe Ader fase 4: Romenkamp en Wijngaardshage | Beekdaelen](#).

Ook zijn de vragen welke naar aanleiding van de bewonersavonden zijn gesteld beantwoord en gepubliceerd op deze website.

Op 5 september is het voorlopig ontwerp voor inspraak vrijgegeven. Belanghebbenden hadden tot 17 oktober 2025 de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. De in deze periode ontvangen zienswijzen worden behandeld in het volgende hoofdstuk.

2. Weergave participatiereacties die tijdens de participatieprocedure mondeling of schriftelijk naar voren zijn gebracht

Er zijn diverse vragen en zienswijzen gesteld c.q. ingediend.

De vragen/zienswijzen zijn geanonimiseerd opgenomen in onderstaande tabel. Elke vraag/zienswijze is beantwoord en in de laatste kolom is aangegeven of de ingediende zienswijze met het daarbij gegeven antwoord heeft geleid tot aanpassing van het plan.

Nr.	Samenvatting	Reactie	Aanpassing
1.	Verzoek tot het nemen van maatregelen tegen sluiпverkeer als bijvoorbeeld eenrichtingsstructuren en doodlopende wegen, dit om de straat kindvriendelijker te maken. Verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit om in de Drossaertweide een verbod voor de vrachtauto en tractor in te stellen.	Met de voorgestelde herinrichting van de weg wordt beoogd om de straten Romenkamp, Drossaertweide en Wijngaardshage minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand zwaar verkeer. Hiermee wordt bijgedragen aan een verkeersveilige en leefbare woonomgeving. Na afronding van de werkzaamheden zal de gemeente opnieuw verkeersmetingen uitvoeren om het gebruik door zwaar vervoer te monitoren. Op basis van deze gegevens wordt beoordeeld of het verkeersgebruik binnen aanvaardbare grenzen blijft en of aanvullende maatregelen nodig zijn.	Nee
2.	De wegverhoging kruising Romenkamp/Raadhuisstraat/Drossaertweide graag zo ver mogelijk van het huis romenkamp 2 afleggen, dus zo ver mogelijk naar de kruising toe om geluidsoverlast/trillingen in de woning zoveel mogelijk te voorkomen. Wij willen meer bomen, in onze tuin staan ook bomen en vele omwonenden zijn hier heel blij mee dus velen zullen meer bomen willen (geen struiken maar bomen!). Dit past ook in het plaatje van meer groen in Beekdaelen, schaduwplekken etc.	De gemeente streeft ernaar om dit wegvak verder te vergroenen en, waar mogelijk, de oorspronkelijke situatie te herstellen. De uiteindelijke inrichting is mede afhankelijk van het ontwerp van het rioolstelsel. De aanleg van het rioolsysteem zal op zorgvuldige en veilige wijze plaatsvinden, waarbij het voorkomen van schade aan aangrenzende panden een belangrijk uitgangspunt is.	Ja
3.	ontwerpplan extra onder de aandacht te brengen via lokale bladen en/of Zo Nieuws. Het vergroten van de bestaande inritten aan de straatzijde. Het bieden van de mogelijkheid aan huiseigenaren om tijdens de uitvoering hun rioolaansluiting te vernieuwen of aan te leggen.	De suggestie om extra aandacht te besteden aan dit project in de lokale media wordt meegenomen in de verdere communicatieafwegingen. De gemeente heeft het participatieproces uitgevoerd conform het vastgestelde participatieplan, waarbij bewoners en belanghebbenden op passende wijze zijn betrokken. De bestaande inritten blijven in het nieuwe ontwerp ongewijzigd qua breedte. Verbreding van inritten wordt niet voorzien, omdat dit ten koste zou gaan van de beschikbare parkeerruimte op straat. De toegankelijkheid van de inritten is door de gemeente beoordeeld aan de hand van draaicirkelanalyses (zie bijlage A). De gemeente is niet bevoegd om werkzaamheden uit te voeren op particulier terrein. De rioolaansluiting wordt daarom aangelegd tot aan de erfgrans. Vanaf dat punt is het de verantwoordelijkheid van de perceelegeenaar om de aansluiting op eigen terrein te realiseren of te vernieuwen.	Nee
4.	Weinig ruimte voor in- en uitdraaien met auto van inrit. Graag oprit stuk breder, zodat we niet steeds over stoeprand moeten rijden. Misschien kunt u aangeven of dit al op tekening staat en hoe breed de oprit wordt in de nieuwe situatie?	De breedte van de bestaande inritten blijft in het nieuwe ontwerp behouden. Verbreding van inritten wordt in principe niet voorzien, aangezien dit ten koste zou	Nee

		gaan van de beschikbare parkeerruimte in de openbare ruimte. De gemeente heeft de toegankelijkheid van de inritten beoordelen aan de hand van draaicirkelanalyses (zie bijlage A). Indien een bewoner specifieke wensen heeft ten aanzien van het verbreden van een inrit, kan hiervoor een aanvraag worden ingediend bij het team Wegen. Aan een dergelijke aanvraag zijn kosten verbonden en deze wordt beoordeeld op basis van de geldende beleidskaders en ruimtelijke mogelijkheden. De aanleg van parkeerfaciliteiten is heroverwogen (zie bijlage B). De trottoirs worden aan 1 zijde van de weg verbreed, waardoor er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, in het bijzonder voor mensen die gebruikmaken van een rolstoel, rollator of scootmobiel. Dit draagt bij aan een toegankelijke en inclusieve inrichting van de openbare ruimte.		
5.	Wat is de reden dat er gekozen is voor klinkers ipv asfalt. Waarom gekozen voor parkeervakken? Door maken van parkeervakken zal er minder parkeerruimte ontstaan. Is er ook gedacht aan weggebruikers die afhankelijk zijn van rolstoel, rollator of scootmobiel?	Bij de herinrichting van de weg is de materiaalkeuze voor de verharding afgestemd op de landelijke richtlijnen voor wegontwerp. Klinkerverharding wordt toegepast om de weg visueel te kenmerken als een erftoegangsweg, waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Asfalt is daarentegen bedoeld voor wegen met een stroomfunctie, die doorgaand verkeer faciliteren. De straten Romenkamp, Drossaertweide en Wijngaardshage worden aangemerkt als erftoegangswegen en vallen daarmee binnen dit ontwerpprincipe. Uit diverse studies blijkt dat bestuurders op klinkerwegen gemiddeld lagere snelheden hanteren dan op asfaltwegen. Deze keuze draagt dan ook bij aan het bevorderen van de verkeersveiligheid in de woonomgeving. De aanleg van parkeerfaciliteiten is heroverwogen (zie bijlage B). De trottoirs worden aan 1 zijde van de weg verbreed, waardoor er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, in het bijzonder voor mensen die gebruikmaken van een rolstoel, rollator of scootmobiel. Dit draagt bij aan een toegankelijke en inclusieve inrichting van de openbare ruimte.	Nee	
6.	Volgens mij staat er iets verkeerd in jullie nieuwe plan.	Het aandachtspunt met betrekking tot de breedte van de inrit wordt zorgvuldig meegenomen in de beoordeling. Daarbij	Nee	

	Mijn oprit is breder dan het donkere vlak in het trottoir. Kunnen jullie dat svp aanpassen in de plannen? Verder kan ik aangeven dat de aanpassing van de hoek Altaarstraat/Romenkamp naar de nieuwe en toekomstige situatie prima werkt. Er is duidelijkheid betreffende het parkeren en gevaarlijke situaties zijn er mijns inziens veel minder. Van belang is dat er groen in de straat komt zoals door jullie reeds aangegeven, aangezien dit nu volledig ontbreekt in de huidige situatie.	geldt als uitgangspunt dat de breedte van de inrit, gemeten ter hoogte van de trottoirband, in overeenstemming dient te zijn met de bestaande situatie zoals die is vastgelegd in de plannen. De betreffende inrit heeft een gelijke lengte als de inrit in de huidige situatie.	
7.	Voorstander van snelheidsremmende maatregelen, waaronder het aanbrengen van verspringende parkeervakken en/of groenvakken, aan beide zijden van de rijbaan van de Romenkamp. Let op dat hierbij zicht bij inrijden inritten niet wordt beperkt en dat parkeervakken groot genoeg zijn.	Het aspect zicht is beoordeeld.	Nee
8.	Steun uiteraard het belang van groen, doch zorgen over het onderhoud door de gemeente. Het voorbeeld Romenkamp-Drossaertweide, waar groen weelderig groeit en te beperkt wordt onderhouden, is aangekaart. Het bleek een miscommunicatie met beheer van de openbare ruimte. Het beeld in de omgeving geeft echter niet het vertrouwen dat het groenbeheer de gestelde waardevermeerdering van de woning in de straat zal opleveren, immers slecht onderhoud geeft een rommelige en onderkomen indruk. Het belang van het kappen van bomen aan het perceel tegenover Romenkamp 45/37 zal de paar perkjes in het concept niet compenseren. Vanwege gemeten snelheden is het niet van belang dat er snelheidsbeperkende maatregelen nodig zijn. De bewoners hebben aangegeven de huidige situatie te willen behouden. Dat betekent voor de Romenkamp geen snelheidsbeperkende maatregelen en het behouden van de huidige parkeermogelijkheden aan de even zijde van de straat. Parkeervakken voor huisnr. 39 t/m 43 direct voor het raam van de woning is hinderlijk en heeft een andere uitstraling. Je kijkt liever naar je eigen auto in het parkeervak dan steeds naar vreemde auto's. Parkeren aan de overkant van de weg wordt nu gebruikt en is geen enkel issue. De verwachting is dat de parkeerdruk door de aanpassing groter zal worden. Het verzoek dan ook om te overwegen de parkeervakken aan de oneven kant van voornoemde huisreeks te verplaatsen naar de even zijde van de straat en zo de huidige situatie te handhaven.	De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de openbare groenvoorzieningen. Indien bewoners constateren dat het onderhoud niet naar behoren wordt uitgevoerd, kan hiervan melding worden gemaakt via het meldsysteem Fixi. De gemeente zal meldingen beoordelen en het benodigde onderhoud uitvoeren en waar nodig structureel inplannen. In het ontwerp zijn twee verkeersremmende maatregelen opgenomen: 1.Verhoogde verkeersplateaus 2.Asverspringingen door het afwisselend positioneren van parkeervakken aan weerszijden van de rijbaan Hoewel de V85-waarde (de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden) rond de 40 km/uur ligt, tonen metingen ook incidentele pieksnelheden van 85 km/uur in de Romenkamp, 64 km/uur in de Wijngaardshage en 63 km/uur in de Drossaertweide. Gezien deze excessen en de noodzaak tot vernieuwing van de bovenbouw ten behoeve van de aanleg van de Blauwe Ader, worden aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen als doelmatig en noodzakelijk beschouwd. Onderzoek toont aan dat het risico op dodelijk letsel vanaf een snelheid van 30 km/uur exponentieel toeneemt. Voor de resultaten komende uit de snelheidsmetingen wordt verwezen naar bijlage C. De gekozen inrichting met verspringende parkeervakken draagt bij aan het verlagen van de rijsnelheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een volledige asverspringing van de rijbaan is ruimtelijk niet haalbaar.	Nee

		Daarom is gekozen voor het verspringen van de parkeervakken als meest effectieve maatregel binnen de beschikbare ruimte. De inrichting van de parkeerfaciliteiten is heroverwogen (zie bijlage B).		
9.	De bewoners van de Wijngaardshage hebben hun wensen kenbaar gemaakt, voorzien van de handtekeningen van de bewoners. Er is totaal niets mee gedaan. Het is eenrichtingsverkeer met een plan, dat vanaf het begin vast ligt. Er werd tijdens de bijeenkomst constant door de spreker geschermd met "volgens de richtlijnen". Richtlijnen zijn geen vaststaande regels maar slechts adviezen. U wilt de weg 'verkeersveiliger' maken... en dat met het realiseren van obstakels.... Vanwege uw eenzijdige aanpak, zien wij geen heil in verdere informatievoorziening.	De gemeente hecht grote waarde aan het toepassen van geldende richtlijnen bij de inrichting van de openbare ruimte. In tegenstelling tot hetgeen in de zienswijze wordt gesteld, zijn deze richtlijnen niet vrijblijvend van aard. Dit wordt bevestigd in relevante jurisprudentie, waarin het belang van het volgen van richtlijnen nadrukkelijk wordt onderstreept. Wanneer de fysieke ruimte het toelaat, dienen de richtlijnen te worden gevolgd. Indien hiervan wordt afgeweken, dient dit gemotiveerd te worden, waarbij verkeersveiligheid een zwaarwegend criterium vormt in de afweging.	Nee	
10.	Wat is participatie? Tijdens 1e bijeenkomst niet echt duidelijk welke vorm van participatie wordt toegepast. Er werd verwachting gewekt dat bewoners inspraak hadden (geen terugkoppeling input 1e bijeenkomst). Waarom wordt vastgehouden aan richtlijnen? Bewoners: maak wegbreedte 5,80 m. ivm veiligheid in- en uitdraaien eigen inrit, betere doorstroom. Groen: geen meerwaarde (slecht onderhoud en geen bomen, voldoende groen in tuinen). Voorkeur asfalt (zie voorbeeld Wolfhagen), geen klinkers ivm geluid, trillingen en gladheid in de winter. Plaatsen van containers aan één zijde is lastig met parkeervakken en groen aan beide zijden. Op welke plek komt de riolering te liggen?	Voor dit project is gekozen voor de participatievorm 'informer en raadplegen', zoals vastgelegd in de gepubliceerde participatienota. Hiermee is invulling gegeven aan een transparant en zorgvuldig participatieproces, waarbij belanghebbenden zijn geïnformeerd en in de gelegenheid zijn gesteld om hun input te leveren. Middels het publiceren van de opmerkingen en de antwoorden wordt er expliciet terugkoppeling gegeven op de ingebrachte punten van de bewoners. Bij het ontwerp en de uitvoering wordt uitgegaan van de geldende richtlijnen. Deze vormen een belangrijk kader voor kwaliteit, veiligheid en aansprakelijkheid. Afwijkingen van deze richtlijnen worden uitsluitend overwogen in uitzonderlijke gevallen, waarbij een duidelijke en onderbouwde motivatie vereist is. Wat betreft de ondergrondse infrastructuur: de vuilwaterbuis blijft gehandhaafd aan de oneven zijde van de straat, conform de bestaande situatie. De hemelwaterbuis (HWA-buis) wordt in het nieuwe ontwerp centraal in het wegprofiel gepositioneerd, passend binnen de technische en ruimtelijke randvoorwaarden.	Nee	
11.	Hierbij nog een paar op-/aanmerkingen op het project 'Blauwe ader- Romenkamp en Wijngaardshage' (wij wonen op Romenkamp 19): - Zoals op de bijeenkomstavonden ook reeds besproken, hopen wij nog steeds dat de bestrating in de vorm van klinkers niet doorgaat, mede omdat de meerderheid hier tegen was en wij ons ernstig	Bij de herinrichting van de weg is de materiaalkeuze voor de verharding afgestemd op de landelijke richtlijnen voor wegontwerp. Klinkerverharding wordt toegepast om de weg visueel te kenmerken als een erftoegangsweg, waar een maximumsnelheid van 30	Ja	

	zorgen maken om de geluidstoename/-overlast wat dit teweeg gaat brengen, - Tevens zie ik op de tekeningen, dat de verhoging van de T-splitsing (Romenkamp-Stegelenstraat) precies bij onze voordeur begint, wat waarschijnlijk ook tot geluidstoename/-overlast kan leiden als deze verhoging te stijl aangelegd gaat worden, wat dan weer tot "onrust" in onze woonkamer zal leiden, - Ook heb ik de vraag gesteld, of het aanleggen van parkeervakken (met groenvoorziening), de hoeveelheid parkeerruimte in onze straat niet negatief gaat beïnvloeden. Dit werd door jullie ontkend. Echter als ik de huidige situatie bekijk t.o.v. de "nieuwe situatie", mis ik tussen de oprit van huisnummer 10 en 12 (onder een mooie groene boom die in jullie tekeningen helaas niet is weergegeven) al een parkeerruimte. Bovendien passen er momenteel tussen de opritten van huisnummer 12 en 14 (als we netjes parkeren) zeker 5 auto's, in tegenstelling tot de 3 parkeervakken met groenstrook die jullie in de "nieuwe situatie" aangeven. Dat zijn dus al 3 auto's in onze directe omgeving waar geen plek meer voor is, dus toch wel degelijk minder parkeerruimte !?! Graag zou ik hierover nog eens mondeling met jullie in gesprek gaan en liefst ter plekke de situatie bekijken als de meeste bewoners thuis zijn, en dan een werkelijk beeld gevormd kan worden van de "drukte" in onze straat en de wellicht (on)mogelijke oplossing(en) hiervoor.	km/uur geldt. Asphalt is daarentegen bedoeld voor wegen met een stroomfunctie, die doorgaand verkeer faciliteren. De straten Romenkamp, Drossaertweide en Wijngaardshage worden aangemerkt als erftoegangswegen en vallen daarmee binnen dit ontwerp principe. Uit diverse studies blijkt dat bestuurders op klinkerwegen gemiddeld lagere snelheden hanteren dan op asfaltwegen. Deze keuze draagt dan ook bij aan het bevorderen van de verkeersveiligheid in de woonomgeving. De inrichting van de parkeerfaciliteiten is heroverwogen (zie bijlage B).	
12.	Naar aanleiding van de bijeenkomst d.d. 25 juni jl betreffende het plan De Blauwe Ader mbt Romenkamp-Drossaertweide-Wijngaardshage delen wij u mede dat wij als bewoners van de Wijngaardshage: - Het niet acceptabel vinden dat de rijbaan versmald wordt van 6 m naar 5,5 m. Het is een richtlijn en dus geen wettelijke verplichting dat de rijweg zo smal moet zijn. Een versmalling van de weg is niet gewenst omdat: - Er voor de veiligheid van de auto gekozen wordt en dat men dan de auto geheel of gedeeltelijk op het trottoir parkeert. - Dan de doorstroming van het verkeer gehinderd wordt; het is maar een korte straat waardoor niet gewenste opstoppen kunnen ontstaan. - Het uitrijden vanuit de oprit moeilijker wordt wanneer er een auto tegenover/naast de oprit geparkeerd staat. - Een verbreding van het trottoir niet noodzakelijk vinden, de bestaande trottoirbreedte aan de beide zijden van de straat van 1,70m is ruim voldoende. - Het niet noodzakelijk vinden dat er parkeervakken moeten worden aangebracht. - Geen extra groenvoorziening als verkeer remmende maatregel willen.	Bij de herinrichting van de weg hecht de gemeente grote waarde aan het volgen van de CROW-richtlijnen. Deze richtlijnen vormen een breed gedragen basis voor verkeerskundige en civieltechnische ontwerpen en worden ook door de toetsende rechterlijke macht als belangrijk referentiekader beschouwd. De gemeente zal deze richtlijnen dan ook zoveel mogelijk toepassen, voor zover dit past binnen de beschikbare fysieke ruimte. Het parkeren op de stoep is niet toegestaan, conform de geldende verkeersregels en met het oog op de toegankelijkheid en veiligheid van voetgangers. Op basis van de huidige verkeersintensiteit van circa 500 tot 600 voertuigen per dag wordt de doorstroming op deze weg niet als knelpunt beschouwd. Het beschikbare wegprofiel biedt voldoende ruimte voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer binnen de geldende ontwerp- en gebruiksnormen. De toegankelijkheid van de inritten is beoordeeld aan de hand van draaicirkelanalyses (zie bijlage A).	Nee

	- Van mening zijn dat er geen gebruik gemaakt moet worden van de rode klinkers, maar van gewoon asfalt en eventueel rood asfalt. - Geen voorstander zijn van afgeschuinde trottoirbanden, maar hoge zodat uitwijken via trottoir niet mogelijk is (echter 1 bewoners is een andere mening toegedaan). - Verzoek om, indien van toepassing, geen wijzigingen in de lichtsterkte van de straatlantaarns aan te brengen om lichtoverlast te voorkomen.	De inrichting van de parkeerfaciliteiten is heroverwogen (zie bijlage B). In de huidige plannen zijn geen schuine banden opgenomen. Wat betreft de openbare verlichting zijn op dit moment geen wijzigingen voorzien. Mocht het trottoir ruimer worden opgezet, dan kan het noodzakelijk zijn om lichtmasten iets verder van de gevels te positioneren. Dit wordt tijdens de verdere planvoorbereiding zorgvuldig bekeken en afgestemd.		
13	Langs deze weg wil ik een zienswijze indienen mbt de blauwe ader tbv de Wijngaardshage en Romenkamp. Ondergetekende heeft de 2 bewonersavonden (25 juni en 28 augustus jl.) bijgewoond en ben daarmee op de hoogte gebracht over de vervanging van het huidige riool en de aanleg van de blauwe ader. Tijdens deze bijeenkomsten zijn vele punten aangehaald en besproken en is een concept-ontwerp voorgelegd. Mbt het concept ontwerp heb ik de volgende aandachtspunten: Generiek: Over het groenbeheer is door mij een opmerking geplaatst dat ik uiteraard het belang van groen in de straat steun, doch mijn zorgen heb uitgesproken over het onderhoud daarvan door de gemeente. Dit omdat ik het voorbeeld Romenkamp-Drossaertweide heb aangekaart waar groen weelderig groeit en dat met te beperkt onderhoud. De projectleider gaf aan dat dit bekend was en dat het een miscommunicatie met het beheer openbare ruimte betrof. Het beeld in de omgeving geeft me echter niet het vertrouwen dat het groenbeheer de gestelde waardevermeerdering van de bewoning in de straat zal opleveren, immers slecht onderhoud geeft een rommelige en onderkomen indruk. Verder denk ik niet dat het belang van de te kappen bomen aan het perceel tegenover Romenkamp 45-47 de paar perkjes in de concept zal compenseren, maar dat is een andere zaak. Voor wat betreft de gemeten snelheden is het niet van belang dat er snelheidsbeperkende maatregelen nodig zijn. Dat beeld wordt gesteund uit de metingen, De bewoners hebben aangegeven de huidige situatie te willen behouden. Dat betekent voor de Romenkamp geen snelheidsbeperkende maatregelen en het behouden van de huidige parkeermogelijkheden aan de even zijde van de straat. In het concept zien we dat niet terug en zijn er parkeervakken ingetekend aan de oneven zijde ten minste ter hoogte van de huisnummers 31 tm 45.	De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de openbare groenvoorzieningen. Indien bewoners constateren dat het onderhoud niet naar behoren wordt uitgevoerd, kan hiervan melding worden gemaakt via het meldsysteem Fixi. De gemeente zal meldingen beoordelen en het benodigde onderhoud uitvoeren en waar nodig structureel inplannen. Hoewel de V85-waarde (de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden) rond de 40 km/uur ligt, tonen metingen ook incidentele pieksnelheden van 85 km/uur in de Romenkamp, 64 km/uur in de Wijngaardshage en 63 km/uur in de Drossaertweide. Gezien deze excessen en de noodzaak tot vernieuwing van de bovenbouw ten behoeve van de aanleg van de Blauwe Ader, worden aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen als doelmatig en noodzakelijk beschouwd. Onderzoek toont aan dat het risico op dodelijk letsel vanaf een snelheid van 30 km/uur exponentieel toeneemt. De gekozen inrichting met verspringende parkeervakken draagt bij aan het verlagen van de rijsnelheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een volledige asverspringing van de rijbaan is ruimtelijk niet haalbaar. Daarom is gekozen voor het verspringen van de parkeervakken als meest effectieve maatregel binnen de beschikbare ruimte. De inrichting van de parkeerfaciliteiten is heroverwogen (Zie bijlage B).		

Specifiek:

In navolging op de parkeervakken uit het concept ontwerp heb ik na de bijeenkomst met de projectleider gesproken over de vraag waarom de parkeerplaatsen zo ingetekend zijn en wat het voor de bewoners betekent als er parkeervakken voor hun voorraam worden aangelegd.

Ik praat nu even specifiek over de parkeervakken voor de huisnummers 39 tm 43, immers over die situatie heb ik met de projectleider aansluitend aan de 2e bewonersbijeenkomst gesproken.

Ik heb de projectleider gevraagd of hij ook vanuit de "point of view" vanuit de woonkamer van de bewoner heeft gekeken en welk beeld je hebt als er continu een vreemde auto voor je raam staat. Dit is een ander blijk dat louter naar de technische inrichting kijken, doch kijk welke inrichting beide belangen behartigt. Hij gaf aan daar niet zo naar gekeken te hebben.

Met het parkeervak voor de tuin zal regelmatig verkeer daar parkeren, immers het is een openbare parkeerplek en dat is ook het doel ervan. De overkant van de weg wordt nu met hetzelfde doel gebruikt en dat is momenteel geen enkel issue. Het parkeren direct voor het voorraam heeft dan weer de andere uitstraling als je naar buiten kijkt, terwijl dat aan de overkant van de straat echt een heel ander beeld geeft. Verder is het zo dat de bewoners van de huizen aan de overkant verder van de straat af wonen en daarnaast een heel stuk hoger hun woonkamer en voorraam hebben. Ze kijken als het ware over de geparkeerde auto's heen. In deze situatie kan het belang van het woongenot en de parkeervoorziening in goede balans kan worden gebracht, en eigenlijk is dat nu al in de huidige situatie zo. De verwachting is verder dat de parkeerdruk door de aanpassing groter zal worden, immers je kijkt liever naar je eigen auto in het parkeervak voor je woonkamerraam, dan dat je steeds naar vreemde auto's gaat kijken die hinderlijk voor je raam staan. Daarmee gebruik je je eigen oprit minder en zal de parkeerdruk mogelijk zelfs toenemen. Het verzoek is dan ook om te heroverwegen de parkeervakken aan de oneven kant van voornoemde huisreeks te verplaatsen naar de even zijde van de straat en en zo dus de huidige situatie te handhaven. Deze opzet is besproken met de bewoners van de huisnummers 39, 41 en 43 van de Romenkamp en genieten steun voor het handhaven van de huidige situatie. Graag verneem ik of er nog nadere info benodigd is en verzoek u het concept ontwerp mbt te parkeervakken aan te passen en de huidige situatie gestand te blijven doen. Namens de bewoners van de huisnummers Romenkamp 39,41 en 43.

3. Reactie op de participatiereacties, waarbij wordt aangegeven welke punten al dan niet worden overgenomen

Zie onderdeel 2 voor een integrale vraag en antwoordreactie.

De vragen en zienswijzen hebben geleid tot een aantal aanpassingen in het ontwerp.

Toelichting:

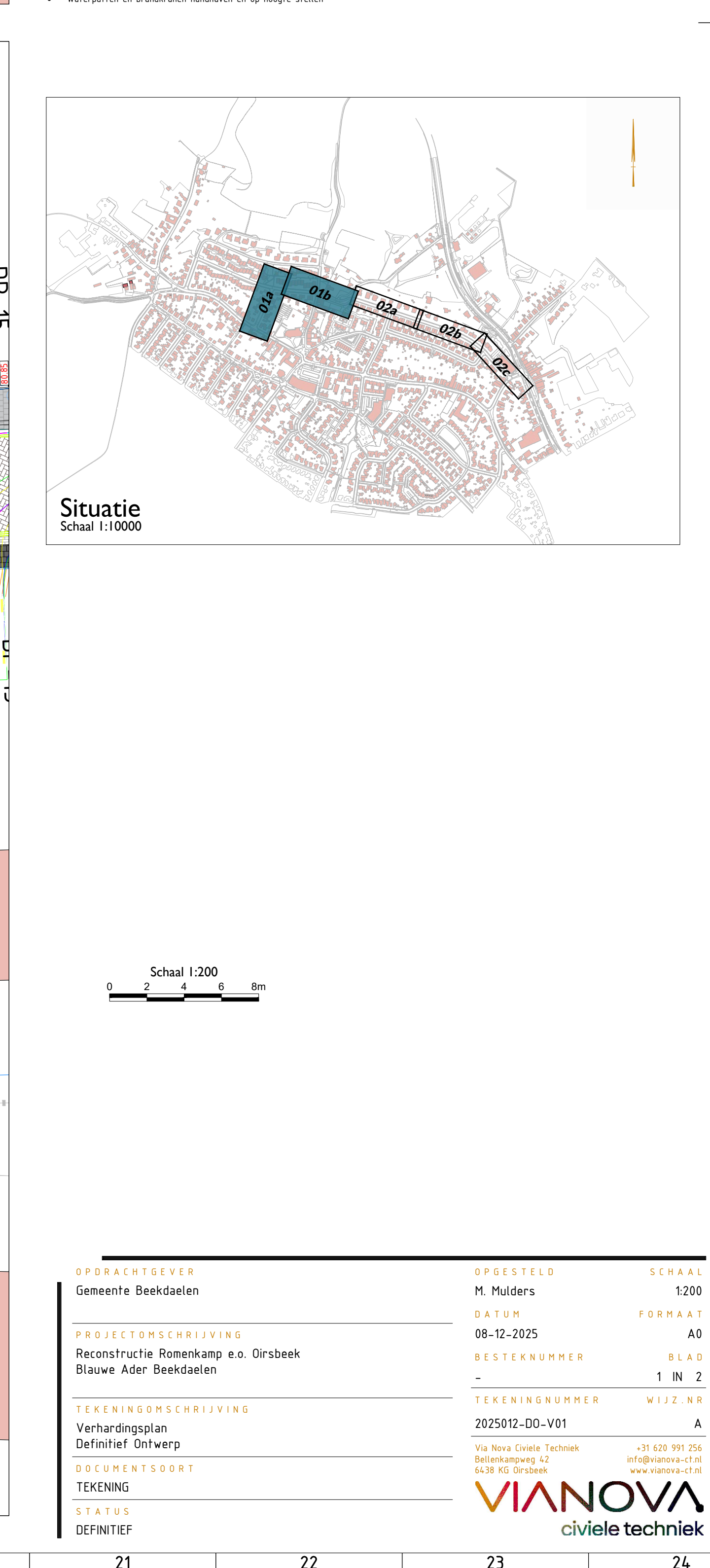
- a. In de zogenaamde S-bocht wordt een robuuste groenstructuur voorzien;
- b. Er zijn een groot aantal parkeerplaatsen toegevoegd in de straten Drossaertweide en Romenkamp.

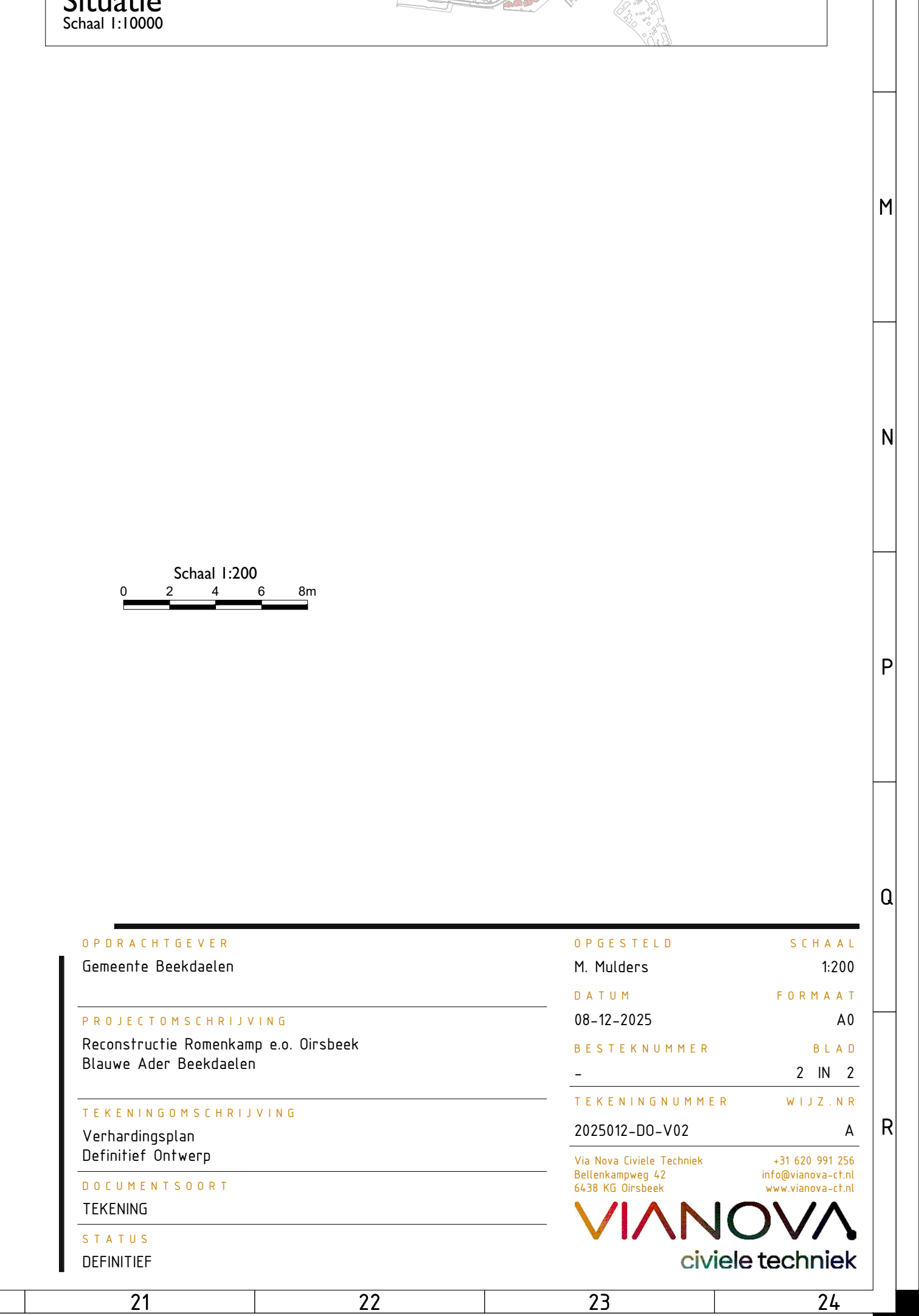
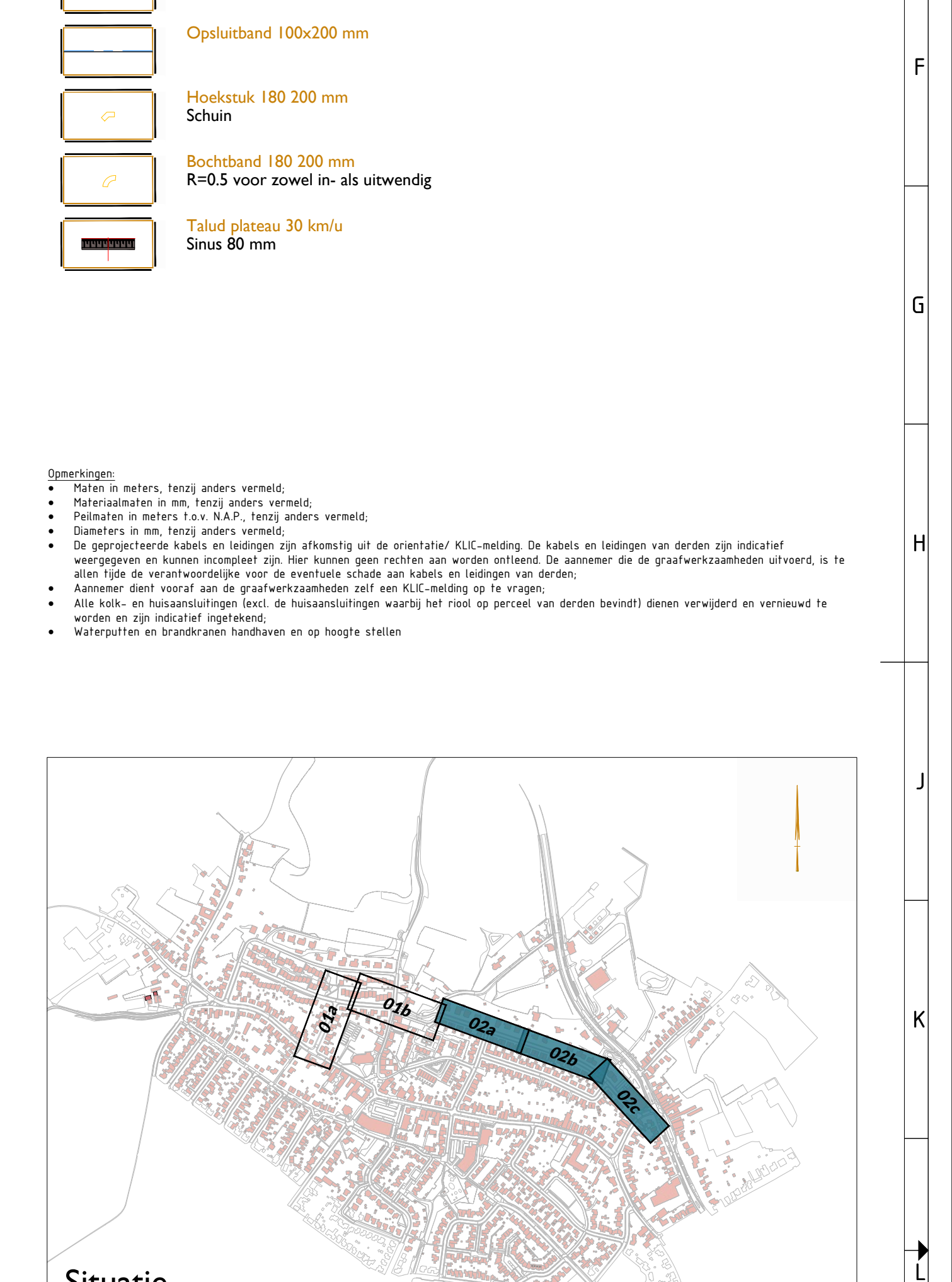
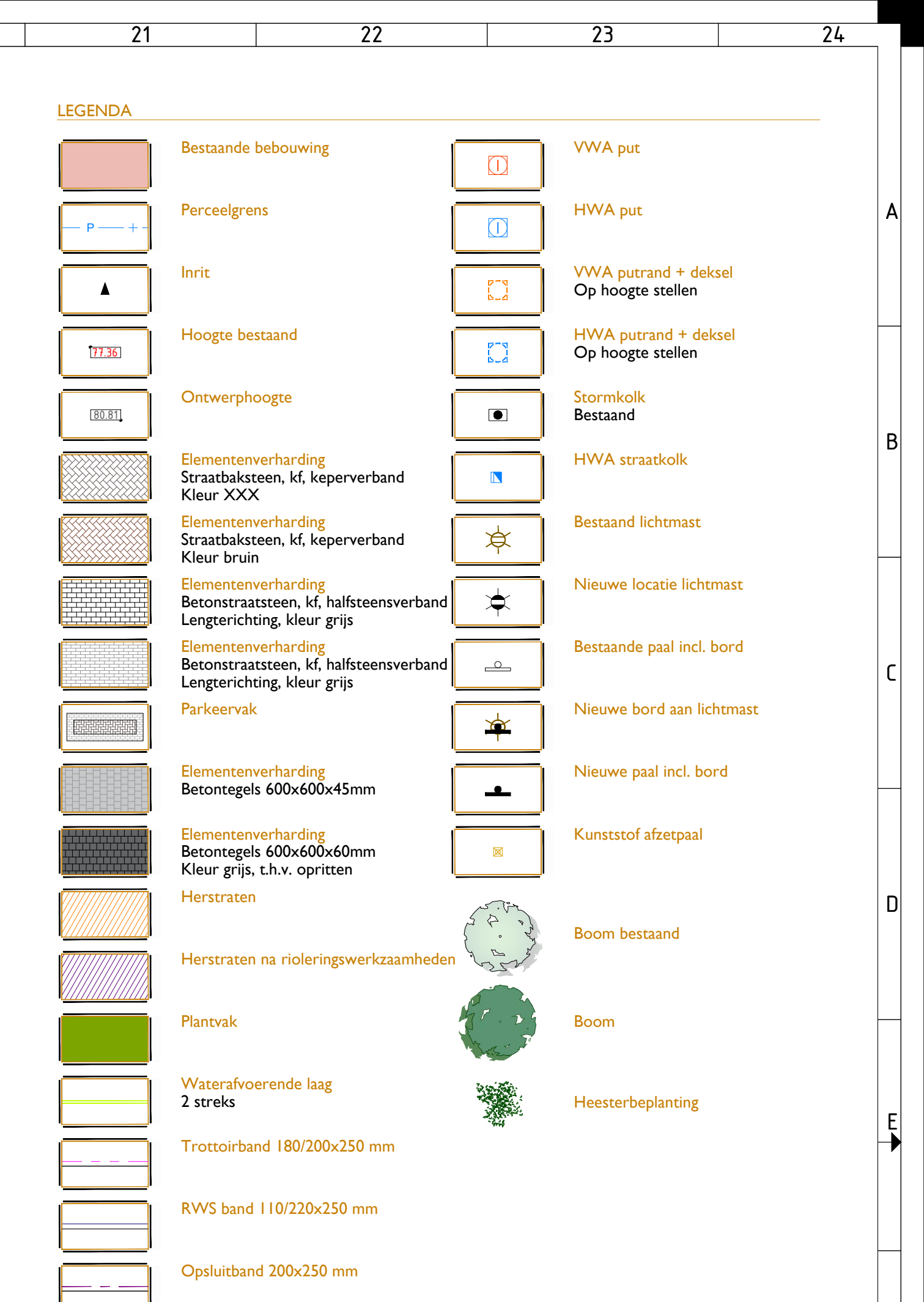
Opgemaakt 12 december 2025.

BIJLAGEN

- A. Draaicirkelanalyse.
- B. Overweging wegprofiel.
- C. Resultaten snelheidsmetingen.

Bijlage A: Draaicirkelanalyses





Bijlage B: Overweging wegprofiel

Overwegende dat:

SITUATIE:

1. De Romenkamp, Drossaertweide en Wijngaardshage volledig opnieuw moeten worden ingericht vanwege de aanleg van de blauwe ader.
2. De straten worden in lijn met de ontwerprichtlijnen en uniform ten opzichte van elkaar ingericht.
3. Er is vastgesteld dat de gemeten pieksnelheden in deze straten aanzienlijk hoger zijn dan de toegestane maximumsnelheid van 30 km/u. De gemeten pieksnelheid in de Romenkamp bedraagt circa 85 km/u, in de Drossaertweide circa 63 km/u en in de Wijngaardshage bedraagt deze snelheid circa 64 km/u.
4. Ook de V85-waarde in de Romenkamp ligt ruim boven deze maximumsnelheid. De gemeten V85 in de Romenkamp bedraagt circa 41 km/u.
5. De V85 waarde Drossaertweide en Wijngaardshage bedragen circa 33 en 30 km/u.
6. Het privaat terrein van de aanliggende woningen voorziet in ruime parkeercapaciteit.
7. Daarnaast is gebleken dat er structureel fout wordt geparkeerd, vooral op de kruispunten.

ONWENSELIJKE GEVOLGEN:

8. De hoge snelheden leveren een verkeerveiligheidsrisico op.
9. Het foutparkeren veroorzaakt onoverzichtelijke situaties en kan de doorgang, ook voor hulpdiensten, belemmeren.

VOORGESTELDE MAATREGEL:

10. Het inrichten van de straten conform ontwerprichtlijnen met de daarbij behorende plateau's.
11. Het instellen van een parkeerzone waarbij alleen nog mag worden geparkeerd in de gemarkeerde parkeervakken.

NADELEN VAN DE MAATREGEL:

12. Deze maatregel zal de beschikbare parkeercapaciteit licht (absoluut circa 8 parkeerplaatsen) doen afnemen ten opzichte van de huidige situatie.
13. Ook wordt parkeren minder flexibel.

VOORDELEN VAN DE MAATREGEL:

14. Het zicht op de weg wordt bij kruisingen beter en de doorgang van het verkeer blijft gewaarborgd.
15. De parkeerzone ruimte biedt om de straat te vergroenen, wat de leefbaarheid ten goede komt.
16. Handhaving wordt door de parkeerzone effectiever doordat deze minder discutabel is dan in een situatie zonder parkeerzone; parkeren buiten de vakken is niet toegestaan en kan leiden tot boetes.
17. Door deze maatregel wordt foutparkeren voorkomen, waardoor de toegankelijkheid voor voetgangers, fietsers en mindervaliden verbetert.

SLOT:

De maatregel wordt als proportioneel beschouwd, omdat de vermindering van parkeercapaciteit en flexibiliteit niet opweegt tegen de duidelijke verbetering van verkeersveiligheid op het gebied van snelheid, zicht op de kruisingen en de daarmee gepaard gaande overlast.

AANVULLENDE AFWEGING:

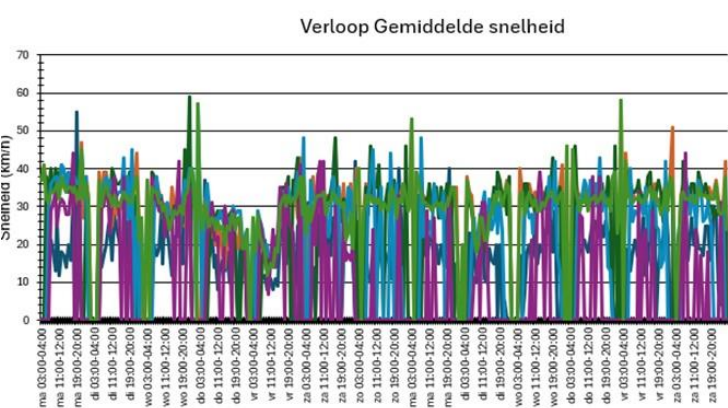
Bij het bepalen van de meest geschikte inrichting van de weg is gekeken naar aansluiting op de geldende ontwerprichtlijnen, waarbij een rijbaanbreedte van 5,5 meter met betonklinkers wordt gehanteerd. Hoewel deze inrichting voldoet aan de richtlijnen, bestaat er twijfel of hiermee de maximumsnelheid daadwerkelijk wordt gerespecteerd door weggebruikers. Door de beperkte fysieke ruimte is het bovendien niet mogelijk om asverspringingen toe te passen als snelheidsremmende maatregel.

Daarom is overwogen om verspringende parkeervakken aan te leggen, in combinatie met plateau's bij de kruisingen. Deze aanpak biedt een logische en effectieve manier om de snelheid te remmen binnen de bestaande ruimtelijke kaders. Het alternatief, namelijk het achteraf toevoegen van snelheidsbeperkende maatregelen, wordt als onevenredig kostbaar beschouwd ten opzichte van het direct meenemen van deze maatregelen in het huidige ontwerp. Bovendien draagt de aanleg van parkeervakken bij aan het tegengaan van foutparkeren.

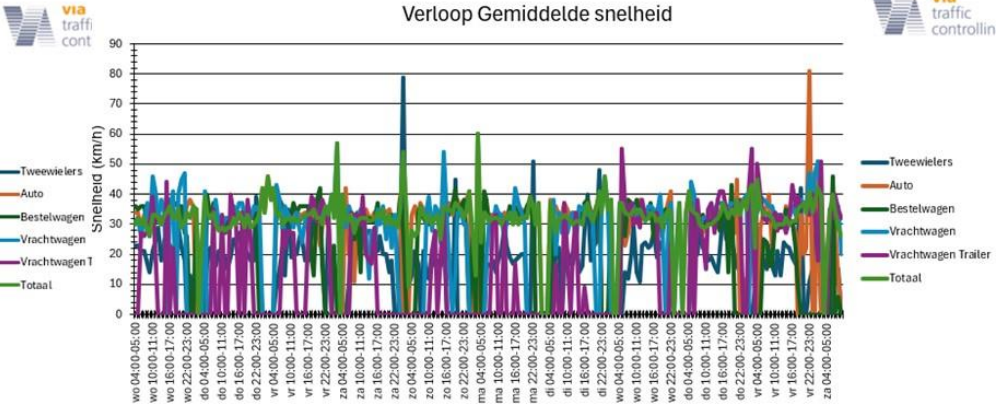
Alles afwegende biedt het direct integreren van verspringende parkeervakken en kruisingplateau's in het ontwerp een evenwichtige oplossing die bijdraagt aan verkeersveiligheid, handhaving en efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte, zonder dat dit leidt tot buitensporige kosten achteraf.

Bijlage C: Resultaten snelheidsmetingen

Romenkamp 45

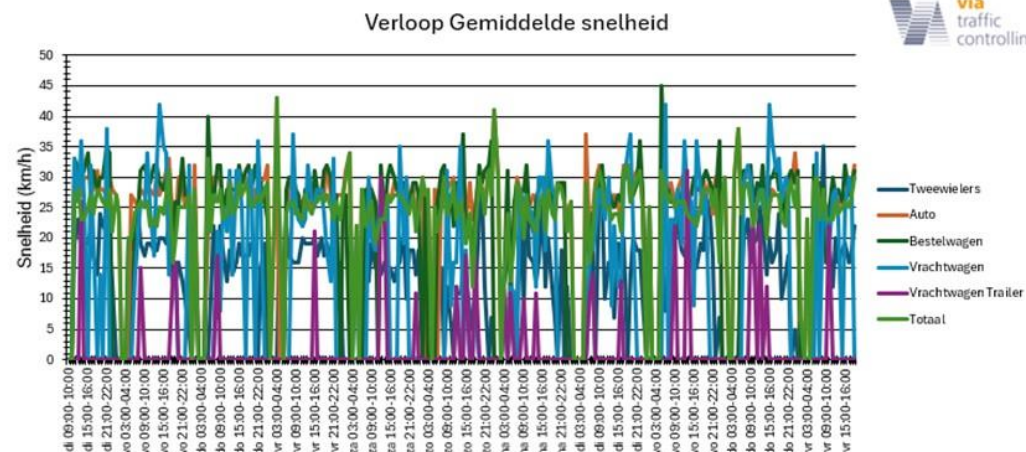


Evaluatie periode maandag 2 juni 2025,03:00 - zondag 15 juni 2025,03:00						



Evaluatie periode woensdag 2 juli 2025,04:00 - zaterdag 12 juli 2025,10:00						
		Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Snelheidslimiet	30 km/h					
Snelheidsovertredingen	62,39 %	Tweewielers	937	22	85	33
Gemiddelde Afstand	118,37 s	Auto	4617	33	83	42
Druk verkeer	5,86 %	Bestelwagen	1350	33	60	41
GDV	918	Vrachtwagen	1934	34	83	42
GIV	335070	Vrachtwagen Trailer	571	33	84	42
Aandeel zwaar vervoer	26,62 %	Totaal	9409	32	85	41
Rijrichting	Beide richtingen					
Bewerker:	Lisah Elbertsen					
Commentaar:						
Locatie:	Romenkamp 45					
Richting aankomende voertuigen:	Provincialeweg Zuid					
Richting wegrijdende voertuigen:						

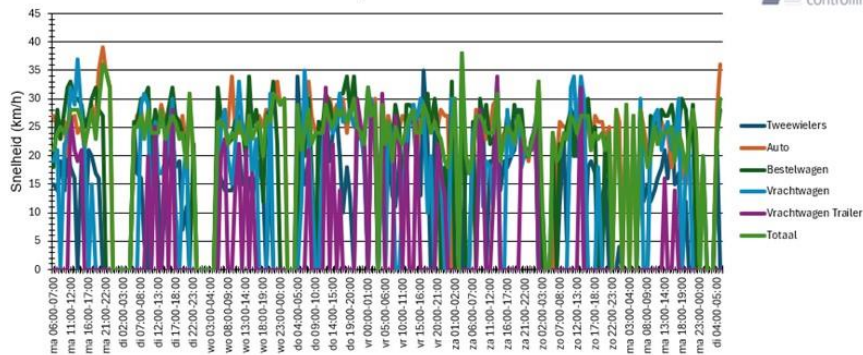
Drossaertweide 52



Evaluatie periode		dinsdag 1 juli 2025,09:00 - vrijdag 11 juli 2025,19:00				
Snelheidslimiet	30 km/h	Aantal	Vd(km/h)	Vmax(km/h)	V85 (km/h)	
Snelheidsovertredingen	26,78 %	Tweewielers	1414	17	63	24
Gemiddelde Afstand	139,79 s	Auto	3543	27	53	34
Druk verkeer	5,00 %	Bestelwagen	1148	28	48	35
GDV	633	Vrachtwagen	352	24	49	33
GJV	231045	Vrachtwagen Trailer	138	14	36	17
Aandeel zwaar vervoer	7,43 %					
Rijrichting	Beide richtingen	Totaal	6595	25	63	33
Bewerker:	Lisah Elbertsen					
Commentaar:						
Locatie:	Drossaertweide 52					
Richting aankomende voertuigen:	Provincialeweg Zuid					
Richting wegrijdende voertuigen:						

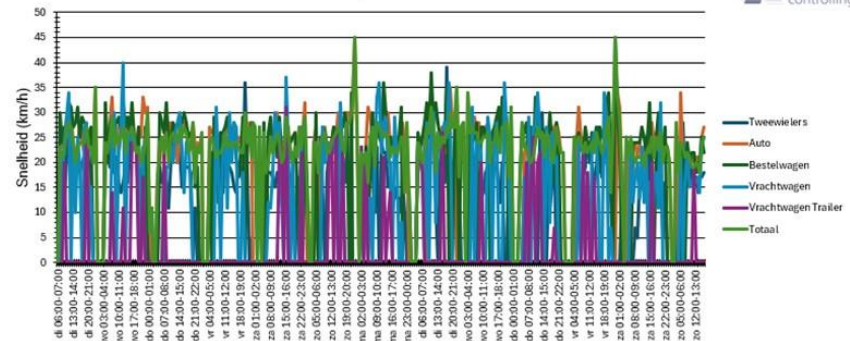
Wijngaardshage 5

Verloop Gemiddelde snelheid



Evaluatie periode maandag 2 juni 2025,06:00 - dinsdag 10 juni 2025,06:00					
Snelheidslimiet	30 km/h	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Snelheidsovertredingen	17,37 %	Tweewielers 1255	23	52	30
Gemiddelde Afstand	104,64 s	Auto 1586	25	50	32
Druk verkeer	27,22 %	Bestelwagen 615	26	64	33
GDV	509	Vrachtwagen 378	24	46	30
GJV	185785	Vrachtwagen Trailer 236	25	43	30
Aandeel zwaar vervoer	15,09 %	Totaal 4070	25	64	31
Rijrichting	Beide richtingen				
Bewerker:	Lisah Elbertsen				
Commentaar:					
Locatie:	Wijngaardshage				
Richting aankomende voertuigen:	Grachtstraat				
Richting weggrijdende voertuigen:					

Verloop Gemiddelde snelheid



Evaluatie periode dinsdag 1 juli 2025,06:00 - zondag 13 juli 2025,17:00					
Snelheidslimiet	30 km/h	Aantal	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Snelheidsovertredingen	12,72 %	Tweewielers 1662	21	45	26
Gemiddelde Afstand	115,29 s	Auto 2730	24	49	31
Druk verkeer	20,70 %	Bestelwagen 872	26	47	31
GDV	484	Vrachtwagen 494	24	45	30
GJV	176660	Vrachtwagen Trailer 272	23	42	27
Aandeel zwaar vervoer	12,70 %	Totaal 6030	24	49	30
Rijrichting	Beide richtingen				
Bewerker:	Lisah Elbertsen				
Commentaar:					
Locatie:	Wijngaardshage 5				
Richting aankomende voertuigen:	Grachtweg				
Richting weggrijdende voertuigen:					