



Dorpsstraat Voorlopig Ontwerp – Reactie bewoners

Datum: 27 januari 2022

Vanuit de gemeenteraad van Bunschoten is een aantal jaar geleden aandacht gevraagd voor de Dorpsstraat en omgeving (Bunschoten-Stad). Onderdeel hiervan is het veiliger en aantrekkelijker maken van de Dorpsstraat. Onder begeleiding van een adviesbureau is door een groep bewoners (klankbordgroep, ook met bewoners uit de Dorpsstraat) een ontwerp gemaakt voor de inrichting van de Dorpsstraat. Tijdens inloopavonden konden bewoners uit Bunschoten alle stappen volgen en het ontwerp beoordelen.

Voorlopig ontwerp

In mei 2019 is het schetsontwerp in de commissie Ruimte besproken en eind 2020 is er geld beschikbaar gesteld voor de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden in de Dorpsstraat (van kruispunt Dorpsstraat/Kostverloren/De Steiger tot en met kruispunt Dorpsstraat/Stadsgracht/De Kleine Pol).

Op basis van het schetsontwerp dat door de klankbordgroep is voorbereid, is een voorlopig ontwerp uitgewerkt. Het voorlopig ontwerp is op 13 december 2021 tijdens een digitale informatieavond gepresenteerd aan de omwonenden. Tot en met 31 december 2021 konden omwonenden vragen en opmerkingen op het voorlopig ontwerp doorgeven.

Reacties op voorlopig ontwerp

Van een aantal bewoners zijn reacties op het Voorlopig Ontwerp voor de Dorpsstraat ontvangen. We zijn blij met de betrokkenheid van de bewoners bij de veiligheid en aantrekkelijkheid van hun leefomgeving. Uit de reacties is duidelijk geworden dat dit onderwerp leeft bij de bewoners van de Dorpsstraat. De reacties van bewoners zijn onderstaand puntsgewijs samengevat.

Voor de beantwoording van de reacties op het voorlopig ontwerp is vooral gebruik gemaakt van de informatie die is opgehaald en verzameld tijdens het participatieproces (opstellen schetsontwerp) in 2018 en 2019, zoals opgenomen in het rapport 'Bunschoten Stad aantrekkelijk en bereikbaar'.

Verkeer en veiligheid	
1	Is eenrichtingsverkeer (van noord naar zuid) mogelijk vanwege de drukte op en veiligheid van de Dorpsstraat?
	<p>Reactie: Tijdens het opstellen van het schetsontwerp zijn ook varianten met eenrichtingsverkeer (van noord naar zuid) onderzocht. Uiteindelijk is bewust gekozen voor tweerichtingsverkeer met parkeren op de straat. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Eenrichtingsverkeer halveert de hoeveelheid doorgaand verkeer, maar niet het bestemmingsverkeer. Bestemmingsverkeer moet gemiddeld genomen langere routes en dus meer kilometers rijden, soms ook op de Dorpsstraat. Daarom is het effect van eenrichtingsverkeer minder groot dan misschien verwacht. In het noordelijke deel van de Dorpsstraat wordt het wel wat rustiger bij eenrichtingsverkeer, maar in het zuidelijke deel en op de Vondelstraat wordt het zelfs wat drukker bij eenrichtingsverkeer. Daarnaast is de verwachting dat de hoeveelheid doorgaand verkeer als gevolg van de nieuwe inrichting ook afneemt.▪ Eenrichtingsverkeer zorgt niet per definitie voor een veel smaller dwarsprofiel van de weg. Fietsers blijven in twee richtingen rijden. Omdat automobilisten bij eenrichtingsverkeer minder alert zijn op tegenliggers, is voor fietsers in de tegenrichting extra ruimte nodig. Deze extra ruimte zorgt er echter ook voor dat de automobilisten mogelijk harder gaan rijden.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Door tweerichtingsverkeer met parkeren op de rijbaan ontstaat de meeste ruimte voor voetgangers en bomen en het zorgt ervoor dat de automobilist zich moet aanpassen aan fietsers en geparkeerde auto's. De auto kan niet met hoge snelheid door de Dorpsstraat.
2.	Kan iets worden gedaan aan het (veel) te hard rijden / verkeersveiligheid? Bijvoorbeeld verkeersdrempels (verhogen) of plaatsen van versmallingen in bijvoorbeeld de vorm van bloembakken.
	<p>Reactie: De verwachting is dat de nieuwe inrichting, met parkeren op de straat, leidt tot langzamer rijden van motorvoertuigen. De kruispunten worden ingericht als verhoogde pleinen, waardoor de snelheid wordt geremd.</p> <p>Het toepassen van drempels heeft gevolgen voor niveauverschillen op het trottoir, wat de toegankelijkheid voor voetgangers niet ten goede komt.</p> <p>Door in de nieuwe situatie te parkeren op straat ontstaan op een natuurlijke manier versmallingen. Daarnaast zou het toevoegen van extra versmallingen, bijvoorbeeld in de vorm van bloembakken, ten koste gaan van parkeerplekken.</p>
3.	Is het mogelijk meer prioriteit te geven aan de veiligheid van fietsers en voetgangers? Daarnaast is er nu regelmatig fietsverkeer op de smalle trottoirs.
	<p>Reactie: In de nieuwe situatie wordt meer ruimte gecreëerd voor voetgangers en fietsers. De trottoirs worden waar mogelijk verbreed en op de rijbaan is rekening gehouden met fietsers.</p> <p>De lijngoot zorgt op grote delen van de Dorpsstraat voor een duidelijke scheiding tussen het trottoir en de rijbaan. Daarnaast wordt rekening gehouden met de veiligheid van de voetgangers door het gericht plaatsen van straatmeubilair en bomen.</p>
4.	Waarom is niet gekozen voor een inrichting als een woonerf?
	<p>Reactie: Vanwege meerdere inrichtingseisen is een woonerf niet mogelijk. Dit heeft onder mee te maken met de functie van de weg en het parkeren op straat.</p>
5.	Verzoek om geen doorgaand vrachtverkeer (uitgezonderd voor bestemmingsverkeer) door de Dorpsstraat te laten rijden.
	<p>Reactie: Op dit moment is vrachtverkeer in slechts één richting mogelijk (van zuid naar noord). Dit blijft zo in de nieuwe situatie. Daarnaast is de verwachting dat de Dorpsstraat in de nieuwe situatie minder aantrekkelijk wordt voor vrachtverkeer, waardoor het doorgaande vrachtverkeer door de Dorpsstraat afneemt.</p>
6.	Is een ontsluiting van de Vondelstraat direct naar Oostelijke Randweg mogelijk?
	<p>Reactie: De directe ontsluiting van de Vondelstraat naar de Oostelijke Randweg is meegenomen in het participatieproces. Geconcludeerd is: 'Om de aanleg van een nieuwe weg te rechtvaardigen moet ófwel sprake zijn van een groot probleem ófwel van groot draagvlak onder de inwoners. Dit is beide niet het geval.'</p> <p>Hiervoor worden in het rapport de volgende redenen genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De Vondelstraat wordt ongeveer twee keer zo druk als nu het geval is. ▪ Een extra aansluiting op de Oostelijke Randweg heeft een nadelig effect op de doorstroming op de Oostelijke Randweg. ▪ Een nieuwe ontsluitingsweg is een dure en ingrijpende maatregel. ▪ De nieuwe ontsluitingsweg tast een groen recreatiegebied aan.

Parkeren	
7.	Hoe zijn de locaties voor parkeren op de rijbaan gekozen? Is het mogelijk het parkeren ter hoogte van nummer 27-29 niet aan deze kant van de weg te doen, vanwege de beperkte ruimte voor voetgangers op het trottoir hier?
	<p>Reactie: Het parkeren op de rijbaan op de Dorpsstraat wordt aan de westzijde gesitueerd. Tussen de Schoolstraat en de Vondelstraat is de parkeerdruk relatief hoog. Hier vindt het parkeren langs de rijbaan aan de oostzijde van de rijbaan plaats, omdat hier vanwege de uitritten aan de westzijde meer ruimte voor parkeren is.</p> <p>Naar aanleiding van de digitale informatieavond wordt voorgesteld het parkeren aan de oostzijde van de Dorpsstraat (tussen de Schoolstraat en de Vondelstraat) te laten eindigen ter hoogte van nummer 27 en 29, om hier meer ruimte voor voetgangers te creëren. Hier vindt het parkeren aan de westzijde van de straat plaats.</p>
8.	Er wordt parkeerdruk ervaren op de Dorpsstraat. Is een parkeervergunning een mogelijkheid?
	<p>Reactie: Tijdens het participatietraject is in mei 2018 een parkeeronderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek bleek dat de parkeerdruk op de Dorpsstraat meevalt. Tijdens de participatiebijeenkomsten werd dit bevestigd. Parkeren voor de deur kan niet altijd, maar wel binnen acceptabele loopafstand.</p> <p>Om deze reden worden geen grote wijzigingen in het parkeren en parkeerbeleid op de Dorpsstraat meegenomen.</p>
Inrichting openbare ruimte	
9.	Hoe zijn de locaties voor de nieuwe bomen tot stand gekomen?
	<p>Reactie: In het schetsontwerp was een groot aantal nieuwe bomen opgenomen. Boven en onder de grond, is gekeken waar ruimte is om nieuwe bomen te planten. Dit is opgenomen in het voorlopig ontwerp, zoals gepresenteerd tijdens de digitale informatieavond op 13 december 2021. Naar aanleiding van deze digitale informatieavond zijn de volgende aanpassingen gemaakt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De nieuw te planten leilinde ter hoogte van Dorpsstraat 145 wordt iets naar links opgeschoven (richting de bestaande leilindes), zodat er voldoende ruimte is voor de leilinde en de bestaande kastanjeboom. ▪ Voor Dorpsstraat 63 en 65 worden twee in plaats van drie nieuwe leilindes geplant, zodat er voldoende ruimte blijft voor de bomen in de voortuinen van Dorpsstraat 63 en 65.
10.	De straatlantaarns zijn prachtig, maar de lichtopbrengst is minimaal. Ook op cruciale punten staan niet genoeg of geen lantaarns bijvoorbeeld kruising Stadsgracht/Dorpsstraat/Veenestraat/Paulus Potterstraat. Kan hier iets aan worden gedaan?
	<p>Reactie: In het kader van het vervangingsplan van de openbare verlichting worden de armaturen in de Dorpsstraat naar verwachting in 2022 vervangen. Hierbij neemt de lichtopbrengst van de armaturen toe.</p>
11	Zijn de goten niet te smal voor de waterafvoer ten aanzien van bladafval?
	<p>Reactie: De toe te passen lijngoot is in afstemming met de leverancier geselecteerd voor deze specifieke locatie.</p>