

HONDDIJK 11

Ik zal maar met de deur in huis vallen. Mijn indruk wat betreft de **inspraak** is dat je als bewoner in Culemborg overall suggesties voor mag doen maar dat iets pas wordt overgenomen als je netjes binnen de lijntjes van het bestaande beleid of van de heersende stedenbouwkundige opvattingen kleurt. Mijn indruk strookt met wat ik in het overheidslijfblad Binnenlands Bestuur ook wel eens lees, namelijk (Julien van Ostaaijen van de Tilburg University; week 13 2024) dat veel ambtenaren en bestuurders vooral willen dat bewoners vrijblijvend adviseren.

Uiteraard is de gemeenteraad niet verplicht standpunten van bewoners over te nemen. Anderzijds is het wel zo dat je niet voor niets de bewoners inschakelt om hen te raadplegen over ontwikkelingen. Ook in het genoemde lijfblad lees ik (week 15 2024, een essay van Igno Pröpper) dat meer participatie tot betere uitkomsten leidt. Gesteld wordt dat bewoners meer voeling hebben met het leefklimaat in de eigen omgeving dan de gemeente en dat zij belangen hebben bij een prettige leefomgeving. Dat schept mijns inziens verplichtingen voor de gemeente. Daarentegen is mijn indruk is dat naar de investeerder wel wordt geluisterd. Of hij/zij kleurt beter bij het huidige beleid of het de prominentere positie van een investeerder in onze kapitalistische samenleving.

Ik ben best bereid een effect van de nieuwbouw te accepteren. Zo raak ik mijn uitzicht op het buitengebied kwijt. Het uitzicht kan niet gecompenseerd worden maar ik accepteer dat vanwege het belang van de bouw van woningen en dat het terrein van het voormalige tuincentrum daar ook toe uitnodigt. Echter ik zie wel een aantal verbeterpunten.

Zo is de **afstand van voorgevel tot voorgevel** wel wat aan de krappe kant. Nergens aan de rondweg in De Hond is die zo krap. Blijkbaar heeft de gemeente geen waardering voor de opbouw van deze jaren '70-wijk en zeer gewaardeerde wijk en negeert de gemeente deze waarde dus gewoon. Mijn suggestie zou zijn dat de nieuwe woningen of een grotere voortuin krijgen of dat de achtertuin, gelijk aan de woningen aan de Berkeboom en de Moerbeiboom ten opzichte van de Noteboom. Het zal dan ten koste kunnen gaan van het aantal woningen maar ten behoeve van het woonklimaat is dat gunstig. Trouwens naast de opbouw van de rondweg zou ook de opbouw van de Hondwijk doorgezet moeten worden.

Verder heb ik de indruk dat er een **parkeerprobleem** ontstaat. De bewoners van de woningen aan de Wilgeboom tegenover Hondwijk 11 geven dit ook aan. In december 2021 zijn de bewoners van deze 19 woningen hierover ondervraagt. Bewoners van 16 woningen hebben gereageerd en zij geven aan behoorlijk wat (7x) of veel (9x) parkeeroverlast te verwachten. Die kans op overlast wordt nog vergroot omdat de afvalcontainers vanuit het buurtje ook wekelijks aan de Wilgeboom moeten worden geplaatst. Op zo'n dag zullen plm 50 containers moeten worden geleeagd. Op die dag is er dan geen plaats voor parkeren aan beide zijden van de straat. Gebeurt dat wel dan kunnen vast niet alle containers door de vuilniswagen worden bereikt en worden er een aantal niet geleeagd. Op de andere 6 weekdagen kan er aan beide zijden van de Wilgeboom worden geparkeerd maar dan wordt de rijstrook smal en is er een reële kans op autoschades. Beide punten zullen veel gemopper en irritatie opleveren.

De gemeente is van mening dat de nieuwe bewoners hun auto op het parkeerterrein in het buurtje zullen parkeren. Studies wijzen uit dat dat niet klopt. De studie "Voorkeuren van bewoners betreffende parkeren in hun woonomgeving" in Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nummer 5 augustus 2020 en artikelen, zoals in Binnenlands Bestuur van week 15 in 2024 over de heilige koe en in NRC van 18 februari 2018 over voortuinparkeren, geven duidelijk aan dat bewoners bij voorkeur de auto bij de voordeur, in het zicht dus, parkeren. Er zal dus door de nieuwe bewoners ook in de Wilgeboom worden geparkeerd.

Op termijn is dan ook een eenzijdig verbod te verwachten en hierdoor zullen automobilisten elders in de wijk moeten gaan parkeren. Het grote parkeerterrein in het buurtje zou ook voor de huidige bewoners van de Wilgeboom een goede optie kunnen zijn maar de loopafstand wordt echter gauw een 150m, overbrugbaar maar lastiger als je wat minder goed ter been bent en als je de nodige bagage hebt. Die

afstand kan worden verkort en daarmee kan het parkeerprobleem worden gecompenseerd door de **achterpaden van de nieuwe woningen aan de Wilgeboom door te trekken** naar de in- en de uitrit.

Dit is mijns inziens een bescheiden aanpassing van het bouwplan voor mij en mijn medebewoners. Als het op termijn blijkt dat de verkeers- en parkeerproblemen niet ontstaan dan zouden de achterpaden als nog onderdeel kunnen worden van de tuinen. Omgekeerd lukt dat nooit. Trouwens de kans op het sociale veiligheidsprobleem, het argument van de gemeente voor het niet doortrekken van de achterpaden, acht ik zeer laag gezien de ervaringen in De Hond. Bovendien zie ik in De Hond nergens een actie om achterpaden af te sluiten. Trouwens wordt in de nieuwbouwbuurten ook niet altijd konsekwent het afsluiten gehanteerd.

Verder heb ik nog de volgende opmerkingen.

Ten eerste valt mij op dat de **steenkleur** donker wordt terwijl er nergens in De Hond een zo grote concentratie aan donkere gevels te vinden is. Net als in de Boerenstraat krijg je dan de indruk dat de straat smal en benauwd wordt. Gevoelsmatig komen de gevels op je af. In De Hond overheerst een lichtere kleur. Aanpassing van die steenkleur is dus zeer gewenst.

Ten tweede vraag ik mij af waarom er geen ideeën zijn om de **inrichting van de Wilgeboom** aan te passen als het buurtje is gerealiseerd. Het vrachtverkeer tijdens de bouw zal ongetwijfeld een negatief effect hebben op de kwaliteit van het asfalt. Met een aanpassing van de inrichting van de straat bij het vernieuwen van het asfalt kan dan meteen de te hoge snelheid van veel automobilisten, ook daartoe min of meer uitgenodigd door de asfaltweg, dalen naar de gewenste 30km/u. Volgens de Traffitel-telling in 2023/2024) rijdt in de Wilgeboom zo'n 75% harder dan 30km/u, zo'n 45% harder dan 35km/u en zo'n 20% dan 40km/u, mijns inziens een te groot en niet veilig snelheidsverschil met de bedoelde snelheid van 30km/u. Ten opzichte van eerdere metingen (2017 en 2010) is dat ongeveer op hetzelfde niveau gebleven. Bij de aanpassing moeten dat dan geen drempels zoals die in Hondwijk worden want de daar in 2020 gerealiseerde drempels zijn zinloos. Daar rijdt volgens Traffitel in 2024 zelfs zo'n 60% harder dan 40km/u, net iets minder dan in voorgaande jaren.

Ten derde vind ik het **aantal bomen** in het buurtje gezien de tekening wel er krap. In de eerste schets kon ik nog 50 bomen tellen en dat is zonder de bomen in de voortuinen van de woningen aan de Hondwijk en in de laatste schets kom ik tot 21. Ik vraag mij dan ook af of het buurtje wel voldoende klimaatbestendig wordt.

Ten vierde kan mijns inziens kan het **paaltje in Kastanjeboom** aan de kant van de Beukeboom/Wilgeboom worden weggehaald omdat door de nieuwbouw de noodzaak van het paaltje is verdwenen. Het paaltje is er indertijd neergezet omdat door de aanleg van een parkeerterrein op het terrein van Het Tuincentrum Van den Hurk een hoek met 5 wegen zou ontstaan, Wilgeboom, Kastanjeboom (2x), Beukeboom en parkeerterrein tuincentrum.

Tot vijfde vind ik het apart dat de **huur van de nieuwbouwwoningen**, dus zonder aanpassing van grootte of wat dan ook, zo maar verandert van middelduur naar duur. Een leuke winst voor de verhuurder zonder dat hij/zij daarvoor iets heeft te hoeven doen.

Tot slot verbaast het mij dat de nieuwe eengezinswoningen ook **geschikt worden geacht voor senioren** en dat terwijl het juist de wens is dat senioren de grotere eengezinswoningen verlaten en verhuizen naar kleinere woningen of gelijkvloerse woningen. Daar komt bij dat in Culemborg het aantal één- en tweepersoonshuishoudens groot is (8.933 van de 13.179 (CBS 2024)), het aantal senioren de komende jaren groeit en het aantal eengezinswoningen juist groot is (9.837 van de 13.252 (CBS 2024)).

Met vriendelijke groeten,
Y. J. Bosma

BIJLAGE

Participatie

Participant moet binnen de lijntjes van het bestaande beleid of van de heersende stedenbouwkundige opvattingen kleuren. Zie het overheidslijfblad Binnenlands Bestuur (week 13 2024) waarin Julien van Ostaaijen van de Tilburg University meldt dat veel ambtenaren en bestuurders vooral willen dat bewoners vrijblijvend adviseren.

Anderzijds staat in Binnenlands Bestuur (week 15 2024) een essay van Igno Pröpper dat meer participatie tot betere uitkomsten leidt omdat bewoners meer voeling hebben met het leefklimaat in de eigen omgeving, in de eigen wijk. De 7 suggesties van Igno Pröpper zijn:

1. Beschouw participatie als onderdeel van het reguliere werk.
2. Verplaats een groot deel van de ambtelijke en bestuurlijke capaciteit naar de frontlijn om richtinggevend te realiseren.
3. Bundel krachten met initiatiefnemers wiens initiatieven bijdragen aan belangrijke maatschappelijke opgaven.
4. Leidt bestuurders en professionals op om het democratisch proces te borgen.
5. Revitaliseer democratisch burgerschap.
6. Faciliteer gedeelde regie: biedt overzicht over meerdere concrete opgaven.
7. Organiseer een groene golf voor realisatie onder het motto: plannen maken en het organiseren van realisatiekracht gaan hand in hand.

Parkeren

Studie

“Voorkeuren van bewoners betreffende parkeren in hun woonomgeving” in Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nummer 5 augustus 2020

Artikelen

Binnenlands Bestuur van week 15 in 2024 over de heilige koe

NRC van 18 februari 2018 over voortuinparkeren