

Uitslag van de enquête “Centrumplan”

In totaal zijn er **202** schriftelijke reacties binnengekomen:

36	Winkeliers
65	Aanwonenden
86	Inwoners van Beneden-Leeuwen
6	Inwoners van West Maas en Waal
9	Van buiten de gemeente

De gemiddelde leeftijd van de respondenten is **55,1 jaar**. De jongste is **18**, de oudste is **84**.

Inleiding

Op 22 juni is door de projectgroep Levendig Leeuwen uitleg gegeven aan de raadsleden, over de achtergronden bij het concept Voorlopig Ontwerp “Levendig Leeuwen” (cpt.VO). Onder die naam wordt het Centrumplan momenteel uitgewerkt. In de periode vanaf november 2019 tot nu, zijn er drie inwonersbijeenkomsten geweest, zijn allerlei onderzoeken uitgevoerd, is met ondernemers gesproken en is een online-enquête uitgevoerd. De resultaten van dit alles, samen met het gemeentelijk beleid, heeft geleid tot het ontwerp zoals dat momenteel voorligt. De projectgroep zal nog een aantal gemaakte en geïnventariseerde opmerkingen verwerken. Ook hebben de raadsleden tot 25 juli, 09:00u de tijd om hun vragen en richtinggevende uitspraken bij de wethouder kenbaar te maken.

De uitleg van 22 juni heeft brede zorgen opgeroepen bij vele (alle) raadsleden. Het cpt.VO bevatte een aantal rigoureuze veranderingen t.o.v. de huidige situatie. Veel veranderingen zijn gebaseerd op een droom van het Amersfoortse stedenbouwkundigbureau Imoss. Een generieke stedelijke droom voor het winkelhart in een specifiek dorp. Een winkelhart van een landelijk dorp met eigen unieke kenmerken, met een eigen klantenkring, dat zijn rol naar behoren vervult. Zo’n 20.000 inwoners wonend op een oppervlakte van 85 km², zijn voor hun boodschappen op het Leeuwense centrum aangewezen¹. Geen wonder dat de auto het belangrijkste vervoermiddel is. Zonder goede faciliteiten voor de auto, gaat het Leeuwense centrum het afleggen tegen “andere, grotere winkelcentra” en tegen het internet.

Voor FD Partij Beneden-Leeuwen reden om te kijken of het toekomstige centrum van Beneden-Leeuwen niet beter kan worden gebaseerd op ideeën en wensen van de eigen inwoners en onze eigen ondernemers.

Omdat “het lezen” van een plankaart (het cpt.VO) voor velen lastig is, zijn acht opvallende zaken benoemd. Voor ieder daarvan is een uitgangspunt beschreven zoals leden van FD Partij Beneden-Leeuwen die zagen. Daarover mochten allerlei betrokkenen hun meningen geven. Op maandagavond 11 juli zijn het cpt.VO en de acht uitgangspunten, in een vrije inloop bij Ohlala, aan zo’n 70 aanwezigen toegelicht. Ter plaatse hebben de aanwezigen ook hun vragen kunnen stellen. Aan allen is gevraagd om een enquêteformulier in te vullen, al dan niet ter plaatse. Voor mensen die niet aanwezig konden zijn, kon het enquêteformulier met nadere uitleg worden gedownload vanaf FDPBL.nl.

De enquête bestaat uit acht stellingen of uitgangspunten. De respondenten konden per stelling aangeven of ze het er mee EENS en/of ONEENS waren. Daarnaast was er ruimte voor “vrije reacties” op het ontwerp of op de acht stellingen.

¹ De stad Amersfoort heeft in vergelijking een oppervlakte van 64 km² waar 159.000 mensen wonen.

In totaal zijn er 202 enquêteformulieren ingevuld ingeleverd. Verderop wordt op de uitslag in detail ingegaan. Het overall resultaat is als volgt:

Uitgangspunt	EENS		ONEENS		NEUTRAAL	
1. Gezelligheid	184	91,1%	12	5,9%	6	3,0%
2. Bestrating	198	98,0%	1	0,5%	3	1,5%
3. Verkeer	145	71,8%	53	26,2%	4	2,0%
4. Groen	174	86,1%	21	10,4%	7	3,5%
5. Sportlaan1	177	87,6%	19	9,4%	6	3,0%
6. Sportlaan2	175	86,6%	14	6,9%	13	6,4%
7. Molenlaan	199	98,5%	1	0,5%	2	1,0%
8. Wielstraat	179	88,6%	14	6,9%	9	4,5%

Uitgangspunten in detail

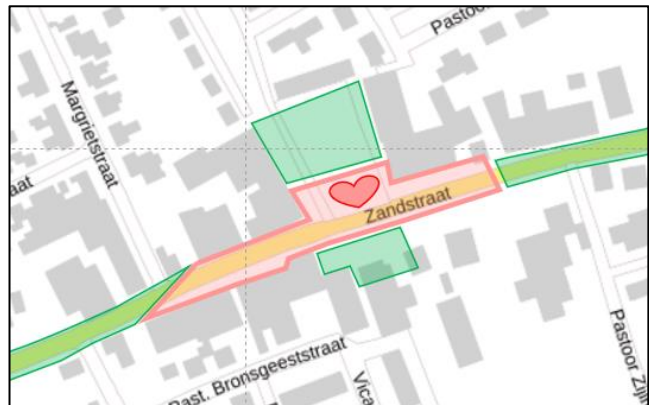
1. Gezelligheid

We willen een deel van de Zandstraat en een deel van het Dorpsplein tot een gezellig dorpshart maken. Daar willen we zitjes, bomen & ander groen, een waterornament, wat kunst, openbaar WiFi, kortom een plek waar mensen kunnen samenkomen en willen blijven. In dit **verblijfsgebied** wordt openbare ruimte eerder beschikbaar gemaakt voor gezelligheid, aangenaam verblijf en terrassen. Parkeerplaatsen zijn wel mogelijk, maar alleen als daar nog ruimte voor overblijft.

De rest van de winkelstraten de Zandstraat, het Dorpsplein/Sportlaan zijn benoemd als "koopstraten". Daar willen we de bestaande parkeerplaatsen en bomen handhaven op hun huidige plekken. Terrassen blijven hier mogelijk op eigen terrein.

De auto is voor vele inwoners, het enige geschikte vervoermiddel om naar het winkelcentrum van Leeuwen te gaan. Openbaar vervoer is volstrekt onvoldoende. In de Maasdorpen ontbreekt deze volledig, aan de Waalkant is het beperkt tot de Van Heemstraweg. De afstand van de dichtstbijzijnde bushalte naar het centrum bedraagt bijna een kilometer.

West Maas en Waal is ook uitgestrekt. De gemiddelde reisafstand van woning naar het centrum is 5½ km. Vele klanten zijn dus aangewezen op hun auto's. De winkeliers/ondernemers in het centrum achten behoud van de toegankelijkheid en de parkeerplaatsen van cruciaal belang voor het behoud van een vitaal winkelbestand.



1. Gezelligheid	EENS	ONEENS	NEUTRAAL
Aanwonenden	60	2	3
Inwoners Beneden-Leeuwen	76	8	2
Inwoners West Maas en Waal	5	1	0
Mensen van buiten	8	0	1
Winkeliers	35	1	0
TOTAAL	184	12	6
	91,1%	5,9%	3,0%

Uniforme en sfeervolle verlichting in Zandstraat, op het Dorpsplein/Sportlaan-zuidelijk deel, in combinatie met aansluitpunten voor geluid/muziek. In ieder geval in het verblijfsgebied.

2. Bestrating

We willen een vlakke bestrating van trottoir t/m trottoir en ook op kruisingen en splitsingen. Met name de Zandstraat is hobbelig en de “goten voor fietsers” worden als onaangenaam en onveilig ervaren. Ook wordt er nogal “buiten de vakken” geparkeerd. Die zijn dan ook niet duidelijk gemarkeerd.

De hobbels bij kruisingen en splitsingen vinden velen ook hinderlijk. Bij de vraag hoe men de bestrating wenst, geven velen het stuk Zandstraat t.h.v. de Beatrixstraat/Dijkstraat.



Dit is wat bedoeld wordt met vlak bestraten. Van trottoir t/m trottoir vlak. De verschillende functies zijn duidelijk op de weg gemarkeerd. Parkeerplaatsen zijn in tegenstelling tot nu, duidelijk gemarkeerd in de bestrating. Met name ook een duidelijk herkenbare stroken voor fietsers moeten er komen. Ze moeten iedereen duidelijk maken dat er in deze straat ook gefietst wordt.

Ook de kruisingen en splitsingen van de Zandstraat worden vlak bestraat. Daardoor wijzigt de voorrangssituatie vergeleken met nu. Dan wordt verkeer van rechts gaat voor weer de regel. Dit wordt gezien als een maatregel om de snelheid in de Zandstraat te beperken.

2. Bestrating	EENS	ONEENS	NEUTRAAL
Aanwonenden	63	0	2
Inwoners Beneden-Leeuwen	83	0	1
Inwoners West Maas en Waal	5	1	0
Mensen van buiten	9	0	0
Winkeliers	36	0	0
TOTAAL	198	1	3
	98,0%	0,5%	1,5%

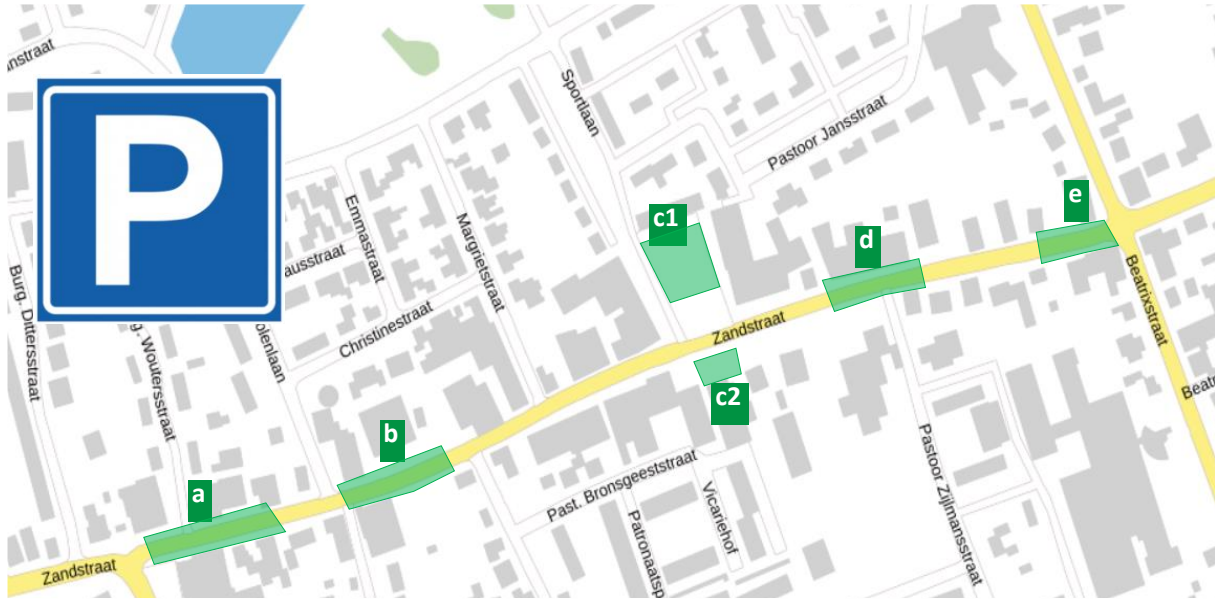
Bij het herbestraten zouden we willen dat de bestaande stenen zoveel mogelijk worden hergebruikt, zelfs als dat de kosten zou laten stijgen!

Om te voorkomen dat de straat al snel na oplevering weer open moet, zorgen voor loze leidingen, bijvoorbeeld naar alle lantaarnpalen leidingen voor laadpalen voor auto of fiets. Maar ook ter voorbereiding van de energietransitie, waar dikkere stroomkabels zullen moeten komen, of voor gasleidingen die mogelijk een andere bestemming gaan krijgen.

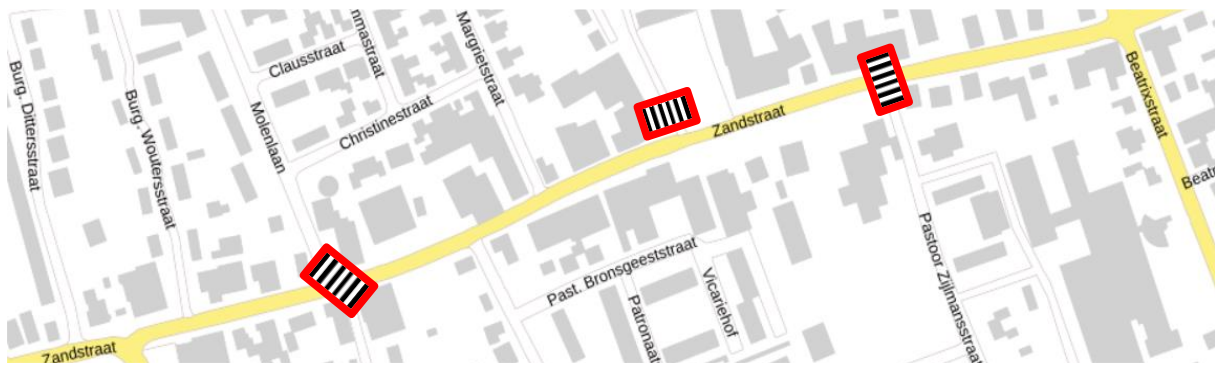
3. Verkeer

De Zandstraat is een “smalle, rommelige weg met tweerichtingsverkeer”; auto’s kunnen elkaar lastig passeren, fietsers moeten in een “gootje” rijden en voelen zich onveilig, voetgangers, zeker mensen die slechter ter been zijn, ervaren oversteken als onveilig. Het onveiligheidsgevoel overheerst bij alle weggebruikers, toch blijkt de Zandstraat veilig te zijn. Zeker bij drukte is het oppassen geblazen en passen mensen hun rijgedrag aan.

De Zandstraat is géén winkelstraat in traditionele zin, maar is een **koopstraat**. Er lopen weinig mensen te winkelen. Veel wandelaars winkelen niet. Mensen komen gericht naar een of enkele winkels, doen daar hun aankopen en gaan dan weer weg. De straat is ruim 700 meter lang, winkels liggen in groepjes bij elkaar en worden afgewisseld door woonhuizen. (In totaal zijn er in dit deel van de Zandstraat 75 woningen!) Voor de deur parkeren betekent parkeren in een van de zes parkeerclusters, hieronder in groen aangeven.



Zoals gezegd komen veel mensen noodgedwongen per auto om hier inkopen te doen. Goede bereikbaarheid per auto en veel, gratis parkeerruimte voor de deur, is een belangrijke reden voor klanten om in Beneden-Leeuwen boodschappen te doen. Dat maakt de Zandstraat ook aantrekkelijk voor veel mensen zelfs ook van buiten onze gemeente. Voor onze winkeliers is die aantrekkelijkheid een belangrijk element in rendabel ondernemen. We willen dus in de koopstraat de bestaande parkeerplaatsen behouden. Alleen op de drie plaatsen waar zebrapaden moeten komen mogen parkeerplaatsen worden opgeofferd.



Drie zebrapaden: in de kruising met de Molenlaan, parallel aan de Zandstraat in de Sportlaan en in de kruising met de pastoor Zijlmanstraat. Het zebrapad bij de Molenlaan moet ook een veilige oversteek voor fietsers worden. Dagelijks wordt deze kruising door veel fietsers (veel scholieren) overgestoken. Zebrapaden hebben weliswaar geen formele verkeerstechnische betekenis in een 30-km zone. Toch verwachten velen dat het met name automobilisten alerter maakt en ook snelheid remmend werkt.

Tweerichtingsverkeer blijft. Ondanks dat velen pleiten voor eenrichtingsverkeer, lijkt dat niet haalbaar. Eenrichtingsverkeer leidt tot veel meer verkeer op de omliggende aan- en afvoerwegen, meer

dan daar veilig kan worden afgewikkeld. Bovendien verwachten we dat eenrichtingsverkeer de snelheid van het gemotoriseerd verkeer zal doen verhogen, waardoor de onveiligheid toeneemt. De huidige wat ongemakkelijk voelende weg, blijkt nu door tweerichtingsverkeer en weerszijden parkeren toch behoorlijk veilig. Ook blijken lege parkeerplaatsen vaak prima passeerplekken.

Voor parkeren geldt dat we ook rekening moeten houden met de 75 woningen aan de Zandstraat. De bewoners moeten, wanneer er geen ruimte op eigen terrein is, hun auto ook op straat kunnen parkeren.

Op verschillende punten zouden digitale snelheidsmeters/displays moeten komen om mensen te attenderen op hun snelheid.

3. Verkeer	EENS	ONEENS	NEUTRAAL
Aanwonenden	49	13	2
Inwoners Beneden-Leeuwen	51	34	1
Inwoners West Maas en Waal	4	2	0
Mensen van buiten	5	4	0
Winkeliers	36	0	0
TOTAAL	145	53	4
	71,8%	26,2%	2,0%

We kunnen de weg zo inrichten dat gewenst verkeersgedrag wordt gestimuleerd. Toch blijft het gedrag de individuele verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers. Vaker handhaven moet zeker overwogen worden. Overigens geldt dit voor veel meer straten in West Maas en Waal.

Dat de parkeerbehoefte op het Dorpsplein zal afnemen, wanneer de Aldi verdwijnt, betekent dit niet dat we minder parkeerplaatsen willen realiseren. Aldi gaat weg, maar het winkelpand blijft. Daarin komen in de toekomst andere bedrijven die ongetwijfeld ook parkeerplaatsen willen hebben. Wel vinden we dat, wanneer er horecabedrijven zouden vestigen, dat hier flexibel moet worden gekeken naar een uitbreiding van de “verblijfsruimte”.

4. Groen

In de Zandstraat staan momenteel zo'n 35 volwassen bomen. Daaronder zijn 28 platanen, die overwegend in de parkeerzones zijn geplant. Deze willen we allemaal behouden. Het zijn sterke bomen, prima bestand tegen versteende omgevingen en ze geven nagenoeg geen boomwortelopdruk. Laten staan dus. Wel moeten de boombeugels die daaromheen staan, met fundering en al worden verwijderd. Dat zorgt voor netter parkeren in de vakken. De argumentatie dat bomen gerooid moeten worden vanwege te vervangen kabels en leidingen daaronder snijdt geen hout. Daarvoor kunnen gemakkelijk nieuwe (loze) leidingen ernaast gelegd worden. Oude kabels/leiding gewoon in de grond laten zitten.

Hittestress is een ander veelgehoord argument. Het valt niet te ontkennen dat bomen de omgevingstemperatuur enkele graden kunnen verlagen. Maar hittestress zal, ook in de toekomst, een zeldzaam verschijnsel in de Zandstraat zijn. Immers er lopen nauwelijks mensen te winkelen. Nu niet en in de toekomst ook niet. Wandelaars hebben vast wel betere, lommerrijker routes om te lopen tijdens (zeer) hete dagen. De koopstraat-delen van de Zandstraat ook als gewone straten gezien worden. In die vergelijking is de Zandstraat voorzien van een meer dan gemiddeld aantal bomen.

De aard van winkelen hier, is gericht iets kopen. Kopers blijven niet hangen c.q. verblijven niet in koopstraten. Natuurlijk is dat anders in het verblijfsgebied. Daar zien we mogelijkheden om meerdere bomen (bijv. dakplatanen) te planten om de zitjes en het waterornament. De verblijvers hier zijn beter beschermt tegen de zon en het gebied krijgt een leukere, aangename sfeer.

4. Groen	EENS	ONEENS	NEUTRAAL
Aanwonenden	56	4	5
Inwoners Beneden-Leeuwen	69	15	2
Inwoners West Maas en Waal	6	0	0
Mensen van buiten	8	1	0
Winkeliers	35	1	0
TOTAAL	174	21	7
	86,1%	10,4%	3,5%

Wadi's in de koopstraten willen we niet. In de Zandstraat is absoluut te weinig ruimte om bergingscapaciteit van betekenis te leveren. Bovendien vormen wadi's een gevaar voor fietsers, die er vlak langs gaan rijden. In het winkeldeel van de Sportlaan ontstaat eventueel wat ruimte voor wadi's door de verdwijnende bomenrij. Er zijn twee redenen om ze ook daar niet te willen hebben: 1) hier vormen ze een ongewenste "slotgracht" om de winkels en 2) om ze netjes te houden is veel onderhoud nodig. Dat onderhoud zal gegarandeerd moeten worden.

5. Sportlaan/Dorpsplein

De inzet bij het zgn. Centrumplan was een verbinding realiseren tussen Dorpsplein en Evenemententerrein. Met name bij evenementen en festiviteiten blijven de twee gebieden zo, gescheiden! Dat heeft mede te maken met de Sportlaan. Daarvan gaat het zuidelijk winkeldeel op in het Dorpsplein en het noordelijk woondeel lijkt een andere weg, lijkt er niet bij te horen. Door de Sportlaan anders in te richten wordt het meer een geheel, van Zandstraat tot Wielstraat. Door een bomenrij aan de oostkant, op de grens met het Dorpsplein ontstaat een doorgaande zichtlijn die het winkeldeel verbindt met het woondeel. Datzelfde geldt voor de bestrating. Als hetzelfde materiaal voor beide delen wordt gebruikt, loopt de Sportlaan ook meer door.



De overigens fraaie bestaande bomenrij aan de westzijde van dit deel van de Sportlaan moet weg. Plaatsmaken voor lager groen, zodat er meer zicht op de aanwezige winkels ontstaat. Zeker interessant voor passanten die in het verblijfsgebied zijn. Zoals gezegd wordt de bestaande bomenrij gecompenseerd door een bomenrij die de Sportlaan markeert en die de parkeerplaatsen op het Dorpsplein afschermt. Ook bij evenementen ontstaat daardoor een knusser plein. De (haakse) parkeerplaatsen aan de westkant, moeten blijven.

5. Sportlaan/Dorpsplein:	EENS	ONEENS	NEUTRAAL
Aanwonenden	54	7	4
Inwoners Beneden-Leeuwen	74	11	1
Inwoners West Maas en Waal	5	1	0
Mensen van buiten	9	0	0
Winkeliers	35	0	1
TOTAAL	177	19	6
	87,6%	9,4%	3,0%

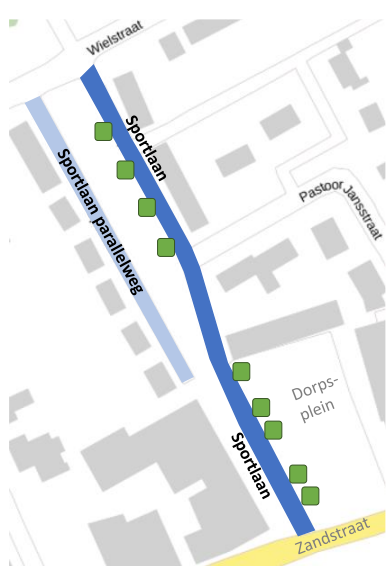
De voorgestelde veranderingen, maken dat de stenenmassa gevoelsmatig flink wordt teruggebracht.

6. Sportlaan/woondeel

Het woondeel wordt gekenmerkt door een grasveld dat de woonhuizen aan beide zijden van de Sportlaan scheidt. Het grasveld willen we zoveel mogelijk groen en dus in takt laten.

Het natuurlijk laten doorlopen van de Sportlaan vraagt om:

- Dezelfde doorlopende bestrating van Zandstraat tot aan de Wielstraat.
- Voor voetgangers zou er een half verhard pad moeten komen voor voetgangers die wandelen tussen Dorpshart en Evenemententerrein.
- Enkele extra bomen langs het voetpad planten om zo de bomenrij vanaf de Zandstraat tot een doorgaande zichtlijn te maken.



Er bestaat momenteel een probleem met doorstroming en geparkeerde auto's. De parkeerplaatsen aan het grasveld, momenteel 8 zouden haaks geplaatst moeten worden waardoor er 18 plaatsen komen. De weg zal dan zo'n 3 meter smaller worden, waardoor aan de overzijde een parkeerverbod moet komen. (Het is ook te overwegen om de (haakse) parkeerplaatsen aan de huizenkant te realiseren.) Eventueel mag een deel van de benodigde ruimte "uit het park gehaald worden. De parkeerplaatsen groen-doorlatend uitvoeren.

Achter de bomenrij is een parallelweg voor de aanwonenden. Die blijft bruikbaar in twee richtingen. Met de mogelijkheid om "rond te rijden". Wel opnieuw bestraten (en een bestaand afwateringsprobleem oplossen.)

6. Sportlaan woongedeelte:	EENS	ONEENS	NEUTRAAL
Aanwonenden	56	7	2
Inwoners Beneden-Leeuwen	76	6	4
Inwoners West Maas en Waal	6	1	0
Mensen van buiten	8	0	1
Winkeliers	29	0	6
TOTAAL	175	14	13
	86,6%	6,9%	6,4%

De detailinvulling van dit deel van de Sportlaan zal alleen met de aanwonenden gevoerd moeten worden. Het gaat dan over de plaats van de parkeerplaatsen, de te plaatsen bomen en eventueel nog extra struiken.

7. Molenlaan

De Molenlaan moet (binnenkort!) open voor riolering/waterafvoer. Dit geeft de mogelijkheid om tegelijk enkele problemen op te lossen en wat kansen te verzilveren. In verband met een verlopende subsidieregeling zou de aanpak van de Molenlaan naar voren getrokken kunnen worden.

Twee kruisingen moeten worden aangepakt. Allereerst die met de Zandstraat. Die moet gelijkvloers worden. Omdat veel schoolgaande jeugd hier de Zandstraat oversteeft verdient deze kruising extra veiligheidsaandacht. Hierboven is al aangegeven dat hier ter plaatse een zebrapad moet komen. Daarin geïntegreerd een "fietsers-oversteekstrook" moet de overstekende fietsers hier extra veiligheid geven.



De kruising ter hoogte van de Wielstraat/Lijnbaanstraat wordt door verschillende mensen genoemd als onveilig. Hier zou met name een duidelijke markering of "punaise" kunnen komen die hardrijders ontmoedigt.

In de Molenlaan is het trottoir aan de westkant (links) is erg smal en aan de oostkant (rechts) vrij breed. Dat zou wat gelijkjer verdeeld kunnen worden. Daarvoor mag een stuk van de rijweg af. Dat heeft als bijkomend voordeel dat een smallere weg het autoverkeer minder uitnodigt voor hardrijden. Om de naam meer eer aan te doen ("laan") zouden er ook meer bomen mogen komen. De parkeerplaatsen in de Molenlaan uitvoeren in groen-doorlatend beton.

7. Molenlaan	EENS	ONEENS	NEUTRAAL
Aanwonenden	65	0	0
Inwoners Beneden-Leeuwen	84	1	1
Inwoners West Maas en Waal	6	0	0
Mensen van buiten	9	0	0
Winkeliers	35	0	1
TOTAAL	199	1	2
	98,5%	0,5%	1,0%

In de Molenlaan wordt, naar de mening van velen, erg hard gereden. Maatregelen om de snelheid terug te brengen mogen getroffen worden, maar misschien is wat vaker handhaven zeker zo effectief.

8. Wielstraat en evenemententerrein

De Wielstraat op zich is eigenlijk prima. Als er geen andere reden is om deze open te breken, dan "niets aan doen". Natuurlijk wel een mooie oversteekplaats maken t.h.v. de Sportlaan.

Enkele verbeteringen, in lijn met het cpt. VO, betreffen met name het Wielterrein:

- Er staat aan de oostzijde een bankje tussen drie bomen. Hier een tweede bankje bijplaatsen. Meer naar de westzijde staat een solo-bankje. Hier een tweede bankje bijplaatsen tussen drie bomen in lijn; zoals ook aan de oostzijde.
- Bloemrijke zone op de helling van het dijkje.
- Gratis wifi, tussen bijv. 09:00u en 20:00u. Deze is er al, maar zou alleen actief gemaakt moeten worden. (Dit in overleg met de aanwonenden oppakken.)

Verder stelt het ontwerp voor om het trottoir aan de noordzijde te vervangen door een half-verhard pad en groen-doorlatende parkeerplaatsen te maken aan de noordzijde. Dit ook met de bedoeling om parkeren aan de zuidzijde (waar de huizen staan) tegen te gaan. Dat zijn prima verbeteringen. Aanvullend zouden we nog wel een trap en/of een hellend pad in het dijkje willen hebben ter hoogte van het speeltuintje en vlak bij bankjes. (Dit is luxe, want zonder gaat ook prima.)

8. Wielstraat en evenemententerrein	EENS	ONEENS	NEUTRAAL
Aanwonenden	52	8	5
Inwoners Beneden-Leeuwen	81	4	1
Inwoners West Maas en Waal	6	0	0
Mensen van buiten	9	0	0
Winkeliers	31	2	3
TOTAAL	179	14	9
	88,6%	6,9%	4,5%

Op het wielterrein zouden de halfverharde paden een goede onderhoudsbeurt kunnen gebruiken. Nu staan er bij regen, regelmatig grote plassen. De wilgen langs de waterkant zijn voor omwonenden een punt van ergernis, met name als ze niet regelmatig worden gesnoeid. De bossages moeten natuurlijk blijven, maar een beetje "ont-rommelen" is gewenst. Op die manier kan het ook een aantrekkelijk park worden voor meer wandelaars.