

Over de ontwerp-tekening herinrichting Havezatelaan zijn vragen gesteld. Hieronder vindt u de antwoorden op die vragen.

Veiligheid

▪ Veiligheid fietsers

De huidige inrichting van de Havezatelaan, met parallelwegen, past niet bij de huidige (beperkte) verkeersfunctie en verkeersdruk. Bij het ontwerp van wegen baseert de gemeente zich op landelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen en fietsvoorzieningen. Het gekozen wegprofiel met fietsstroken en een smalle rijbaan, is volgens deze richtlijnen toepasbaar op wegen met een drukte van 6000 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersdruk op de Havezatelaan ligt rond de 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Parallelwegen worden doorgaans pas toegepast bij verkeersintensiteiten boven de 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

- De gemeente is bekend met het fietsverkeer van en naar Diepenveen. Voor de Havezatelaan is gekozen voor aanliggende fietsstroken. Aanliggende fietsstroken bieden voordelen ten opzichte van vrij liggende fietspaden. Er is voor snelle fietsers, zoals e-bikers, veel meer ruimte beschikbaar om andere fietsers in te halen. Ook zijn fietsers op een fietsstrook goed zichtbaar voor (afslaand) autoverkeer. Dit in tegenstelling tot de vrij liggende fietspaden. Belangrijk bij de keuze van fietsstroken en een smalle rijbaan, is dat de verkeersdruk niet te hoog is (maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal). Het profiel met fietsstroken sluit ook goed aan op de weg richting Diepenveen en de Keizer Karellaan, waar ook sprake is van fietsstroken.

- De fietsersbond is tevreden met het ontwerp en vindt het fietsvriendelijk.

▪ Snelheidsvermindering

De rotonde wordt versmald. Samen met de toepassing van plateau's (drempels), zal de snelheid afnemen. De plateaus in de Havezatelaan worden zo ontworpen en aangelegd, dat een snelheid van 50km/uur gereden kan worden. Vanuit de zijstraten is de snelheid 30km/uur. Ervaring leert dat hogere en/of steilere plateaus nadelen opleveren voor vrachtwagens, buslijnen, nood- en hulpdiensten.

▪ Voetgangersoversteekplaats (zebrapad)

Een aangedragen idee is om tussen de nieuw aan te leggen bushaltes, een zebrapad aan te leggen. De gemeente is terughoudend met de toepassing van voetgangersoversteekplaatsen. De voetgangersoversteekplaats is vooral bedoeld als een voorrangmaatregel voor voetgangers. Een voetgangersoversteekplaats is nuttig op locaties waar veel voetgangers oversteken. En ook op locaties waar, vanwege de hoge verkeersdruk, voetgangers moeite hebben om over te steken. Naar onze mening is hiervan geen sprake langs de Havezatelaan.

▪ Wegversmalling/verkeersdrempel Diepenveen/Oranjelaan

De wegversmalling/verkeersdrempel in de Oranjelaan richting Diepenveen wordt verwijderd. Deze is hinderlijk, doordat auto's wachten op de fietsstroken en daardoor het fietsverkeer belemmeren.

▪ Fietspad Laan van Borgele/Boxbergerweg

Vanaf de rotonde Laan van Borgele richting de Boxbergerweg wordt het fietspad van tegels vervangen door een nieuwe betonverharding. Omdat het fietspad hier in twee richtingen wordt

bereden, zal het worden voorzien van een middenstreep. De huidige stoep langs de woningen wordt ook vervangen/verbeterd. We kunnen de huidige berm met bomen echter niet smaller maken. De bestaande bomen willen we behouden. Hierdoor kan zowel het fietspad als de stoep niet worden verbreed. Wel gaan we een betere en geleidelijke overgang met een schuine band tussen fietspad en stoep aanbrengen. Het bestaande asfalt van het fietspad verderop, waar we nu op gaan aansluiten, is nog niet heel oud. Het zou kapitaalvernietiging zijn om dat nu te vervangen. Er is nog niets gepland, maar het ligt wel in de lijn om het fietspad in dat deel in de toekomst te voorzien van beton. .

Parkeren

Het aantal parkeerplekken is gebaseerd op parkeertellingen, die zijn uitgevoerd in de nachtelijke uren. Ook is er in september een aanvullend parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit op basis van gesprekken en input van de Vereniging van Eigenaren uit de flats.

- Als parkeernorm wordt gemiddeld 1 parkeerplek per woning aangehouden bij het ontwerp, als niet op eigen terrein kan worden geparkeerd. Bij de telling zijn ook de geparkeerde auto's op de huidige ventweg voor de flats meegenomen. Er is uiteraard gezocht naar extra parkeermogelijkheden. Die zijn gevonden en aan het ontwerp toegevoegd.
- Aan de noordzijde, ter hoogte van de woningen 18 t/m 40, is extra parkeerruimte in de berm toegevoegd.
- Bij huisnummers Havezatelaan 1 t/m 13 is er in de berm aan de noordzijde extra parkeerruimte toegevoegd.
- Er is rekening gehouden met bestaande invalide parkeerplekken en oplaadpalen.
- Een nieuwe oplaadpaal voor elektrische auto's kan op dit moment alleen aangevraagd worden door particulieren. Dat kan via www.deventer.nl/oplaadpalen.

Riolering en water, afkoppelen, klimaatadaptatie

- Waterhuishoudingsplan
Er wordt een waterhuishoudingsplan gemaakt. Daarin wordt rekening gehouden met hoogteliggingen. We vangen regenwater in de nieuwe situatie zo goed mogelijk op binnen het plan.
- Afkoppelen van regenwater
Het afkoppelen van de flats is interessant, zeker omdat de regenpijpen aan de buitenkant zijn aangebracht. Deze nemen we mee in de plannen. De aanwezigheid van de bestaande bomen geven helaas te weinig ruimte voor graafwerkzaamheden om een wadi/vijver aan te leggen. We zoeken naar andere oplossingen.

We gaan in ieder geval het regenwater opvangen onder de rijbaan van de Havezatelaan in een waterbergende fundatie. Verder maken we gebruik van infiltratierolering, waarbij het regenwater op de plek in de bodem kan zakken en niet met het vuilwater wordt afgevoerd.

- Opvang in hangregenton
Een suggestie wordt gedaan om alle appartementen te voorzien van (opvang)hangregentonnen. Dit kan een item zijn voor de Verenigingen van Eigenaren.
- Alle overige woningen/particulieren kunnen zelf kiezen om regenwater van het dakoppervlak af te koppelen. [Hiervoor is subsidie beschikbaar.](#)

Duurzaamheid

- Materiaalgebruik:, we schrijven voor om duurzame producten toe te passen. Materiaal uit hergebruikt beton bijvoorbeeld.
- Parkeerkoffers bij de flat worden in dit ontwerp uitgevoerd in betonstraatstenen. Voor waterdoorlatende verharding is niet gekozen, onder andere vanwege bladval en dichtslibben van de doorlatende voegen. Er wordt bekeken om, waar mogelijk, oppervlakkig het regenwater op te vangen en in de bermen te brengen.
- Het bedekken van de platte daken van flats en/of garageboxen, bijvoorbeeld met een mossoort (sedum), is een aangelegenheid van Woonbedrijf Ieder1 of van de Verenigingen van Eigenaren. De gemeente is geen eigenaar van de boxen en flats.
- Kijk op www.deventerstroomt.nl voor meer tips op het gebied van verduurzaming rondom uw eigen woning.

Bomen en groen

- Vanuit een landschappelijk karakter is bekeken om zoveel mogelijk waarde en beeldbepalende bomen te behouden en het plangebied minder te verharderen en meer te vergroenen. Echter ontkomen we niet aan het kappen van enkele bomen. Hiervoor vragen we een kapvergunning aan. Via herplant gaan we op zoek naar locaties voor nieuwe bomen in het plangebied, maar ook daar buiten.
- We kiezen voor zowel gazon als bloemrijk gras (goed voor vlinders en bijen) en voor hagen en beplantingsvakken. Zie de tekeningen onderaan deze pagina.
- Het wandelpad gaat in het nieuwe ontwerp door het groengebied. In heel oude tijden was dat ook zo. Dit past geheel in het toekomstige beeld van de laan. Het pad wordt uitgevoerd met een halfverharding dat geschikt is voor gebruik van wandelwagen, rollator en rolstoel. Dit is een ander materiaal dan langs de Keizer Karellaan gebruikt is. In Park Keizerslanden wordt momenteel een pad aangelegd met hetzelfde materiaal.

Verlichting

- Het verlichtingsplan moet nog gemaakt worden. Daarin nemen we de opmerkingen mee rond voldoende verlichting van de weg, fietsstroken, de energiezuinigheid en het ongewenste lichtinval van de lantaarnpalen in woningen mee.
- Het gebruik van bewegingssensoren rondom de flats is een onderwerp voor de Verenigingen van Eigenaren.

Overige punten

- De gemeente ontwerpt het liefst met zo min mogelijk obstakels in de vorm van bijvoorbeeld (afzet)paaltjes. Er komen dus geen paaltjes, maar we plaatsen bijvoorbeeld een afzetting van de parkeerplaatsen bij de flats door middel van groenvoorziening, blokhagen of iets vergelijkbaars. Daarmee wordt voorkomen dat binnendoor van de ene naar de andere flat gereden kan worden.
- Containers en afvalinzameling
Locaties van containers is altijd een discussie. Het gaat om ondergrondse containers. Bij juist gebruik geven deze geen stank en geen beeld van afval. De positie van de containers is centraal, zodat de loopafstand kort is. Op de locatie kijken inderdaad meerdere woningen uit, maar de sociale controle kan overlast hierin verminderen.
- Afvalscheiding
Circulus-Berkel is verantwoordelijk voor de keuze van de scheiding van afval. Circulus-Berkel heeft aangegeven dat zij per flat mogelijk verschillende containers wil plaatsen.

Op dit moment is het nog niet duidelijk of er extra containers gaan komen. In de plannen hebben we al wel de mogelijkheid en de ruimte voor die extra containers ingetekend.

- Garageboxen en bereikbaarheid
De garageboxen en parkeerplaatsen zijn allemaal bereikbaar via een rijbaan van betonstraatstenen. De oppervlaktes zijn vergroot in het voorlopig ontwerp.
- Vervangen Waterleiding
We weten dat ook Vitens een opdracht heeft om waterleidingen aan de flatzijde te vervangen. Wij proberen de werkzaamheden op elkaar af te stemmen, zodat de overlast zo min mogelijk is.