

Deventerweg in Zutphen krijgt vooroorlogse allure én de dubbele bomenrij terug

Grootschalige renovatie op een hybride manier: ontwerp ligt deels bij de burger en deels bij Smitrinsma





4 min. leestijd

Projectleider Bertil Jansen van de gemeente Zutphen moet voor de grootschalige renovatie van de Deventerweg in Zutphen met veel belangen rekening houden. Het bestaande wegtracé liep op zijn laatste benen en moest nodig vernieuwd worden.

Auteur: Hein van Iersel

De Deventerweg is een van de gezichtsbepalende toegangswegen tot het oude centrum van de voormalige vestingstad Zutphen. De weg kreeg diens uitstraling begin 1900, toen Zutphen niet langer een vestingstad was. Links en rechts verschenen al snel mooie karakteristieke herenhuizen voor de gegoede burgerij van Zutphen. Het geheel werd afgemaakt met een dubbele bomenallee. Direct na de Tweede Wereldoorlog veranderde de aankleding van de straat. De binnenste bomenrijen werden gerooid en er werd een 13 meter brede asfaltlaag aangelegd. Bertil Jansen: 'Uit onderzoek bleek dat dit asfalt aan het einde van diens technische levensduur was gekomen. Het was duidelijk dat er iets moest gebeuren.'

Een andere belangrijke reden om de weg te renoveren, is het grote aantal ernstige ongelukken dat hier gebeurd is. In korte tijd vonden er negen ongelukken plaats, waarvan twee met een dodelijke afloop.

Keuzes

Ik sta met Bertil Jansen en Henk Meijers van Boomkwekerij Noordplant op het begin van het nieuwe 700 meter lange tracé. Projectleider Jansen legt kort uit waarom gemeente Zutphen dit besluit heeft genomen. Er moest rekening worden gehouden met de eisen en wensen

van veel gebruikers: Bewoners, automobilisten en fietsers. Gelukkig zijn de huizen begin 1900 met een totaal wegprofiel van 30 meter breed ruim uit elkaar geplaatst, anders zouden de voortuinen, links en rechts een ventweg, een dubbele bomenrij, parkeren, fietsen en autoverkeer, niet mogelijk zijn geweest binnen dit profiel. Eigenlijk is ervoor gekozen om al die functies apart in te tekenen. Eerder was dat niet het geval. Toen konden de fietsers weliswaar gebruik maken van de ventweg, maar kozen zij voornamelijk voor de fietsstrook op de rijbaan. Dit was een onwenselijke en vooral ook onveilige situatie. Vandaar dat gekozen is voor de aparte fietsstrook. De politiek heeft ook de oplossing geopperd om fietsers over de ventweg te leiden, maar de bewoners waren bang dat dit vooral 's ochtends, met veel fietsende schooljeugd, te druk zou zijn geweest.

Samenwerken

Bertil Jansen: 'Voor het ontwerpproces hebben we dus gekozen voor een hybride werkwijze, met aan de ene kant burgers en hun wensen en aan de andere kant de vakspecialisten binnen de gemeente en het Zutphense ingenieursbureau Smitrinsma, die al die zaken verwerkt hebben in één technisch ontwerp.' Ivo Stevens van Smitrinsma: 'Ik kijk met veel plezier terug op dit project en op de manier van samenwerken. Het



Ansichtkaart uit jaren 20 30 met de dubbele bomenrij



In de zomer geplante iepen in de ondiepe wadi tussen rijweg en fietspad

is een zeer effectief als je op deze wijze met de buurt mag afstemmen. Hierdoor ontstaat een vlot en vooral ook gedragen plan'.

Bomen

Veel burgers hadden het verzoek om de straat groener te maken. Dat wordt in belangrijke mate gerealiseerd door de dubbele bomenrij.



Henk Meijers
Noordplant



Bertil Jansen
gemeente Zutphen



Ivo Stevens
Smitrinsma



Bomen in 2030



Kolken of eigenlijk 'slokops' in de wadi's. Deze slokops treden pas in werking bij extreem noodweer. Het water van een gewone regenbui zal wegzakken in de ondergrond van de wadi's.

Ivo Stevens: 'Dit is een zeer effectieve manier van samenwerken. Hierdoor ontstaat een vlot en vooral ook gedragen plan'.

De andere bomen hebben vorig jaar al een opfrisbeurt gehad, met mycorrhiza's en voedingsstoffen. Dat werk werd uitgevoerd door Wolterinck Bomen. De bomen die eerder waren uitgevallen of tijdens de voorbereidingen waren gekapt, werden vervangen door andere bomen. De oorspronkelijk bomen waren allemaal lindes, maar de gaten in de bomenrij werden opgevuld met een mix van lindes en andere soorten, waaronder *Celtis australis*, *Styphnolobium japonicum* 'Regent', *Pyrus calleryana* 'Chanticleer' *Gleditsia triacanthos* STREET KEEPER ('Draves') en de lindes *Tilia cordata* 'Rancho' en *Tilia heterophylla* 'Prestige'. De binnenste rij bomen, die in een ondiepe wadi direct langs de rijbaan zijn geplant, bestaat volledig uit iepen, waaronder 'New Horizon', 'Rebona', 'Homestead', 'Lobel' en 'Clusius'. Alle bomen, doorgaans in de maat 20-30 drkl, zijn geleverd door Boomkwekerij Noordplant. Natuurlijk zijn de bomen voorzien van voldoende bomengrond en ruime groeiplaatsen. Het is opmerkelijk dat de eerste bomen in het groeiseizoen zijn geplant. Henk Meijers: 'Wij hebben deze bomen vooraf in het depot gezet. Dat houdt in dat ze in het plantseizoen normaal zijn geroid en daarna op ons containerveld in de

schors zijn gezet. Ze zijn pas recent uitgeleverd aan Zutphen. Bertil Jansen: 'Dat is eigenlijk heel goed gegaan. Natuurlijk is het iets duurder, maar die meerprijs is het zeker waard.'

Groen

De dubbele rij bomen is niet het enige groen in de gerenoveerde straat. De ondiepe wadi, waarin de iepen werden geplant, wordt volgend jaar ingezaaid met een bloemenmengsel. De bomenspiegels van buitenste bomenrij worden geplant met een haag

Verder zijn de parkeerplaatsen op de ventweg breder geworden dan in het historische ontwerp. Burgers kunnen hun auto nu helemaal op de parkeerplaatsen kwijt en de auto hoeft niet langer met een wiel op de ventweg te staan. De parkeerstroken zijn uitgevoerd met grasbetonstenen om wateroverlast zoveel mogelijk te voorkomen. Door een combinatie van de ventweg en een fietspad zou er meer ruimte voor groen zijn geweest, maar er is in samenspraak met de bewoners voor gekozen om dit niet te doen.

Budget

Bertil Jansen: 'Wij hebben van de raad een bud-

get van 2,9 miljoen euro gekregen en ik wil binnen het budget blijven. Toch bestaat er natuurlijk altijd de mogelijkheid dat er onverwachte dingen gebeuren. Daarom hebben we voorafgaand aan het project een risico-inventarisatie gemaakt. De conclusie was dat we de risico's goed ingecalculeerd hadden, ook het risico op munitie in de ondergrond. Rondom de Deventerweg is in de oorlog stevig gevochten, maar na de oorlog zou het gebied goed schoon zijn gemaakt. Die inschatting klopte niet helemaal. Direct na de oorlog zijn de schuttersputjes opgevuld met puin en scherven. Onder dat puin is klaarblijkelijk nooit geruimd en daar hebben we niet ontplofte explosieven gevonden. Toen we onder in de schuttersputjes, die tussen de bomen waren gegraven, voor de derde keer restanten van granaten aantroffen, hebben we een gecertificeerd CS 000 (Certificatieschema opsporen ontplofbare oorlogsresten)-bedrijf in moeten schakelen. Later hebben we ook nog intacte granaten gevonden. Een CS 000 -bedrijf inhuren en bijkomende kosten als een minigraver is duur, om precies te zijn €9.000 per week, maar je kunt het risico niet lopen om te graven zonder een dergelijk-bedrijf. De wethouder was trouwens heel begripvol. Hij snapt dat zoiets onvoorzien is.'

Aannemer

Het werk aan de Deventerweg is aangenomen door de NTP Groep uit Enschede. Jansen is positief over de samenwerking. Voor een dergelijk project verwacht Jansen medewerkers die net wat preciezer en voorzichtiger werken dan je normaal gesproken van een infrabedrijf zou verwachten. De oplossing is simpel. Duidelijk maken



Ruime groeiplaatsen voor bestaande bomen



Parkeerplaats uit grasbetonstenen



Easypath modulaire fietspad

dat je met een vast team wilt werken en vanaf het begin van het traject. Jansen: 'Als je meteen duidelijk maakt wat je als opdrachtgever belangrijk vindt, blijkt een project goed te verlopen, is mijn ervaring.' Wat daar ongetwijfeld bij geholpen heeft is een korte *on-the-job* training die gegeven is door Jansen in samenwerking met Smitrinsma. Jansen: 'Grondwerkers en stratenmakers zijn zich niet altijd bewust van de effecten van hun werkzaamheden op de bestaande bomen. Daarom is ter plaatse uitleg gegeven over hoe ze zo weinig mogelijk schade kunnen toebrengen aan de bestaande bomen. Soms betekent dat dat er bijvoorbeeld minder ontgraven kan worden dan de tekening aangeeft, of dat een stuk betonband niet geplaatst kan worden.'

Ervaring

Heel bijzondere technieken zijn er in het werk niet gebruikt. Of het zou de toepassing van het Easypath fietspad moeten zijn. Easypath is een modulair fietspad, dat is vervaardigd uit prefab betonnen elementen, die door middel van een strip uit gerecycled plastic aan elkaar gekoppeld worden. De strips zijn makkelijk weer te verwijderen en daardoor kun je met een aantal zuignappen één of meerdere modules uit het fietspad verwijderen. Zoiets is niet ondenkbaar, omdat het complete leidingennetwerk en het riool onder dit fietspad zijn geïnstalleerd. Het wegtracé is uitgevoerd in Wienerberger gebakken dikformaat klinkers. Bertil Jansen: 'Normaal zouden we zo'n oppervlak machinaal leggen. Wij hebben er echter voor gekozen om dit met de hand te doen. Dan krijg je toch een iets strakker verband en kan de bestrating beter tegen de invloeden van zwaar verkeer. Als je hiervoor kiest, moet je dit wel beargumenteren.'

Toekomst

Het huidige project omvat een totaal tracé van 700 meter, tot aan het kruispunt met de van der Capellenlaan. Jansen hoopt dat er aanvullend nog een klein stuk aan de renovatie geplakt kan worden. Dan kan er eind gemaakt worden aan die onveilige situatie.



Archeologische vondsten