

Vragen voor projectteam inzake herinrichting Zeeheldenbuurt Datum: 1 juli 2024  
Van: vereniging ZHB, actieve bewoners  
Aan: Bram Friesen, Marlies Dekkers, projectteam  
Reactie ontwerpteam gemeente Ede: 04-07-2024

#### Vragen vereniging ZHB, actieve bewoners

#### Beantwoording projectteam gemeente Ede

##### 1. Weginrichting

2. Wat zijn de beweegredenen om te kiezen voor een inrichting te kiezen als eenrichtingsstraat zonder uitwijkvakken i.c.m. eenrichtingsverkeer in een deel van de wijk.

Beweegredenen:

- Een breedte van 3,85 m is verkeersremmend
- Beschikbare ruimte in relatie tot de diverse opgaves zoals groenopgave
- In de wijk Kernhem is deze breedte succesvol toegepast
- Uitwijkvakken zijn de inritten
- Groenopgave
- Vrije looproute

2. Met welke onderzoeken en beleidsdocumenten wordt dit gestaafd?

De basis is de ASVV (richtlijn Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom)  
Verder niet gestaafd op basis van onderzoeken of beleid maar op basis van verkeerskundige ervaringen.

Voordelen:

- Meer gestructureerde inrichting
- Meer ruimte voor vergroening
- Meer ruimte voor kenmerkende bomen
- Meer ruimte voor voetgangers (breder trottoirs)
- Verkeersveiligheid
- Snelheidsremmend (voertuigen moeten op elkaar wachten)
- Meest efficiënte inrichting voor een integraal ontwerp

3. Welke voordelen heeft deze keuze heeft voor de bewoners t.o.v. de twee-richtingsverkeersinrichting die we nu hebben en waar iedereen tevreden mee is.

Ja dit kunnen zij doordat een geleideband met een flauwe helling en hoogteverschil van 5 cm over een breedte van 20 cm wordt toegepast.

4. Kunnen mensen met bakfietsen, scootmobielen en fietsers met kinderen wel veilig en comfortabel uitwijken naar de verhoogde inritten en verhoogde lege parkeerplaatsen bij tegemoetkomende autoverkeer in een straat van max 3,85m.

Verder:

Bij tegenmoet komen van een auto is de beschikbare ruimte voor een bakfiets (ca. 0,60-0,85 m breed):

Rijbaanbreedte = 3,85 m

Breedte auto = ca. 2,00 m

Beschikbare ruimte bakfiets = 3,85 m - 2,00 m = 1,85 m

Gekozen is om de "normale" uitwijkvakken te realiseren ter plaatse van de inritten en parkeerplaatsen die niet in gebruik zijn.

Dat is in de huidige situatie niet anders.

5. In het voortraject is wel overleg geweest over de verhogingen op kruisingen (dat staat ook in de kansenkaarten), maar er is nooit gesproken over de nu gekozen inrichting met verhoogde parkeervakken en verhoogde inritten, terwijl dit toch een essentiële verandering is van de inrichting. Wat is er veranderd in de inzichten dat deze inrichting nu zo wordt voorgesteld Daar zit nu juist nu juist de crux. De meeste problemen met het ontwerp komen voort uit de keuze van de inrichting: eenrichtingsinrichting voor 2 richtingen zonder normale uitwijkvakken en met verhoogd parkeren i.c.m. eenrichtingsverkeer in een flink aantal straten. Deze strategische keuze is niet overlegd met de bewoners. Zie ook de startnotitie van het project.

Uitgangspunten:

- Behouden 2 richtingen tenzij
- Snelheidsverlaging door smal profiel
- Snelheidsverlaging en aanduiden gelijkwaardige kruising middels plateau's
- Geheel volgens ASVV

Verhoogd parkeren omdat:

- Voldoen aan de wateropgave (waterberging op straat)
- Optimale oplossing vanwege parkeeropgave (minder hoeken)
- Technische keuze bepaald in het reduceren van trottoirbanden
- Minder impact op bomenstructuur
- Scheiding van functies

6. Waarom wordt vastgehouden aan verhoogd parkeren in de smallere straten?

6. In andere heringerichte delen van de gemeente is het wel mogelijk gebleken op straatniveau te parkeren, zie ook de Kolkakkerbuurt. Waarom dan bij ons niet?

De Kolkakkerbuurt kent een ander profiel in zowel uitstraling als breedte en aanwezig groen (bomen) en is niet 1 op 1 te kopiëren naar de integrale uitdagingen die in de Zeeheldenbuurt spelen.

Zo heeft de Kolkakkerbuurt veel minder bestaande en beeldbepalende bomen waar rekening mee gehouden moet worden. Deze bomen beperken de inrichtingsopgave voor de Zeeheldenbuurt waar de Kolkakkerbuurt minder last van heeft.

Vergelijking gaat alleen op als de breedte, functies, omstandigheden, bomen, uitgangspunten, k&L, parkeerdruk gelijk zijn.

7. Verhoogd parkeren levert minder waterberging in de straat en dus grotere kans op wateroverlast. Is hier in het ontwerp rekening mee gehouden en zo ja, hoe?

Hier is in het ontwerp rekening gehouden.

Een complete rioolberekening is gemaakt om het nieuwe riool te dimensioneren (bepaling diameters). Hierbij is tevens het huidige ontwerp opgenomen in de benodigde waterberging.

Vanwege het verhoogd parkeren is juist gekozen voor een omgekeerd dakprofiel van de weg t.b.v. de waterberging.

8. Zijn er evaluatiegegevens van vergelijkbare buurten waar een soortgelijke inrichting is toegepast en waar we kunnen gaan kijken om te zien hoe e.e.a. functioneert? We zouden graag deze informatie ontvangen.

8. Van de cluster Concoridialaan hebben we bij de bewoners zelf geëvalueerd en de conclusie daaruit is dat bewoners zeer ontevreden zijn.

9. Parkeren op straatniveau heeft de volgende voordelen:

- Mooier, rustiger straatbeeld.
- Meer ruimte voor parkeren
- Comfortabeler uitstappen

d. Op het trottoir parkeren vermindert de omgevingskwaliteit, daarmee het woongenot en de vastgoedwaarde (met kans op schadeclaims)

e. Lagere aanlegkosten.



Foto 1. Bovenstaand foto is een voorbeeld voor hoe de bewoners de inrichting graag zouden zien.

10. Wat kan worden verwacht ten aanzien van het geluidsniveau van de klinkers die worden voorgesteld? Hoeveel extra geluid gaan de voorgestelde klinkers maken?

11. Zijn deze argumenten in de afweging van al-of-niet verhoogd parkeren meegenomen en zo ja, hoe dan?

12. In het ontwerp is weinig aandacht besteed aan de toegangswegen van de buurt (Slijpkruikweg, de Ruyterstraat, Piet Heinstraat, van Heemskerckstraat etc.). Wat wordt gedaan om te zorgen dat de afwikkeling van het in- en uitrijdend verkeer minimale opstoppingen en daarmee gevaarlijke situaties oplevert?

13. In het ontwerp worden trottoirs opgeofferd voor groenvakken. Dit beperkt de functionaliteit van de straat voor voetgangers en voor in-en-uitstappen/in- en uitladen van auto's. Ook beperkt het de mogelijkheid van kinderen om veilig van het trottoir gebruik te maken (blokje om). Verder worden op verschillende plekken de trottoirs onderbroken door groenvakken. Welke afweging is daarbij gemaakt tussen groen, functionaliteit en veiligheid voor voetgangers. Welke prioriteitstelling heeft het project daarbij gemaakt?

14. De rijwegbreedte van 3,85 beperkt de bereikbaarheid tijdens calamiteiten. Als er een vuilnisauto of bezorgdiensten in de straat staan kunnen hulpdiensten wellicht niet tijdig ter plekke komen. Hoe gaat het ontwerp dit oplossen.

15. De smallere rijweg vraagt grotere bochtstralen. Is hier op alle kruispunten voldoende rekening mee gehouden, inclusief de locatie van parkeerplaatsen.

## 2. Eenrichtingsverkeer

Evaluatiegegevens zijn niet beschikbaar.

De rijbaan in de Concoridialaan is 3,50 m breed. In de Zeeheldenbuurt hoofdzakelijk 3,85 m.

Dank voor de opmerking

Dank voor de opmerking

Dank voor de opmerking

Dank voor de opmerking

Dank voor de opmerking

Dank voor de opmerking

Het extra geluid bedraagt ca. 1,5 dBA

Wij nemen aan dat bedoel is de argumenten onder punt 9?

Ja deze argumenten zijn meegenomen waarbij ook nog is gekeken naar de verkeersveiligheid, vergoeningsopgave, behoud van bestaande (vaak beeldbepalende) bomen, de wateropgave, biodiversiteit, hittestress, bereikbaarheid en toegankelijkheid

Het ontwerp is gestart met een analyse over de verkeersbewegingen (verkeerscirculatieplan) voor de wijk i.r.t. de omgeving

Hier heeft inmiddels een ontwerpverbetering plaats gevonden. De eerste gedeeltes van deze straten worden breder ontworpen zodat voldoende ruimte is om in- en uitrijdend verkeer van en naar de Molenstraat te passeren.

Afwegingen:

- Groen: robuuste groenvakken van ruime omvang (geen snippergroen). Bewust gekozen om in veel gevallen aan 1 zijde van de straten te vergroenen en aan de andere zijde trottoir te realiseren

- Functionaliteit: trottoirs die voldoende breedte zijn voor rolator en rolstoelgebruikers en deze te kunnen passeren

- Veiligheid: Duidelijke looproute waardoor met oversteeklocaties op kruispunten. Tevens trottoirs gescheiden van overige functies (rijbaan en parkeren) verhoogd de veiligheid

- Klimaatadaptief; minder verhard, hittestress

- Reductie grondstoffen beleid 2030 (reductie CO2)

Dit lost het ontwerp niet op en is in de huidige situatie ook het geval (zeker als auto's geparkeerd staan). Betreffende obstakel zal zich moeten verplaatsen.

Toetsing door hulpdiensten is een must voor ontwerpen. Tevens volgens ASVV

Ja, alle bochtstralen zijn getoetst met draaicirkels van personen- en vrachtauto's

1. In de meedenksessies werd door de betrokken gemeenteambtenaren gesteld dat er geen eenrichtingsverkeer zou worden gesteld, omdat dat meer verkeersbewegingen met zich mee brengt en bovendien in het algemeen de snelheid op de straat kan vergroten door het ontbreken van tegenliggers. In de startnotitie staat expliciet dat er met instellen van eenrichtingsstraten terughoudendheid wordt betracht. Het is dan ook verbazend dat er nu een ontwerp is gemaakt waar op verschillende straten (5 tot 6 van de in totaal 14 straten) wel eenrichtingsverkeer wordt ingesteld. Met grote gevolgen voor omliggende straten m.b.t. het aantal verkeersbewegingen. Waarop is deze wijziging in het gepresenteerde beleid gebaseerd en had deze niet bewoners besproken moeten worden?

2. Wat zijn de criteria op basis waarvan besloten wordt een straat eenrichtingsverkeer te maken?

2. Zijn de verkeersstromen in de huidige situatie bekend van zowel auto als fietsverkeer (nulmeting) en is er ook geanalyseerd wat de gevolgen voor de rest van de buurt zijn?

2. Wordt dezelfde meting van de verkeersstromen ook uitgevoerd na invoering van de nieuwe situatie?

2. En op basis van welke criteria en normen wordt dan besloten om verder eenrichtingsverkeer in te stellen?

3. Waar is de mogelijke instelling van eenrichtingsverkeer in de Piet Heijnstraat op gebaseerd. Deze heeft overduidelijk grote gevolgen voor extra verkeersbewegingen elders. Is dit in de overwegingen betrokken?

3. Tegen welke voordelen moet dit opwegen? (zie ook vraag 2)

4. Is er met de Lettertuin gesproken over een sterk aanbevolen en door de school gehandhaafde rijroute. Waarom is hier niet voor gekozen? Eenrichtingsverkeer geldt 24x7, terwijl het probleem slechts op enkele uren per dag en vijf dagen per week geldt en niet speelt tijdens schoolvakanties. Buiten het spitsuur voor de school vraagt het onnodig van bewoners en hun bezoekers om omwegen te maken. Is dit in de afweging meegenomen?

4. Is er met de Lettertuin gesproken over een sterk aanbevolen en door de school gehandhaafde rijroute

4. Waarom is hier niet voor gekozen?

4. Eenrichtingsverkeer geldt 24x7, terwijl het probleem slechts op enkele uren per dag en vijf dagen per week geldt en niet speelt tijdens schoolvakanties. Buiten het spitsuur voor de school vraagt het onnodig van bewoners en hun bezoekers om omwegen te maken. Is dit in de afweging meegenomen?

5. Eenrichtingsverkeer is te overwegen als brede draagkracht is van bewoners in de straat en het niet tot extra bewegingen in de buurt leidt (bv Banckertplein om en om of de Karel Doormanstraat). Is het wel te rechtvaardigen om bewoners elders (bijvoorbeeld Bettekamp, Slijkruikweg) met extra verkeer op te zadelen als gevolg van de verkeersproblemen van een school?

6. Geldt het voorgestelde eenrichtingsverkeer voor zowel auto's, bromfietsen als fietsen?

### 3. Snelheidsbeperkingen

a. De verhoogde trottoirs in combinatie met verhoogd parkeren aan één kant van de straat wordt gepresenteerd met het argument dat de beschikbare rijbaan er smaller door wordt en de snelheid minder. Met een breedte van 3.85 biedt dit echter aan automobilisten het beeld van een rechte overzichtelijke bak/vrije rijweg. Op langere straatdelen kan dan nog steeds een flinke vaart worden gemaakt. Dit is iets wat je met de inrichting zou willen voorkomen (principe van duurzaam veilig). Signalen uit de Concordialaan en omgeving geven aan dat ook daar de snelheid niet merkbaar is verminderd. Leidt versmalling van de beschikbare rijweg in combinatie met eenzijdig parkeren niet eerder tot grotere snelheden dan in de huidige situatie met afwisselend parkeren op straatniveau?

4 straatgedeeltes (kruising tot kruising) worden éénrichting verkeer:

- De Ruyterstraat vanaf Cortenaerstraat - Molenstraat
- Banckertplein (2x)
- Karel Doormanstraat

Mogelijk dat de van Zantenstraat ook éénrichtingverkeer om de bestaande bomen te behouden en meer groeiruimte te bieden.

De Zeeheldenbuurt heeft een rijbaanlengte van ca. 5.800 m waarvan ca. 580 m éénrichting wordt (excl. van Zantenstraat)

Criteria:

- Verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid
- Structureren van de school omgeving
- Gebrek aan ruimte (Karel Doormanstraat)
- Onderdeel van de visie uit het verkeerscirculatieplan

Veel onderdelen zijn onderdeel van het verkeerscirculatieplan: functies, aantallen, verkeersstromen, fietsroutes

Een analyse voor gevolgen is niet uitgevoerd.

Nee.

Functies en aantallen veranderen niet.

Indien wens en voldoende draagvlak uit de buurt komen, worden straten als éénrichtingsverkeer uitgevoerd/aangeduid. Dit maakt voor het wegprofiel niets uit (behoud van 3,85 m breedte)

Deze is gebaseerd op het vergroten van de verkeersveiligheid ter plaatse van de Lettertuin. Zeker ten tijde van het naar school brengen en halen van kinderen. Denk hierbij aan voorkomen van kinderen die tussen auto's oversteken om naar school te gaan.

Het verhogen van de verkeersveiligheid ter plaatse van de school is ons inziens een meer belangrijke afweging dan mogelijk verhoogd aantal verkeersbewegingen.

Voordelen:

- Verkeersveiligheid.
- Veiligheid voor de kinderen.
- Voorkomen van chaos rondom de school (al het verkeer komt van alle kanten).
- Ontmoedigen kinderen naar school brengen met de auto.
- Structureren van de school omgeving

Eénrichtingverkeer is juridisch niet te reguleren voor gezette tijden.

Het verhogen van de verkeersveiligheid ter plaatse van de school is ons inziens een meer belangrijke afweging dan twee-richting verkeer.

Afweging vanuit verkeerskundige visie

Hier is niet over gesproken

Hiervoor is gekozen omdat:

- Verkeersveiligheid.
- Veiligheid voor de kinderen.
- Voorkomen van chaos rondom de school (al het verkeer komt van alle kanten).
- Ontmoedigen kinderen naar school brengen met de auto.
- Structureren van de school omgeving

Het verhogen van de verkeersveiligheid ter plaatse van de school is ons inziens een meer belangrijke afweging dan twee-richting verkeer.

Piekmomenten zijn maatgevend voor een inrichting als deze.

Het verhogen van de verkeersveiligheid ter plaatse van de school is ons inziens een meer belangrijke afweging dan mogelijk verhoogd aantal verkeersbewegingen.

Bromfietsen en fietsers worden uitgezonderd.

Het doel van het ontwerp is niet om de snelheid te minderen. Het doel is een verkeersveilige woonomgeving. Gedrag van hardrijders is niet met een ontwerp uit te sluiten.

Een inrichting met zig-zag gaat ten koste van de overige projectopgaves (vergroening, biodiversiteit, behoud van bestaande bomen, bereikbaarheid (trottoirs)).

De ASVV gaat uit van een totaal inrichting van rijbaanprofiel, functie, materiaal, elementen als verlichtingsmasten, bomen en groen met de maatregelen op de kruisingen (kleur, verhoogd, gelijkwaardig)

a. Zijn er onderzoeksgegevens/metingen beschikbaar die aantonen dat snelheid in smalle rechte straten lager is dan in de door ons voorgestelde bredere straat met zig-zag parkeren (straat breedte conform de richtlijnen van het CROW voor tweerichtingsverkeer).

b. Op de kansen-en knelpuntenkaart uit startnotitie is het een beperkt aantal straten waar een te hoge snelheid van auto's is vastgesteld. Het gaat dan met name om de doorgaande routes zoals de WJ Bitterstraat, Trompstraat en van Galenstraat, die deels wel een breedte hebben van 4.85m en waarbij parkeren aan een kant is gesitueerd. Wel onderscheid maakt het ontwerp in snelheidsremmende maatregelen in het straattype?

b. Wel onderscheid maakt het ontwerp in snelheidsremmende maatregelen in het straattype?

b. Heeft het project vastgesteld wat specifieke plekken zijn om snelheidsremmende maatregelen uit te voeren? Zo is de bocht tussen de Witte de Withstraat en de Kraatsweg bij bewoners bekend om de hoge snelheid. Waarom wordt in straten waar niet te hard gereden wordt een smalle breedte toegepast en waar wel te hard wordt gereden een bredere?

b. Waarom wordt in straten waar niet te hard gereden wordt een smalle breedte toegepast en waar wel te hard wordt gereden een bredere?

• In de huidige situatie wordt zigzag-rijden afgedwongen omdat auto's aan beide kanten geparkeerd worden. Vrijwel de gehele dag door staan er wel geparkeerde auto's in de straten. Dit geeft een onoverzichtelijk beeld voor de automobilist, wat bijdraagt aan een lagere snelheid. In het ontwerp kan zigzag / slingerend rijden worden gestimuleerd door parkeervakken en plantvakken links en rechts af te wisselen (as-verspringen). Zie de Telefoonweg en ook de Schaapsweg waar de afwisseling van parkeervakken links en rechts van de rijbaan verkeer dwingt tot langzaam rijden. Waarom wordt dit principe niet als leidend principe toegepast?

#### 4. Bomen en groen

a. Als bomen doodgaan kunnen ze volgens communicatie gemeente vaak niet worden vervangen in verband met de kabels en leidingen. Alleen als er geen kabels en leidingen in de ondergrond aanwezig zijn op de plekken van mogelijke groenvakken dan kunnen er bomen geplant worden. Dit betekent dat veel straten steeds kaler worden (Zie Cortenaerstraat, Bettekamp), waarmee het karakter van de straat wordt aangetast. Waarom kunnen bomen die zijn of worden weggehaald niet op dezelfde plek of andere plek worden vervangen?

a. Ook onder de bestaande boom liggen kabels en leidingen. Is voorzichtig graven niet mogelijk, of anders enkele meters verder op planten?

b. De straten waar de bomen vervangen moeten worden zijn de straten waar de bomen er erbarmelijk bij staan. Dit is onder andere in de Ruijsstraat waar in het verleden een verkeerde soort boom is geplant (een prunus soort die de neiging heeft erg veel opschot te produceren en scheef te groeien met meerdere toppen waardoor vaak een top uit breekt). Hier zijn ook al meerdere bomen uitgevallen in de loop der tijd. Voor boomspiegelen wortelstelsels zijn tegenwoordig ook wortelkerende en wortelgeleidende voorzieningen beschikbaar waardoor bomen ook tussen kabels en leidingen geplant kunnen worden en de kabels en leidingen beschermd worden en de boom in een bepaalde richting gestuurd wordt met de wortels. Ook de keuze van de boom maakt ook een hoop mogelijk. De ene soort wortelt anders dan de andere en is daardoor meer geschikt in een druk kabelbed.

c. Waarom worden deze mogelijkheden niet toegepast om tot vergroening te komen in deze buurt?

d. Als kosten het probleem zijn: wat zijn dan de extra kosten voor het plaatsen van een boom in een kabelbed.

e. Wat is de daadwerkelijke bijdrage van de snippergroenvakken aan biodiversiteit in de buurt, mede gezien het feit dat veel bewoners substantiële tuinen hebben.

e. Om hoeveel vierkante meter gaat dit in vergelijking met de vierkante meters groen die we op openbare of privé grond hebben?

Onderzoeks- en meetgegevens zijn niet beschikbaar.

Een vergelijk van deze 2 type straten is niet gemaakt en is niet te maken. Iedere situatie is gebiedseigen, specifiek en afhankelijk van de inrichting.

Het aantal verkeersbewegingen in deze straten is hoger dan in andere straten. Daardoor is de breedte in deze straten nodig vanwege de doortroming en parkeren op de rijbaan mogelijk. Dit is geanalyseerd en heeft geresulteert in het verkeerscirculatieplan.

Snelheidsremming vindt plaats door toepassen van verkeersdrempels en -plateau's

Een onderscheid vindt niet plaats.

Snelheidsremming vindt plaats door toepassen van verkeersdrempels en -plateau's

Het aantal verkeersbewegingen in de bredere straten is hoger dan in andere straten. Daardoor is de breedte in deze straten nodig vanwege de doortroming.

Snelheidsremming vindt plaats door toepassen van verkeersdrempels en -plateau's.

Te hard rijden is een beleving van degene die het ervaart en gedrag van degene die het doet.

Toepassen van het gekozen profiel (breedte) heeft niets te maken met de snelheid maar met de al dan niet ontsluitende functie voor de wijk.

Het aantal verkeersbewegingen in deze straten is hoger dan in andere straten. Daardoor is de breedte in deze straten nodig vanwege de doortroming.

Snelheidsremming vindt plaats door toepassen van verkeersdrempels en -plateau's.

De Telefoonweg heeft geen bomen in het trottoir staan als ook geen groenvakken. Hierdoor zijn er geen onflinten ten aanzien van parkeren en de groen en de bomen.

De Schaapsweg heeft nog ranke bomen (kleine stamdiameter) en een beperkt aantal groenvakken.

In de Zeeheldenbuurt is dit anders en geven we meer ruimte aan de bestaande grote bomen alsook meer groen (vergroening) in de wijk. Daardoor is zig-zag in de Zeeheldenbuurt geen ideale oplossing.

Jong aangeplante bomen hebben wortelgroei. Deze wortels kunnen de kabels en leidingen beschadigen doordat deze de mantel van kabels doorboren of leidingen verschuiven en breken, wat tot kostbare reparaties en mogelijke verstoringen in de dienstverlening kan leiden. Daarnaast is het in geval van storingen of noodsituaties, zoals een gaslek, cruciaal dat technici snel toegang hebben tot de leidingen. Bomen en hun wortels kunnen deze toegang belemmeren, wat de veiligheid in gevaar brengt.

Tevens omdat vervangen vaak niet mogelijk is en we dus extra zuinig zijn op de bestaande boomstructuur

Door werkzaamheden aan K&L wordt de standplaats bomen verstoort daardoor ontwikkeld de boom zich niet goed met op termijn zelfs een onveilige boom. In de tijd dat de nu volwassen bomen werden gepland was er veel minder activiteit in de ondergrond. Daarnaast is de kennis rondom het negatieve effect van bomen in combinatie met K&L ook toegenomen.

Voor de nieuwe bomen houden we rekening met de kabels en leidingen en plaatsen we wortelschermen daar waar we te dicht op K&L komen.

Het aanbrengen van zo een wortelscherm bij reeds aanwezige K&L is geen optie omdat het kabelved breed is en vele K&L onder of vlak langs de boom gaan.

Algemeen worden er géén bomen geplaatst op kabels en leidingen vanwege bovenstaande redenen. In het ontwerp hebben we integraal naar een optimale inrichting om zoveel mogelijk buiten de kabels en leidingen ruimte te reserveren voor bomen/groen.

Omwille van ruimtegebrek maar waar ruimte is en dit een oplossing biedt passen we dit toe.

Voor een enkele boom is het aanpassen van kabels en leidingen niet proportioneel ten opzichte van het daadwerkelijk planten van de boom.

Het versterken van de groenstructuur en daarmee de biodiversiteit is ontwerpuitgangspunt. Dit staat los van de aanwezige tuinen waarvan de biodiversiteit (vlinders, bijen, vogels, e.a.) vaak slecht scoren. Daarnaast is een ontwerpuitgangspunt om minder te verhardden t.b.v. het tegengaan van hittestress (klimaatverandering) en te voldoen aan het reduceren van CO2 uitstoot (opgave is reductie primaire grondstoffen 50% voor 2030). Om die reden is alle groen van groot belang.

Er is geen sprake van snippergroen vanuit de integrale opgave van klimaat, circulariteit en versterken groenstructuur.

Afstemming met de afdeling groenbeheer van de gemeente Ede is onderdeel van het ontwerpproces.

Van privé grond kunnen wij niet bepalen wat het oppervlak aan groen is. Houd hierbij rekening dat vele tuinen niet 100% uit groen bestaan maar soms wel enorm verhard (versteend) zijn. Daardoor is een vergelijk niet te maken.

In de huidige situatie is nog geen 1% van het openbaar gebied (exclusief groene pleinen) vergroend. In de nieuwe situatie wordt dit ruim 10%

f. Volgens het ontwerp kunnen parkeerplaatsen niet onder bomen gemaakt worden, vanwege de druk op de wortels. Dit is overeenkomstig de bomen-richtlijn. Op dit moment wordt al decennialang onder de bomen geparkeerd. Deze beperking in het ontwerp, geeft een grote beperking aan de inrichtingsmogelijkheden. Hoe hard is deze richtlijn. In hoeverre kan hier niet op specifieke plaatsen vanaf geweken worden ten behoeve van een meer flexibele inrichting.

g. Het argument wordt gebruikt dat "bomen door verhoogd parkeren meer ruimte krijgen". Kan dat niet anders worden opgelost bv door royalere iets verhoogde boomspiegels?

h. Wordt er een Boom Effect Analyse gemaakt bij de oudere bomen. Dat wordt met name bij grotere bomen echt wel noodzakelijk geacht als je gaat graven. Wortels komen namelijk vrij te liggen, wortels zullen ook afgekapte gaan worden (onvermijdelijk) en de vraag is of de bomen deze werkzaamheden aan kunnen. Dit dient door een boomdeskundige vastgelegd te worden.

i. Worden de infra werkzaamheden begeleid door een ETW'er. Aangezien bomen niet vervangen kunnen worden in de toekomst moet er wel met zorg omgegaan gaan worden met de bomen die we hebben en willen wij als bewoners de garantie dat de gezondheid van onze bomen nauw gemonitord gaat worden tijdens de werkzaamheden.

j. Welke plannen of ideeën zijn er al ontwikkeld voor de plantsoenen op het Banckertplein, Bij de Hendrik Stafweg en Slijpkruikgebied. Welk contact met bewoners is daarvoor geweest?

k. Welke plannen of ideeën zijn er al ontwikkeld voor de speelplaatsen in de buurt (Banckertplein, Witte de Withstraat/ Zoutmanstraat, Slijpkruikgebied) Welk contact met bewoners is daarvoor geweest?

l. De bomen in de buurt worden ook gebruikt voor vleermuisroutes (m.n. de bomenrij die nu op de nominatie staat om te worden gekapt). Het is daarom beter om bomen in een straat niet integraal te vervangen, maar geleidelijk. Is hiermee rekening gehouden in het ontwerp en uitvoering?

m. In de kansen-en knelpuntenkaart uit de startnotitie worden diverse plekken aangegeven voor vergroening. Deze kaart blijkt echter niet leidend voor het ontwerp. Ook in straten die geen vergroening behoeven, worden wel grote groenvakken toegepast, terwijl het de vraag is of bewoners zitten de wachten op deze groenvakken. Bovendien is als symbool van vergroening bomen gebruikt, terwijl het aantal bomen juist achteruit gaat en bewoners juist bomen op prijs stellen. Waarop is deze verandering in visie gebaseerd?

n. Veel bewoners geven aan niet erg blij te zijn met extra groenstroken en bang te zijn dat deze groenstroken rommelig en afvalstroken worden. Welke beplanting komt er in de groenvakken, mede gezien de diverse grote bomen waar weinig onder zal groeien?

n. Hoe garandeert de gemeente degelijk en continu onderhoud van deze groenvakken, mede in het licht van recent beleid (wisseling) om boomspiegels niet meer en later weer wel te onderhouden?

o. Neemt het boomkroonvolume af of neemt het toe en in welke mate?

##### 5. Riolering en waterhuishouding

a. Van mensen die in het Beatrix park wonen hoorden we dat bij hen na de vervanging van de riolering de ontlasting door de wc spoelden. Het nieuwe riool was namelijk veel smaller dan het oude en ze was niet aangepast aan de hoeveelheden water die van de daken van de huizen komen. Of te wel iedereen moet eigenlijk zijn hemelwater afkoppelen.

De richtlijn is niet keihard, maar het is niet voor niets een richtlijn

Daar waar een slimme combinatie te maken is (integraal ontwerp) zijn functies als parkeren en behouden bomen uitgewerkt in het ontwerp. Let op: hoe ouder de boom, hoe meer gevoelig voor ingrepen.

Het gaat niet om een richtlijn.

Onder bomen parkeren is voor bewoners minder wenselijk vanwege mogelijke vogelpoep en/of luizenpoep.

In deze is het meer vanwege het uitgraven van het cunet i.r.t. de kwetsbaarheid van de oude bomen.

Royale boomspiegels betekent minder ruimte voor overige functies. Dat is juist het lastige voor de hele Zeeheldenbuurt. Daar waar je voor het een meer ruimte wilt geven heeft dit effect op het ander.

Minder diep uitgraven van het cunet om minder diep te graven en wortels minder te beschadigen

Een BEA is reeds uitgevoerd.

Afstemming is reeds geweest met een gespecialiseerd bedrijf en een plan van aanpak is opgesteld hoe om te gaan met de werkzaamheden rondom de bestaande bomen. De inzet van de ETW'er is een van de maatregelen.

Initiatieven zijn nog niet genomen vanuit project met bewoners rondom de inrichting van Banckertplein en Hendrik Stafweg.

- Hendrik Stafweg: Deze plek valt onder het raadsbesluit van pragmatisch participeren (feitelijk de wijk informeren).

- Banckertplein: recent is een e-mail gestuurd aan de buurtvereniging (Bert Alkemade) n.a.v. vragen over de speelplekontwerpen waarop de buurt nu kan stemmen. Indien vanuit het Banckertplein behoefte is om de huidige speelplek om te vormen naar een ontmoetingsplek (binnen de kaders van wat er mogelijk is bij een initiatiefplek) dan kan dat. De gemeente gaat daar op dezelfde manier mee om als bij de Witte de Withstraat.

- Witte de Withstraat: Hier loopt een bewonersinitiatief, geïnitieerd vanuit de bewoners zelf.

- Slijpkruikgebied: Geen initiatieven anders dan dat speeltoestellen worden vervangen. Voor deze speelplek en twee andere speelplekken in de wijk kunnen bewoners op dit moment kiezen uit twee ontwerpen per plek. In de hiervoor genoemde e-mail die ingaat op de ontwerpkeuzes voor de speelplekken hebben we afgelopen vrijdag beargumenteerd waarom binnen de gemeente voor de huidige aanpak is gekozen en er niet is gekozen voor meer wijkbetrokkenheid.

Op verzoek van de wethouder zijn de pleintjes mogelijk met inbreng van bewoners verder aan te kleden. Uitgangspunt is dat het geen herinrichting maar optimalisatie van de 'wijkpareltjes' wordt.

Zoie antwoord op j.

Hier is geen rekening mee gehouden in de realisatie van het werk.

We streven naar versterken van een duurzaam en biodiverser inrichting voor alle groen, dus ook voor vogels, insecten, vlinders én vleermuizen.

De verandering is gebaseerd op de meer integrale afstemming tussen verkeersveiligheid verkeer, parkeren, vergroening, wateropgave, kabels en leidingen, beschikbare ruimte, tegen gaan hittestress, vergroten biodiversiteit.

De gemeente Ede heeft ruime ervaring met beplanting onder grote bomen en heeft daar veel in geprobeerd. Conclusie is dan een kruiden bermenmengsel het meest succesvol is om te groeien onder grote bomen. Dit wordt toegepast in de Zeeheldenbuurt.

Beleid is een integrale ontwerpogave en geen vraag aan bewoners

De eerste drie jaar zit groen onderhoud bij de aannemer de het werk realiseert. Daarna wordt het aan de gemeente overgedragen. De gemeente heeft een onderhoudscontract met een aannemer en die onderhoudt het groen. Dit gaat op beeld en dus niet met vaste frequenties.

Dat het beleid wisselt hebben wij als projectteam geen invloed op.

Hier komen we nog op terug. Vraag krijgen we nu niet beantwoord op deze korte termijn.

Een complete rioolberekening is gemaakt om het nieuwe riool te dimensioneren (bepaling diameters). Hierbij is tevens rekening gehouden met de mogelijkheid dat mensen geen daken afkoppelen (worst case scenario).

b. Hoe zit dat nu in het VO? Aangegeven is dat voor de waterafvoer bij de berekening van de riolen de normen van het waterschap zijn gebruikt. Is men hier uitgegaan van complete afkoppeling van alle huizen van het riool (zoals gepromoot wordt). M.a.w. als mensen niet afkoppelen krijgen ze dan een probleem met hun waterafvoer ( water komt in de wc's omhoog)? In de meedenkgroep steenbreek is altijd gezegd dat er geen verplichting is om van het riool af te gaan.

c. Bij met name de hoek Kraatsweg/Witte de Withstraat is veel wateroverlast. Volgens het project is dit bekend en in de startnotitie staat aangegeven dat het oplossen van de water en stankoverlast onderdeel van het plan is, maar nu wordt aangegeven dat het buiten het plan valt? Waarom niet?

d. Bewoners van de van Galenstraat geven aan dat hun straat ook een rivier is bij grote buien, mede vanwege water uit de Trompstraat. Kan de verhoogde en versmalde rijweg de wateroverlast wel aan?

e. Leveren plateaus geen probleem bij wateroverlast in de stukken straat beneden het plateau?

e. Gaat het plateau op het kruispunt Trompstraat/Slijpkruikweg geen wateroverlast opleveren in Trompstraat en Slijpkruikweg?

#### 7. Inconsistenties en fouten in het ontwerp

a. In het voorlopige ontwerp zitten een groot aantal inconsistenties en fouten. Wat wordt er gedaan om alle inconsistenties en fouten en onvolkomenheden in het ontwerp te identificeren en recht te trekken?

b. Tijdens de inloop op 10 juli zullen bovendien ook al veel bewoners op vakantie zijn. Hoe kunnen zij fouten en inconsistenties aangeven?

c. Wel tijdsplan is hier voor?

d. Komt er terugkoppeling op de opmerkingen van bewoners en zo ja op welke wijze?

Een complete rioolberekening is gemaakt om het nieuwe riool te dimensioneren (bepaling diameters). Hierbij is tevens rekening gehouden met de mogelijkheid dat mensen geen daken afkoppelen (worst case scenario).

Met het nieuwe riool wordt een deel van de wateroverlast verholpen. Het blijkt echter dat de oorzaak van het probleem in de riolering van de Molenstraat zit, die in verbinding staat met het riool in de Zeeheldenbuurt. De Molenstraat behoort nu niet tot de scope maar is een project voor de toekomst.

Door toepassen van verhoogde drempels vindt een betere compartimentering plaats waardoor het overlopen van de ene naar de andere straat beperkter is. Daarnaast is het riool opnieuw gedimensioneerd waardoor water sneller en beter afgevoerd wordt.

Extreme buien blijven een uitzondering.

Nee

Nee

Een groot deel hiervan zijn met het opstellen van de volgende stap in het ontwerp aangemerkt en opgelost. Het verbeteren van het ontwerp blijft een iteratief proces

Het ontwerp komt op de website van de gemeente Ede te staan. Dat kan digitaal bekeken worden.

Bewoners krijgen tot twee weken na de bijeenkomst de tijd om opmerkingen aan te geven.

Dat wordt op 10 juli toegelicht