

Nr	Onderwerp	Aanleiding/straat	Opmerking	Reactie	Ontwerputgangspunt
3	Opmerkingen en vragen per straat				
3.1		Banckertplein	<p>Een aandachtspunt is verder het Banckertplein dat nu een woestien is. Het gras wordt kapot gereden en spaarzaam gemaaid. Aan de plek waar de materialen van de renovatie hebben gestaan is nog niets gedaan. Bewoners willen graag een inrichting met meer uitstraling en bijvoorbeeld beweegtoestellen voor ouderen.</p> <p>Eenrichtingverkeer is in verband met de Lettertuin niet onlogisch. Wel bevreemd het dat het aan beide zijden dezelfde kant op gaat. Zijn bewoners hierbij betrokken geweest?</p> <p>Om de schoolbrengrouting optimaal te maken is instellen eenrichtingverkeer belangrijk. Allebei de zelfde kant op om sluijverkeer door de wijk onmogelijk te maken.</p>	<p>Voorstel: samen met bewoners het groenplein mooi en functioneel in te richten. Dit is tevens een initiatiefplek. Indien bewoners dit willen is er meer mogelijk maar betekent wel dat bewoners het plein gaan beheren.</p>	Vergroenen
				Nee, dit is een verkeerskundige keuze geweest	Verkeerskundig
				Reeds gerealiseerd	Verkeerskundig
3.2		Betekamp	<p>De straat wordt een rechte straat met een breedte van 3.80 zonder uitwijkmogelijkheid (dit is nu 5.60) nog veel smaller geworden. Dat betekent dat tegemoet komende auto's elkaar niet kunnen passeren. Het is nog onduidelijk hoe dat dus moet gaan gebeuren. Wanneer je parkeerhavens verspringt van de ene naar de andere kant kun je bredere stukken maken waar auto's elkaar kunnen passeren. Denk aan de Schaapsweg. Hoe gaat dit werken wanneer je met je bakfiets (ja die rijden in de wijk) een auto tegenkomt. Waar ga je dan staan? Moet je dan de stoep op?</p>	<p>Uitwijken/wachten op de plateau's en/of inritten. De inritten zijn tevens bedoeld als uitwijkstrook. Daar is met het ontwerp en de ontwerpbreedte bewust samen met de verkeerskundige van de gemeente Ede naar gekeken. 3,85 + 2,00 van het parkeren is breder dan de bestaande 5,60 m</p> <p>JHE: Een aparte kliko-tekening is gerealiseerd en met ACV besproken. De aanpassing voor het ontwerp verwerken wij in het DO.</p> <p>Vanwege de vergroening Betekamp (behoud bomen) gekozen voor een optimaal trottoir aan één zijde van de weg. Woningen bereikbaar.</p>	Verkeerskundig
	Algemeen		<p>· Waar moeten de kliko's worden opgesteld (zie ook algemene opmerking t.a.v. opstelplaatsen)</p> <p>· Trottoir tussen 46 en de Bitterstraat is veel te smal rondom de boomspiegels. Je kunt daar niet langslopen op het trottoir en wordt gedwongen de straat op te gaan.</p>		Overig
			<p>Van onze buurman is bijgevoegde plattegrond ontvangen betreffende de herinrichting van de Betekamp. Er zitten een aantal mooie ontwikkelingen in, zoals het meer groen en de eenduidige bestrating. Er zit ook een zorg en die betreft de verkeersveiligheid. De weg komt namelijk zo dicht langs de uitritten te liggen dat er bij het uitrijden onvoldoende overzicht kan worden gegarandeerd. De kans op aanrijding is bijna onvermijdelijk. Een oplossing zou kunnen zijn dat tegenover de uitritten spiegels worden geplaatst zodat een beter zicht wordt gecreëerd op aankomend verkeer voor de uitrijdende bestuurder. Sommige uitritten zouden kunnen worden verbreed, zodat het voertuig schuin uit de oprit kan rijden en een beter zicht kan worden verkregen. Hopelijk wordt er nogmaals met aandacht gekeken naar de verkeersveiligheid, zeker voor de vele fietsers die door de straat rijden en daardoor kwetsbare verkeersdeelnemers zijn.</p>	<p>Bij een rijloper van 3,85 en een smalle strook is dit volgens de richtlijn.</p> <p>De inritten hebben als uitgangspunt een breedte van 5 m gekregen. Alleen daar waar vanwege obstakels zoals bomen dit niet haalbaar is, is de inrit iets versmald. Maar voor 95% hebben alle inritten deze breedte. De 5 m is bredere dan in de huidige situatie waar de inritten smaller zijn (soms maar 3 m).</p>	Verkeerskundig
10			<p>Parkeerplaatsen zijn nu aan de zuidkant, dit is op de tekening de noordkant. Bewoners aan de Noordkant hebben eigen inritten en hebben bezwaren tegen parkeerplaatsen voor hun deur. Dit geeft problemen met het zicht bij het uitrijden vanuit de uitrit. Dit naast een verminderde beleving van het uitzicht. Aan de noordkant is ook de opstelplaatsen van de kliko's in verband met de route van het ACV. Hier lijkt ontwerp geen rekening gehouden te zijn. Bewoners aan de zuidkant zouden graag de parkeerplaatsen aan de zuidkant handhaven. Ook hier geldt: als de aan te brengen stoeprand laat vervallen (gelijkvloers bestraten), ontstaat er meer ruimte</p>	<p>Eerst de situatie realiseren en indien alsnog nodig, dan afstemmen met gemeente</p>	Verkeerskundig
	10-22	Betekamp tussen Evertsenstraat en Telefoonweg.	<p>Hier zou men graag meer groen zien, en door zigzag rijden minder snelheid. Dit is ook een deel van de straat waar nauwelijks bomen staan.</p>	<p>Parkeren naar overzijde</p>	Parkeren
				Is overgenomen. Tevens reden vanuit bovenstaande vraag	Vergroening
	61-77		<p>Er wordt op dit moment voornamelijk geparkeerd aan de zuidkant door bewoners van de zuidkant. Er zijn dan 7 plaatsen. Dit wordt op de tekening aan de noordkant, waar 5 plaatsen zijn ingetekend. Verschillende bewoners aan de zuidkant hebben niet of onvoldoende ruimte op het eigen terrein om te parkeren. Bovendien komen de auto's aan de Noordkant onder de bomen te staan, terwijl dat aan de zuidkant vrijwel niet zo is. Bewoners aan de Noordkant hebben meer ruimte om op eigen terrein te parkeren en zitten niet te springen om auto's voor hun ramen te krijgen.</p>	<p>Voorstel: parkeervakken verleggen tegen trottoir aan zuidzijde rijloper.</p>	Parkeren
			<p>Hier geldt hetzelfde als voor 61-77. Er zijn 7 parkeerplaatsen voor 16 huizen. De parkeervakken zijn aan de noordkant waar de bewoners allemaal eigen oprit hebben. Bewoners zonder inrit moeten aan de overkant bij de overburen gaan parkeren. Ook is er een parkeerplaats in de bocht bij # 52.</p>	<p>Voorstel: parkeervakken verleggen tegen trottoir aan zuidzijde rijloper.</p>	Parkeren
	46-64		<p>Heden ochtend viel mij het volgende op. Na een reparatie aan de molen door de hoogwerker van de brandweer kan dit voertuig en dan ook verhuisauto's e.d. komend van af de Van Puttenstraat, als er zoals gepland, auto's aan mijn zijde van de straat worden geparkeerd, de draai niet maken terwijl parkeren aan de overzijde geen probleem is. Je hebt dan een grotere bocht.</p>	<p>Voorstel: parkeervakken verleggen tegen trottoir aan zuidzijde rijloper.</p>	Verkeerskundig
	18		<p>Er kan geparkeerd worden, echter, realiseer wel dat het in de bocht ligt vanuit de van Heemskerckstraat en wij hebben vaker gevaarlijke situaties meegemaakt.</p>	<p>Kragten: check bochtstraat</p>	Verkeerskundig
	52		<p>· Wij kunnen ons in het idee dat de direct betrokken bewoners voor ogen hebben best vinden.</p> <p>· De uitrit blijft en is verder geen issue.</p> <p>· De veel gebruikte toegang voordeur en fietsopgang. Wij gaan ervan uit dat deze optimaal (zoals nu) bereikbaar blijft en er geen obstakels als auto's voor staan.</p>	<p>Een parkeervak is voor uw woning gepland. U heeft nog voldoende ruimte om met een rolstoel tussen het parkeervak en de erfgrans te bewegen</p> <p>- Ter hoogte van huisnr 54 groenvak verwijderen i.v.m. voordeur</p> <p>- Ter hoogte van huisnr 58 groenvak verwijderen i.v.m. voordeur</p>	Overig
			<p>Ook, en dat geldt voor alle bewoners, dient elke voordeur probleemloos voor rolstoel- en rollatorgebruikers toegankelijk te zijn.</p>		Parkeren
			<p>Wat mij ook opvalt, zoals ook al gemeld in de reacties, is dat alle parkeervakken aan één kant van de weg zijn geplaatst. Dit zorgt er volgens mij voor dat er één lange, rechte weg ontstaat, waar de snelheid eerder toeneemt, dan afneemt. Ik zou dan ook pleiten voor een zigzag constructie. Mijn zus woont op de hoek van de Buitenzorglaan en Graaf Benticklaan en veel buurtgenoten van haar zijn absoluut ontevreden over de verhoogde parkeervakken. Het blijkt dat er bijna geen ruimte overblijft voor voetganger. Ook zorgt de situatie voor opstoppingen omdat auto's elkaar nergens kunnen passeren. Dan hebben we het daar over een buurt waar veel minder verkeer is dan op de Betekamp, dus hier zal dit nog voor veel meer gedoe zorgen. Het lijkt mij dat we beter de Schaapsweg als voorbeeld kunnen nemen dan de Concordialaan en omringende straten.</p>	<p>Binnen het gehele plan zijn er diverse snelheidsremmers aanwezig d.m.v.:</p> <p>- voorrang zijstraten</p> <p>- verhoogde plateaus (nu weinig aanwezig)</p> <p>- versmalde profielen (nu is ca. 5,60 m breed en wordt 3,85 m</p> <p>- verlaging in as rijbaan wrkt snelheidsverlagend</p>	Verkeerskundig
43			<p>In september 2019 is deze boom wegens ziekte verwijderd. Wij zouden</p>	<p>Gekozen voor doorgaand trottoir van voldoende breedte aan een zijde straat</p>	Overig
54				<p>Onduidelijke opmerking</p>	

Naar ik begreep is de wens van de bewoners dat op of rond de plek van de oude boom weer een boom geplaatst wordt.

- o Goede zaak, want het sieraad van de straat en elke boom vervangt een x-tal airco's.

Herplanten van bomen in de Bettekamp is bijna onmogelijk vanwege de aanwezigheid van K&L. Daarom extra zuinig op het bestaande groen.

De bestaande bomen staan voor een heel groot gedeelte boven op de bestaande kabels en leiding (K&L). De k&l gebruiken nagenoeg de volledige breedte van de trottoirs. Het is voor de planning en kosten van de realisatie niet gewenst om alle k&l te verleggen voor de aanplant van een nieuwe boom. Vandaar dat bestaande bomen worden vervangen, maar niet op dezelfde locatie (uitzonderingen daar gelaten waar dit wel mogelijk is)

Vergroening
Overig

Herplanten van bomen in de Bettekamp is bijna onmogelijk vanwege de aanwezigheid van K&L. Daarom extra zuinig op het bestaande groen.

De bestaande bomen staan voor een heel groot gedeelte boven op de bestaande kabels en leiding (K&L). De k&l gebruiken nagenoeg de volledige breedte van de trottoirs. Het is voor de planning en kosten van de realisatie niet gewenst om alle k&l te verleggen voor de aanplant van een nieuwe boom. Vandaar dat bestaande bomen worden vervangen, maar niet op dezelfde locatie (uitzonderingen daar gelaten waar dit wel mogelijk is)

Vergroening
Overig

- o Wij zouden graag zien dat de bomen die in de loop der jaren in de Bettekamp zijn verwijderd weer vervangen zouden worden om hiermee het beeldbepalende karakter van de bomen op de Bettekamp te herstellen. Dit mag wat ons betreft in de plaats komen van versnipperde kleine slecht te onderhouden groenvakken.
- o Hierbij wil ik mijn zienswijze geven op deze vergunningsaanvraag
- o Verkeerskundige keuze

De verkeerskundige keuze voor de wegen in de wijk is de breedte van een éénrichting profiel dat in twee-richtingen door auto's en fietsers kan worden gebruikt, zonder uitwijkplaatsen. Hierdoor versmallen de wegen naar 3,85m, waar de Bettekamp nu 5,60m en de Heemskerckstraat 5,10m breed is. Ik voorzie hierdoor de volgende problemen:

In de huidige situatie is de breedte van de rijbaan ca. 5,60 m. De breedte van een auto is ca. 2,00 m. Hierdoor blijft een effectieve rijbaanbreedte over van 5,60 - 2,00 = 3,60 m.

In het nieuwe ontwerp is de effectieve rijbaanbreedte 3,85 m en dat is voldoende voor auto met fietsers. Dat biedt een extra breedte van 25 cm t.o.v. het oude profiel.

Verkeerskundig

Ik moet nu de wijk in vanaf de Molenstraat via toegangswegen als de Heemskerckstraat en de Piet Heinstraat. Op deze straten zijn nauwelijks mogelijkheden om elkaar te passeren. Dat kan alleen door op de verhogingen voor de inritten uit te wijken. Maar met name aan het begin van deze straten zijn deze er nauwelijks. De huidige gele strepen aan het begin van de Heemskerckstraat zijn niet voor niets aangebracht. Verder kunnen de plekken voor de inritten ook nog gebruikt worden als parkeerplaats voor bezoekers van die woningen. Dat betekent dat je vaak een heel stuk achteruit moet gaan rijden. Het gebrek aan ruimte om elkaar te passeren geldt ook voor de Bettekamp.

Parkeerplaatsen vervallen en de rijloper breder uit te voeren over een lengte van 10 m vanaf de Molenstraat

Parkeren

Ook het passeren van fietsers (ouder met kind, bakfiets) wordt al heel rare.

In de huidige situatie is de breedte van de rijbaan ca. 5,60 m. De breedte van een auto is ca. 2,00 m. Hierdoor blijft een effectieve rijbaanbreedte over van 5,60 - 2,00 = 3,60 m.

In het nieuwe ontwerp is de effectieve rijbaanbreedte 3,85 m en dat is voldoende voor auto met fietsers. Dat biedt een extra breedte van 25 cm t.o.v. het oude profiel.

Als blijkt, dat dit inherent tegenstrijdig concept niet gaat werken, zullen de toegangswegen als Evertsenstraat, Heemskerckstraat en Piet Heinstraat eenrichtingsverkeer moeten worden. (Bij de Piet Heinstraat wordt dit al als mogelijkheid in de vergunningsaanvraag genoemd). Dit zal tot gevolg hebben dat de verkeersintensiteit in de wijk (en met name de Bettekamp) heel erg zal toenemen. Want bewoners van die éénrichtingsstraten moeten dan door de wijk om hun woning te bereiken, dan wel de wijk uit te komen. Een grotere verkeersintensiteit (meer geluidsoverlast, meer emissies) kan voor mijn gevoel nooit de bedoeling zijn van dit plan.

- o Verkeersveiligheid

Het is ons onduidelijk waarom het voor u tegenstrijdig concept als gevolg heeft dat straten eenrichtingsverkeer dienen te worden.

Verkeerskundig

Binnen het gehele plan zijn er diverse snelheidsremmers aanwezig d.m.v.:

- voorrang zijstraten
- verhoogde plateaus (nu weinig aanwezig)
- versmalde profielen (nu is ca. 5,60 m breed en wordt 3,85 m)
- verlaging in as rijbaan wrkt snelheidsverlagend

In de huidige situatie zijn de straten ook recht. Het enige is dat auto's links en rechts van de rijbaan staan geparkeerd. Echter voor het ophalen van de kiko's dienen de auto's aan 1 zijde geparkeerd te zijn zodat de kiko's te allen tijde geleegd kunnen worden.

Het laten verspringen van parkeren naar de linker en rechterzijde past niet in een profiel van 3,85 m. Indien dit parkeren wel toegepast wordt, dan komt de "oude" situatie terug. Dit betekent vervolgens dat er te weinig ruimte is om goede trottoirs te realiseren maar vooral om meer groen in de wijk terug te brengen doordat er onvoldoende ruimte is voor volwaardige en kansrijke groenvakken. Groenvakken met een breedte van bijvoorbeeld 50 cm zijn niet kansrijk.

Verkeerskundig

Zie het reaktiedocument van verkeerskundige over gelijkvloers.

Verder vrees ik, dat door deze opzet de verkeersveiligheid in de buurt achteruitgaat. Ik woon 27 jaar in deze wijk en heb nog nooit gehoord van verkeersongevallen. In mijn ogen is de huidige opzet niet onveilig. De verkeersstroom in het nieuwe plan is echter allemaal recht; parkeerplekken zijn aan dezelfde kant van de straat en niet om en om aan een verschillende kant. Hierdoor kan en zal er harder gereden worden, want je hoeft niet meer zoals nu te laveren, omdat auto's aan beide kanten van de weg geparkeerd staan.

- o Mijn voorstel

De huidige wegenstructuur in stand houden, de Bettekamp gelijkvloers maken (de bomen maken een goede stoep onmogelijk) en parkeervakken bepalen in overleg met bewoners. De voorstellen zijn verder gedetailleerd uitgewerkt door meedenkgroepen van de Vereniging Zeeheldenbuurt. Doordat deze al vijf jaar een actieve rol spelen in dit proces, is er voor de gemeente een goede mogelijkheid om op een gestructureerde en efficiënte wijze de participatie van de bewoners te realiseren en aan de wensen van de bewoners tegemoet te komen.

- o Inrit van Bettekamp 46 op de Van Zantenlaan ontbreekt op de vergunningsaanvraag

Indien de Bettekamp gelijkvloers gemaakt wordt ontstaat er een conflict met de afwatering van het hemelwater naar de riolering. De gemeente Ede heeft als eis dat op de straat voldoende berging aanwezig moet zijn om bepaalde regenbuien te bergen. Daarnaast hebben zij de eis dat tussen de hoogte van de dorpel van de voordeur en het laagste punt in de rijbaan minimaal 25 cm hoogteverschil moet zitten. Dit in verband met het voorkomen van wateroverlast in de woningen. Niet toepassen van hoogteverschillen (trottoirbanden etc.) maakt dat aan deze eis niet kan worden voldaan.

Verkeerskundig

- o Inrit aan oostzijde van Bettekamp 54 ontbreekt op de vergunningsaanvraag
- o Inrit aan de oostzijde van Bettekamp 56 ontbreekt op de vergunningsaanvraag

Naar ons idee staat deze op de tekening. Deze inrit is niet als pijl aangeduid daar op prive terrein geen oprit o.i.d. aanwezig is. Wel is rekening gehouden met de aanwezigheid van de bestaande inrit en die is in het ontwerp meegenomen. Akkoord, we voegen de pijlaanduiding van de inrit toe. In het ontwerp is de ruimte wel meegenomen. Mogelijkheid tot verlaagde band i.v.m. smal trottoir en parkeren op eigen terrein

Parkeren

Parkeren

Parkeren

De meest actuele bestanden van het kadaster zijn gebruikt.

Aanvullen op opmerkingen. Bettekamp 64 en 96 geen inrit Cortenaestraat. Mogelijk vergroenen met boom

Vergroening

- o Er is een oude (of althans niet bijgewerkte) kadaster kaart gebruikt.

		<ul style="list-style-type: none"> De inritten zijn niet up to date. De huizen op de hoek Cortenaerstraat/Betekamp hebben geen inrit op de Cortenaerstraat. Hier wordt daarom wel vaak geparkeerd, wat niemand hindert. 	<p>Het kan zijn dat een oprit op particulier terrein is gerealiseerd maar dat deze geen inritconstructie heeft. Het uitgangspunt voor het ontwerp is dat de bestaande inritconstructies gehandhaafd blijven.</p> <p>Indien deze oprit geen inritconstructie heeft, wordt deze niet terug gebracht</p> <p>Correct, zit zo ook in het ontwerp</p>	<p>Parkeren</p> <p>Parkeren</p> <p>Parkeren</p>
		<p>1 of 2 bomen voor de hele straat is heel weinig .</p> <ul style="list-style-type: none"> Er hebben altijd bomen gestaan. <p>Helaas zijn na een stormschade diverse bomen weggehaald en niet vervangen. De Cortenaerstraat is geen nieuwbouwstraat maar meer dan 60 jaar oud. Dit zou in de herinrichting meegenomen moeten worden!</p> <p>De huidige plannen zijn een minachting aan 60 jaar historie. Niet alle straten hoeven een gelijke architectuur te hebben . De verscheidenheid is juist de charme van de wijk.</p>	<p>De bestaande bomen staan voor een heel groot gedeelte boven op de bestaande kabels en leiding (K&L). De k&l gebruiken nagenoeg de volledige breedte van de trottoirs. Het is voor de planning en kosten van de realisatie niet gewenst om alle k&l te verleggen voor de aanplant van een nieuwe boom. Vandaar dat bestaande bomen worden vervangen, maar niet op dezelfde locatie (uitzonderingen daar gelaten waar dit wel mogelijk is)</p> <p>Deze bomen staan boven op de k&l waardoor het nieuw plaatsen van bomen op deze strook/locatie niet mogelijk is</p>	<p>Vergroening</p> <p>Vergroening</p> <p>Overig</p> <p>Overig</p> <p>Overig</p> <p>Overig</p> <p>Verkeerskundig</p> <p>Overig</p>
		<ul style="list-style-type: none"> Als aangegeven, de Cortenaerstraat heeft 60 jaar zonder parkeervakken goed gefunctioneerd. Parkeervakken zijn dus niet nodig. Wij zijn voorstander om de huidige situatie intact te laten: - aan de westzijde parkeren en aan de oostzijde bomen . <p>Opmerking: Van Almondestraat (in het verlengde van de Cortenaerstraat richting Kernhem) heeft ook alleen parkeervakken aan de westzijde. Het kan dus wel !!!!</p>	<p>Voor de gehele ZHB is een gelijk materialisatievoorstel.</p> <p>Vergroenen is een van de opgaves van de gemeente Ede en wens van de bewoners. Indien de huidige situatie gehandhaafd blijft, vindt geen enkele vergroening van de straat plaats en dat is een gemiste kans.</p>	<p>Vergroening</p> <p>Overig</p> <p>Parkeren</p> <p>Parkeren</p>
3.4	Karel Doormanstraat	<p>De Karel Doormanstraat blijft een probleem om daar te parkeren, mede vanwege overloop vanuit het centrum. Positief is dat parkeerplaatsen zoveel mogelijk gehandhaafd blijven. Instellen van eenrichtingsverkeer lijkt ook logisch omdat er weinig passeer-mogelijkheden zijn. Verschillende meedenkers geven aan de keuzes voor deze straat te onderschrijven.</p>	<p>Voorstel om parkeren aan de westzijde te behouden is reeds verwerkt.</p> <p>Voorstel om parkeren aan de westzijde te behouden is reeds verwerkt.</p>	<p>Parkeren</p> <p>Parkeren</p>
3.5	Van Galenstraat	<p>Mijn gezin - bestaande uit mijn vrouw die lijdt aan heupdysplasie (en daardoor slechter ter been), mijn zoon(tje van 1,5 jaar en ik - zijn in juni 2022 aan de Van Galenstraat nr. 16 komen wonen. Destijds zijn wij van de herinrichting op de hoogte gesteld. Hierbij werd ons verteld dat één van de uitgangspunten was dat de functionele werking hetzelfde zou blijven. Daarnaast lezen wij dat - wanneer onze straat aan de beurt zou zijn - wij betrokken zouden worden bij herindeling.</p>	<p>Functie woonstraat blijft gelijk; inrichting wordt geoptimaliseerd t.b.v. vervangen bomen en Duurzaam Veilige inrichting. Dit betekent dat DV uitgaat van rijbaanscheiding en dus verschillende niveau's en materialen. Dit schept duidelijkheid voor de gebruikers</p> <p>Functie woonstraat blijft gelijk; inrichting wordt geoptimaliseerd t.b.v. vervangen bomen en Duurzaam Veilige inrichting. Dit betekent dat DV uitgaat van rijbaanscheiding en dus verschillende niveau's en materialen. Dit schept duidelijkheid voor de gebruikers</p>	<p>Verkeerskundig</p> <p>Verkeerskundig</p>
	Algemene reactie	<ul style="list-style-type: none"> Inmiddels hebben wij de voorlopige plannen gezien en valt het ons op de functionele werking wel degelijk gaat veranderen en bewoners niet op straat niveau betrokken gaan worden. Voor reden genoeg om ons aan te sluiten bij de buurtcommissie. 	<p>Groenprofiel met parkeervak conform bij huisnr 14 toepassen bij de woningen 16 en 18</p>	<p>Verkeerskundig</p>
	Inhoudelijke reactie Westelijke kant van de Van Galenstraat:	<ul style="list-style-type: none"> Parkeren: <p>o Veel bestaande parkeerplekken verdwijnen. In tegenstelling tot het uitgangspunt uit de startnotitie "Parkeerplaatsen zoveel mogelijk handhaven".</p> <p>o Voor een aantal huizen betekent dit dat er zelfs 2 plekken vervallen, terwijl die plekken actief gebruikt worden door de bewoners. Voor mijn gezin betekent dit dat we onze tweede auto elders in de wijk moeten gaan parkeren, terwijl wij de woning o.a. gekocht hebben op de mogelijkheid dat onze tweede auto ook voor de deur zou kunnen parkeren, zodat mijn vrouw niet te ver hoeft te lopen.</p>	<p>Aan overzijde trottoir voorzien van fundering van menggranulaat t.b.v. mogelijk parkeren door ouders die kinderen naar de school in de Kraatsweg brengen</p>	<p>Parkeren</p> <p>Parkeren</p>
	Hardrijders	<p>De lange rechte straat biedt de ruimte voor automobilisten en brommers om erg hard te rijden .</p> <p>De kruising met de Veldhuizerweg zorgen bijna dagelijks voor gevaarlijke situaties. Vaak doordat de weggebruikers aan de verkeerde kant van de weg rijden, om zo meer snelheid te kunnen maken door de bocht. De nieuwe verkeersstafel, op de eerder genoemde kruising, gaat ervoor zorgen dat 's avonds de koplampen van voertuigen naar binnen in de woonkamer gaan schijnen .</p> <p>Het toevoegen van verkeersstafels en snelheidsdrempels hebben vaak - naast het lokaal verlagen van de snelheid - twee bijkomende effecten:</p> <p>o Voertuigen rijden des te harder tussen de snelheidsbepalende maatregelen.</p> <p>o Het opnieuw versnellen van voertuigen brengt geluidsoverlast met zich mee .</p>	<p>Parkeerplaatsen handhaven betekent dat er zo veel als mogelijk gestreeft wordt naar het terugbrengen van de parkeeraantallen. Dit wil niet zeggen op de zelfde plaats vanwege de vergroeningsopgave i.r.t. ondergrondse K&L. Daarnaast worden de parkeervakken qua grootte aangepast aan de huidige standaard 2x6 meter</p> <p>Niet helemaal duidelijk wat met westelijk deel is bedoeld. Als bedoeld is vanaf de Veldhuizerweg tot de Kraatsweg dan is in de huidige situatie de mogelijkheid om 1 auto te parkeren voor woning 16. Wij realiseren nog 2 extra parkeerplaatsen voor de woningen 20 en 18 op een zelfde wijze zoals bij woning 16 is gedaan</p>	<p>Parkeren</p> <p>Parkeren</p>
	Groen	<p>De voorkeur gaat daarom ook uit naar het forceren van een zigzag route, zodat bestuurders wel moeten vertragen .</p> <p>Uit de kaart kunnen we niet goed halen wat de situatie wordt qua bomen, dus een scherpere kaart zou hier handig zijn.</p>	<p>Binnen het gehele plan zijn er diverse snelheidsremmers aanwezig d.m.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - voorrang zijstraten - verhoogde plateaus (nu weinig aanwezig) - versmalde profielen (nu is ca. 5,60 m breed en wordt 3,85 m - verlaging in as rijbaan wrkt snelheidsverlagend <p>De huidige straten zijn ook recht en lang en zelfs een stuk breder.</p> <p>Op deze kruising is een verkeersplateau bedacht. Het gedrag van weggebruikers kunnen wij niet sturen. Alle plateau's worden ingericht volgens de standaard van de richtlijnen ASVV (verkeerskundige richtlijnen voor onder andere het ontwerpen van drempels).</p> <p>Het gebied is een 30 km/u zone. Verkeer mag niet harder rijden dan deze snelheid. Het gebied is een 30 km/u zone. Verkeer mag niet harder rijden dan deze snelheid. Aan deze snelheid zit tevens een acceptabel geluidsniveau.</p>	<p>Verkeerskundig</p> <p>Verkeerskundig</p> <p>Verkeerskundig</p> <p>Verkeerskundig</p> <p>Verkeerskundig</p>
			<p>De DO tekeningen worden schaal 1:200 opgesteld</p>	<p>Overig</p>

		Alle bomen in de Van Galen worden vervangen. De locatie is bepaald irt de aanwezige K&L en de beschikbare ruimte boven en ondergronds.	
	Wat ik wel op de kaart zie is dat een aantal bomen verdwijnen. Ik kan niet goed zien of die op een andere plek vervangen worden .	15 bomen worden verwijderd. 15 bomen worden terug geplant	Vergroening
	Als ik door de straat loop, dan zie ik een aantal bomen staan die aan vervanging toe zijn. Voor onze woning staat bijvoorbeeld een magere boom en verderop in de straat zien we een aantal die stervende al dan niet al dood zijn.	Alle bomen in de Van Galen worden vervangen. De locatie is bepaald irt de aanwezige K&L en de beschikbare ruimte boven en ondergronds.	Vergroening
	De school zorgt - rond de tijden dat kinderen gebracht en gehaald worden - voor een piek in verkeer en parkeren. Vooral 's-ochtends wordt er had gereden en parkeren ouders hun auto op verschillende plekken waar deze niet thuis horen . Er wordt voor opritten, half over de stoepen en dubbel geparkeerd. Ook medewerkers parkeren hun auto in de omliggende straten. Al met al zou een soort kiss-and-ride en vaste parkeerplaats hier meer rust geven.	15 bomen worden verwijderd. 15 bomen worden terug geplant	Vergroening
Algemene punten voor het westelijke gedeelte van de Zeeheldenbuurt:	<ul style="list-style-type: none"> - Bij een aantal burens heb ik getoetst, op basis van het voorlopige ontwerp van 16 april, wat ze vinden van de voorgestelde inrichting voor onze straat (van Galenstraat). - Aangezien er niet heel veel lijkt te veranderen en er momenteel ook geen parkeerproblematiek is en het een vrij brede straat is, ziet men geen grote bezwaren. - Wel nog een aantal opmerkingen: 	Hier is sprake van een gedragscomponent. Goed om met een groep bewoners de samenwerking in het probleem te zoeken met de ouderraad van de school. Ideeënboekjes 'Spitsuur rond school (ROV Utrecht) en 'de schoolspits' (ROV Utrecht).	Overig
	o In de dwarsdoorsnede lijkt in het midden van de straat een soort goot te komen voor het regenwater . Vanuit omgeving concordialaan terugkoppeling gehad dat met scootmobiel het hoogteverschil in deze goot lastig is te overbruggen. Wordt hier rekening mee gehouden	Ontwerp gaat uit van omgekeerd dakprofiel en niet van een zogenaamde molgoot.	Overig
	o Huidige bomen worden weggehaald, hier komen aan 1 zijde van de straat bomen voor terug. Vraag is welk soort bomen dit gaan zijn .	Dit laagste punt in de weg is bedoeld om regenwater af te voeren maar krijgt niet een traditionele uitvoering van een verlaagde molgoot. Het betreft een verlaging (hollin) in de rijbaan.	Verkeerskundig
		Voorstel voor biodiverser en klimaatadaptief sortiment. Dit is afgestemd op onder en bovengrondse groeiomstandigheden.	Vergroening
3.6	Piet Heinstraat en van Heemskerckstraat		
	<ul style="list-style-type: none"> - Bij de ingangen van de buurt vanaf de Molenstraat bij de Piet heinstraat en de van Heemskerckstraat zijn parkeerplaatsen ingetekend . Dit geeft te weinig ruimte voor binnenkomende verkeer als er uitgaand verkeer staat te wachten. Met opstoppingen aan beide kanten tot gevolg. Bij de van Heemskerckstraat is daarom momenteel een gele band, verboden te parkeren. 	Parkeerplaatsen vervallen en de rijloper breder uit te voeren over een lengte van 10 m vanaf de Molenstraat	Parkeren
	<ul style="list-style-type: none"> - Het is een achteruitgang dat er minder parkeerplaatsen komen. Het is nu vaak al zoeken voor mij naar een plekje. - Er komen dus oplaadplaatsen (dus nog minder parkeerplaatsen voor gewone auto's). In de flat wonen nu niet of nauwelijks mensen met een elektrische auto 	Ontwerp gaat uit van maximaal behouden parkeeraantallen in nauw samenhang met: <ul style="list-style-type: none"> - begaanbare trottoirs - aanleg van meer groen - aanleg van meer biodiversiteit - aanwezigheid bestaande k&l 	Parkeren
	<ul style="list-style-type: none"> - Ik weet niet goed hoe de groenvlakken op de Piet Heinstraat er dan uit komen te zien. Wel vind ik het een nadeel dat het grasveld voor de Piet Heinstraat meer beplant wordt met meer bomen. Het neemt veel licht weg. Juist zoveel licht en gras is een prettig uitzicht. Anders wordt het meer een donker bos. 	Voorstel voor bloemrijke beplanting toe te passen m.u.v. onder grote bomen. Het Blankertplein is nog niet aangepast aan een nieuw voorstel (nog geen nieuwe bomen op tekening)	Vergroening
	<ul style="list-style-type: none"> - Het zou voor mij grote nadelen hebben als de Piet Heinstraat 1-richtingsverkeer wordt. 	De verkeersstructuur is bepaald om sluipverkeer rondom de school tegen te gaan. Zoals ik het kan zien is Piet Hein optioneel uit te breiden naar eenrichting structuur	Verkeerskundig
	<ul style="list-style-type: none"> - De parkeerplaatsen op de van Heemskerckstraat aan het begin van de kruising met de Molenstraat leveren ons inziens levensgevaarlijke situaties op wanneer auto's vanaf de Molenstraat de weg in willen rijden en er tegenliggers zijn. Je kruist het fietspad en rijdt dan direct tegen geparkeerde auto's aan of tegen een tegenligger. Er staan nu gele strepen op de stoeprand: hier mag niet geparkeerd worden. 	Parkeerplaatsen vervallen en de rijloper breder uit te voeren over een lengte van 10 m vanaf de Molenstraat	Parkeren
3.7	Hendrik Stafweg Plantsoen zuidzijde Zienswijze voorontwerp inrichtingsplan Zeeheldenbuurt.		
	Plantsoen Hendrik Stafweg, zuidzijde.		
			
	Onze voornaamste bezwaren kort samengevat:		
	1. De parkeerplaatsen in de rand van het plantsoen zijn ongewenst, situering aan de woningzijde is veel aantrekkelijker . (Onderschreven door alle bewoners van deze straat)	Situatie aanpassen: <ul style="list-style-type: none"> - Parkeren verhoogd aanleggen en inritten doortrekken tot voorkant parkeren. - Profiel spiegelen en daardoor as rijbaan verschuiven. - Parkeerstroken en geen parkeervakken (tussen de inritten). Bewoners weten dat de parkeerstroken te kort zijn. 	Parkeren

2. De aangegeven groenstroken bieden te weinig ruimte aan de grote bomen in ons straatje.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

Toelichting

1. De parkeerplaatsen aan de rand van het plantsoen zijn ongewenst om de volgende redenen:

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

A. De ruimtelijke kwaliteit van het plantsoen wordt onaantvaardbaar aangetast. Uit ruimtelijke overwegingen is het gewenst om alle randen hetzelfde, d.w.z. gelijk aan de andere randen te laten, dus niet één rand aan te tasten door een rij auto's.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

B. Het zicht op het plantsoen vanuit onze woningen zou ernstig worden belemmerd door de "ijzeren muur", gevormd door de lange rij achter elkaar geparkeerde auto's. Dat vermindert onze woonkwaliteit.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

C. De veiligheid van de in het plantsoen spelende kinderen komt in het geding door de achter elkaar geparkeerde auto's langs de rand van het plantsoen. Kinderen kunnen onverwacht tussen de auto's uit de weg opletten.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

D. Veel mensen uit de buurt maken een ommetje over het trottoir rond het plantsoen. In dit plan is dit onmogelijk.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

E. In de praktijk lijdt deze opstelling van auto's tegenover inritten vaak tot schade.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

F. Twee aan twee parkeren is prettiger dan fileparkeren.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

2. De aangegeven plantvakken zijn met hun breedte van 1.30 aan de miezerige kant. De grote bomen langs onze straat krijgen daardoor onvoldoende groei-ruimte. Dat is niet toekomstbestendig. Bovendien wordt gevreesd voor onderhoudsproblemen.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren



Om deze redenen pleiten wij voor de volgende aanpassingen van het plan:

1. Parkeerplaatsen voor de woningen i.p.v. langs het plantsoen.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

Liefst geen parkeervakken of, als dat onontkoombaar is, minimaal gemarkeerde parkeervakken. Dit geeft rust in het straatbeeld. Niet zo: (Concordialaan), parkeren op de stoep geeft een troosteloos straatbeeld.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren
Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren



Maar zo:(Tielkemeijerweg)

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

Of zo: (Molenpol, Lunteren)



2. Groenstroken breder. Minstens 1.5 meter (5 tegels). Eventueel plantvakken.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

3. Strook langs plantsoen met overrijdbare band.

Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren
Zie reactie bij eerste opmerking Parkeren

4. Verharding bij voorkeur geheel betonklinkers i.v.m. rust in het straatbeeld. We kunnen ons trouwens voorstellen dat met het oog op de samenhang met de hele buurt in de trottoirstroken tegels worden toegepast. Kunnen de huidige worden hergebruikt? Deze wijzigingen zijn o.i. makkelijk door te voeren en bieden aanzienlijk meer ruimtelijke kwaliteit.

In de rijbaan komen betonstraatstenen keifornaat, kleur heidepaars
In de trottoirs komen betontegels 30x30 cm, kleur grijs
Zie reactie bij eerste opmerking

Overig
Parkeren

Indicatief straatbeeld:



Zie reactie bij eerste opmerking

Parkeren

Opmerkingen ten aanzien van de rest van het pleintje/plantsoen:

- Veel mensen rijden onnodig onze doodlopende straat in en moeten dan aan het eind keren. Het plateau aan de zuidwestzijde van het plantsoen graag zo inrichten dat duidelijk is dat dit een secundaire, doodlopende straat is.
- De groenstrook aan de noordoostzijde van het plantsoen is o.i. overbodig. Hetzelfde geldt voor de groenstrook aan de oostzijde.
- Parkeerplaatsen niet strak tegen de groenstroken leggen
- Is het plateau werkelijk nodig?
- Volstrekt onduidelijk is wat de waterberging in het plantsoen voor ruimtelijke consequenties heeft. Graag meer informatie hierover.

Ontwerp is gericht om die situatie op de kruising Ruyterstraat duidelijk te maken middels een inritconstructie (voetpad loopt door). Voldoende groot om robuust groenvak aan te leggen. Tevens tegengaan hittestress, minder verharding (circulariteit en duurzaamheid)

Verkeerskundig

Zie reactie bij eerste opmerking

Vergroening

Vanwege duidelijkheid van doodlopende straat

Parkeren

Een waterberging in het plantsoen is nooit sprake van geweest.

Het plantsoen is een ontwerpogave, liefst met bewoners.

Verkeerskundig

Wateropgave

Wij brengen het trottoir terug vanwege het looprondje

Verkeerskundig

Zie reactie bij eerste opmerking

Verkeerskundig

Wij brengen het trottoir terug vanwege het looprondje

Verkeerskundig

Zie reactie bij eerste opmerking

Verkeerskundig

Zie reactie bij eerste opmerking

Verkeerskundig

Wij brengen het trottoir terug vanwege het looprondje

Verkeerskundig

Voorstel om het plantsoenontwerp samen met bewoners te doen

Vergroening

Bijgaand nog enkele aanvullende reacties die sinds dinsdag zijn binnengekomen. (E-mail 7 juni 2024)

Hendrik Stafweg 25 Als aanvulling voor de Hendrikstafweg willen wij (nr. 25) graag laten weten dat ik het weghalen van de stoep aan de kant van het grasveld niet begrijp. Door juist daar ook de parkeerplaatsen te creëren heb je minder ruimtelijk zicht. Mensen lopen vaak rond het grasveld (wat aan deze zijden dan niet meer kan) en ook kinderen spelen hier met allerlei werp spelletjes. (korfbal, voetbal, "hout werpen")

Ook is het niet veilig, het overzicht verdwijnt met verstopte spelende kinderen die daar dan de kans voor krijgen dit tussen de auto's te doen. Geparkeerde auto's hebben ook meer kans op beschadigingen... Graag de stoep dus plaatsen aan de kant van het grasveld en het parkeren bij de huizen. Tevens was er bij het verwijderen van 5 à 6 bomen jaren geleden gezegd dat er nieuwe bomen teruggeplaatst zouden worden. Deze staan niet op de tekening.

3.8 Kraatsweg

Bewoners van de Witte de Withstraat vlak bij de Veldhuizenweg hebben geen eigen parkeerplaats en parkeren nu op de Kraatsweg . Is daar rekening mee gehouden?

Er is voor de wijk een parkeerdrukmeting uitgevoerd (onderzoek naar parkeeraantallen) en dat is als uitgangspunt voor de aantallen gebruikt. Dit komt overeen met wat er nu al is maar dan aangepast naar huidige afmetingen

Parkeren

Welke plannen zijn er om de afwikkeling van verkeer van de Veldhuizerschool beter te laten lopen? Ik heb in het verleden al opmerkingen gemaakt over de bocht in de Kraatsweg ter hoogte van de aansluiting bij Witte de withstraat 2/Kraatsweg 44:

Niet duidelijk wat bedoeld is met "plannen". Nieuwe ruimtelijke plannen (bestemmingsplan) zijn niet bekend
Kragten. Bewoner meldt gevaarlijke bocht vanwege schuinite in het profiel. Tevens fietsers. Voorstel om de bocht uit te voeren als plateau?

Overig

Verkeerskundig

1. Dit is het laagste punt en het regenwater staat regelmatig een halve meter hoog voordat het overloopt via de Witte de Withstraat naar de vijver. Ik zie dat het nog steeds het laagste punt is op de tekening, wordt daar nog wat aan gedaan? Soms is het meerdere keren per jaar overstromd.

Water op straat in de Witte de Withstraat is bekend. Echter valt het oplossen hiervan niet binnen de scope van het project

Wateropgave

2. De Witte de Withstraat is een woonef en daarom heeft het verkeer op de Kraatsweg voorrang, maar de Witte de Withstraat is ook de aansluiting met het fietspad en er komt daarom heel veel fietsverkeer doorheen. Vooral rondom de tijd dat de scholieren moeten beginnen in de Veldhuizerschool is het een drukte van belang met vooral (elektrische)bakfietsen met kinderen. Deze zijn in staat om in korte tijd een hogesnelheid te bereiken en rijden daarmee de Kraatsweg op zonder voorrang te verlenen aan het verkeer op de Kraatsweg, wat regelmatig tot gevaarlijke situaties leidt. Het zou goed zijn hier een fiets remmende hindernis neer te leggen bijvoorbeeld een schuine afrit van een stoeprand, zodat er wel afgeremd moet worden. De huidige waterafvoergoot langs de weg remt de fietsers al niet afdoende of ze rijden er over de stoep langs naar de eerstvolgende uitrit van de huizen.

Alle schijndrempels worden vervangen door verhoogde drempels behorende bij 30km/uur inrichting

Verkeerskundig


3.9 Ruijsstraat

Iedere woning op het riool aangesloten worden en niet zoals de huidige situatie twee woningen op een pijp .

Voor iedere woning binnen de ZHB wordt een aparte huisaansluiting vanuit het hoofdriool in de rijbaan gemaakt die tot aan de erfgrens loopt. Indien de woning hierop apart aangesloten wil worden, daar waar deze aansluiting nu nog gezamenlijk is, dan dient bewoner hiervoor de gemeente te benaderen. dit is een apart traject dat niet samen loopt met het ontwerp

Wateropgave

		De ruimte is te kort om 3 parkeerplaatsen te realiseren conform de standaard afmetingen parkeerplaatsen. Afmeting betreft een lengte van 6,00 m maar gezien de mogelijkheid om via de inrot het parkeervak in te rijden is dit terug gebracht naar 5,00 m.		
	Ruijsstraat 5-9 . Hier wordt een parkeerplaats opgeofferd, terwijl bewoners geen eigen inrit hebben .	De parkeervakken worden vervolgens beperkt door de aanwezigheid van de inritten. Hierbij is het uitgangspunt dat alle inritconstructies gehandhaafd blijven en een breedte van 5,00 m krijgen	Parkeren	
	Stel je woont zoals wij in de middenwoning waar een boom voor gepland is met een groenvak. En je gaat je huis verbouwen (gevels enz., noem maar iets ingrijpends) hoe kom je dan met grote objecten bij je woning ? Als je een oprit hebt kun je via je oprit. Bij ons gaat dat straks niet meer en staat straks een fikse boom. Succes met je onderhoud. Nu heb je via trottoir en parkeerruimte direct toegang tot je tuin. Toen we er kwamen wonen is er ook een 14m3 container in de voortuin geschoven. Die past straks ook niet meer op de weg hoor. Oude wijk, dus veel verbouwingen en onderhoud nodig. Niet praktisch dit plan.	Een verbouwing kan altijd plaatsvinden ook als er een boom voor het huis staat. Een kleine container kan voor de verbouwing op een parkeervak worden geplaatst volgens de richtlijnen gemeente. (altijd navragen) De boom in het midden maakt de parkeerplaatsen toegankelijker in het gebruik (in parkeergemak)	Vergroening	
3.10	Slijpkruikweg	<p>In het plan zie ik alleen het eerste deel van Slijpkruikweg vanaf de Molenstraat ingetekend. Wij wonen in het 2e deel. Dit is een aantal jaren geleden al opgeknapt . Uiteraard zijn er zeker wel nog verbeterpunten. We hebben wel al klinkers, alleen geen idee welke. Dit bevat goed, ziet er mooier uit en geeft geen extra geluidsoverlast.</p> <p>Wel is het een lange rechte weg, dit geldt ook voor het eerste deel. Rond de openings- en sluitingstijden van de scholen is het druk en wordt er hard gereden. Ondanks de 30 km zone en de hobbel op de kruising. Verspringingen in de weg zoals op de Schaapsweg zou kunnen helpen.</p> <p>Verder zijn de boomspiegels groot en hobbelig, waardoor je aan de kant van de grote bomen nauwelijks kunt doorlopen.</p> <p>Persoonlijk zou ik meer groen bij de boomspiegel erg mooi vinden. (Een aantal bewoners zetten er zelf al wat groen in. Zelf laat ik wat opkomt er ook groeien).</p> <p>We hebben al een erg groene straat. Meer groen zou ikzelf waarderen, maar moet niet ten koste gaan van een goede stoep en parkeergelegenheden.</p>	<p>Dit deel valt buiten het plangebied van deze herinrichting. Aanvullende wensen graag via een ander moment inbrengen bij de gemeente.</p> <p>Bij de ingang met de Molenstraat komt een inritconstructie (verhoogd) waardoor direct in- en uitrijden van de Slijpkruikweg bemoeilijk wordt (je rijdt immers een 30 km/uur zone in. Op iedere kruising komt een verhoogd verkeersplateau</p> <p>De ruimte tussen de achterkant van de bomen en de perceelsgrenzen is zeer beperkt. Dat is een gegeven wat we niet kunnen verbeteren.</p> <p>Mogelijk om trottoir naar westzijde te brengen (onderzoeken of dit kan)</p> <p>Mogelijk om trottoir naar westzijde te brengen (onderzoeken of dit kan)</p> <p>Mogelijk om trottoir naar westzijde te brengen (onderzoeken of dit kan)</p>	<p>Overig</p> <p>Verkeerskundig</p> <p>Verkeerskundig</p> <p>Verkeerskundig</p> <p>Verkeerskundig</p>
		Voor het hemelwater wordt een apart riool aangelegd waardoor dit water niet meer door de bestaande buis hoeft te gaan. Dat maakt dat de belasting en hoeveelheid van het water op het riool ontlast wordt. Zowel het bestaande riool (gemengd stelsel) en het nieuwe riool (IT-riool) zijn berekend naar de laatste uitgangspunten.		
		Verder kent het gebied een ondegrond van voornamelijk zand dat water zeer goed infiltreert.		
3.11	Trompstraat	Een hoge grondwaterstand ligt buiten de invloedssfeer van het riool	Wateropgave	
		Verschillende meedenkers vanuit de Trompstraat gaven aan de voorgestelde inrichting van de Trompstraat wel te kunnen waarderen.	Overig	
3.12	Wilterdinkstraat	In de andere straten zoals de Wilterdinkstraat willen we graag de bomen handhaven maar dit staat haaks op het tekort aan parkeerplaatsen. Mijn vrouw en ik wonen, al 60 jaar, Wilterdinkstraat 28. Mijn vrouw is invalide, en loopt alleen hele kleine stukjes, met rollator. Zelf heb ik een nieuwe heup, waardoor ook niet erg beweeglijk. <p>I.v.m. de voorgenomen vernieuwing van de riolering in de Zeeheldenbuurt, maken wij ons zorgen over de bereikbaarheid van onze woning , onze auto en de noodzakelijke winkels.</p> <p>Als ik het goed zie zijn er twee plantvakken in de Wilterdinkstraat (tussen Bettekamp en Hendrik Stafweg) ingetekend. Hierdoor wordt de mogelijkheid tot parkeren verminderd. Dit is echter al krap. Mijn idee zou zijn om deze plantvakken te laten vervallen in het voordeel van parkeervakken</p>	<p>Overig</p> <p>Overig</p> <p>Vergroening</p>	
3.13	W.J. Bitterstraat	Er zijn vanwege aanpassing/nieuwe inritten op verschillende momenten 2 bomen (22954 en 22955) gekapt onder vergunning, maar met her plantplicht . Gemeente Ede heeft dit niet gehandhaafd, maar uiteindelijk aangegeven dat dit bij de herinrichting zou gebeuren, maar dit staat niet aangegeven in het VO. <p>Daarnaast is er een boom (22953) gekapt in 2022 omdat deze dood was. In het VO staat alsof die nog gekapt moet gaan worden. Naast dat dit niet klopt staat er ook geen nieuwe boom getekend .</p> <p>De boom (22956) voor Bitterstraat 17 is bijna dood, maar er staat in het plan niet dat hij vervangen wordt .</p> <p>Er zijn dus al drie bomen verwijderd in een aantal jaar en één is bijna dood. Het is van een heel groene straat naar een heel stuk kale straat gegaan. In combinatie met hittestress etc. kan ik nog niet rijmen dat dit niet terugkomt in de voorlopige plannen. Hopelijk kan hier rekening mee worden gehouden. Sowieso dient de Gemeente zich te houden aan voorwaarden in de vergunning.</p> <p>Verder viel het mij op dat in het VO nog geen rekening wordt gehouden met toekomstige inritten voor woningen die ooit bij het weilandje in de W.J. Bitterstraat komen. Van dit weilandje zijn al een aantal percelen verkocht en bebouwd nu, de rest is nog van een bewoner tegenover. Kan nog jaren duren voordat ze het gaan verkopen, maar in de planvorming kan je er wel rekening mee houden. De woningen staan al ingetekend in bestemmingsplannen .</p> <p>Verder heb ik nog wel een punt over de bijna 90 graden bocht in de W.J. Bitterstraat: deze is met nat weer en zeker met grondvorst, sneeuw en ijzel heel glad. Hij ligt bijna de hele dag in de schaduw en heet ook nog naar de binnenbocht af. Ikzelf, mijn kinderen en vele anderen zijn daar genadeloos met de fiets onderuit gegaan. Mogelijk dat hier ook naar gekeken kan worden.</p>	<p>De bereikbaarheid naar de woning is tijdens de realisatie gegarandeerd. Wel afspraken maken met de aannemer en mindervaliditeit benoemen.</p> <p>De plantvakken maken onderdeel uit van de boom (groeiplaats). Daarnaast zijn de groenvakken te klein om te veranderen naar een parkeervak en willen we bestaande bomen behouden.</p> <p>Bomen herplanten is niet mogelijk vanwege K&L, mogelijk kunnen bewoners zelf bomen aanplanten op eigen grond. Verzoek bij de PL indienen.</p> <p>Bomen die vervangen worden vanwege reeds gekapt worden gecompenseerd en staan nu in het DO</p> <p>Bomen die vervangen worden vanwege reeds gekapt worden gecompenseerd en staan nu in het DO</p> <p>De 3 bomen worden vervangen en de "dode" boom wordt gekapt en ook vervangen</p> <p>In het DO hebben we rekening gehouden met de nieuwe woningen van het bestemmingsplan.</p>	<p>Overig</p> <p>Overig</p> <p>Vergroening</p> <p>Vergroening</p> <p>Vergroening</p> <p>Vergroening</p> <p>Verkeerskundig</p>
		Gladheid is moeilijk te voorkomen en heeft met oprijsing te maken. Dat kunnen wij helaas niet oplossen	Overig	
3.14	Van Zantenstraat			

3.15	Bijgaand nog enkele aanvullende reacties die sinds dinsdag zijn binnengekomen. (E-mail 7 juni 2024)	<p>N.a.v. het voorlopig straatontwerp nog even het volgende.</p> <p>De van Zantenstraat is aanlooproute voor verschillende scholen (o.a. Vespercollege, Cavaljeschool) die gebruik maken van de gymzaal</p> <p>Er is echter maar aan een zijde een trottoir (oost) aan de westzijde niet meegenomen in het ontwerp</p> <p>Goot in het midden van de straat gaat voor gevaarlijke situatie zorgen</p> <p>Enriching verkeer kan parkeren in de straat ontmoedigen (m.n. Bezoekers gymzaal)</p>	<p>Maar afwijkende kleuren in bestating toepassen als oversteek Verkeerskundig</p> <p>Vanwege de smalle profielen is gekozen voor eenzijdig trottoir tbv meer parkeer- en vergroeningsmogelijkheden Verkeerskundig</p> <p>Goot is geen molgoot maar een omgekeerd dakprofiel vanwege meer waterberging. Profiel is fietsvriendelijk Verkeerskundig</p> <p>Verkeersstructuur is voor de gehele wijk in samenhang bepaald. De keuze is om overal 2 richtingen te behouden met uitzondering van de situatie rondom het Bancaertplein Verkeerskundig</p>
3.16	Email 11 juni 2024	<p>N.a.v. het voorlopig straatontwerp nog even het volgende.</p> <p>De van zantenstraat is aanlooproute voor verschillende scholen (oa. Vespercollege ,Cavaljeschool) die gebruik maken van de gymzaal</p> <p>Er is echter maar aan een zijde een trottoir (oost) aan de westzijde niet meegenomen in het ontwerp</p> <p>Goot in het midden van de straat gaat voor gevaarlijke situatie zorgen</p> <p>Enriching verkeer kan parkeren in de straat ontmoedigen (m.n. Bezoekers gymzaal)</p> <p>Naar aanleiding van de meeting van vanavond 10-06-2024, zouden mijn buurman en ik graag zien dat de 2 parkeerplaatsen recht tegenover ons W.J. Bitterstraat 60 en 62 geïntegreerd worden in het trottoir tegen over ons .</p> <p>De nieuwe weg zou 3,85 m breed worden, daar staan nu recht tegen over onze uitrit 2 parkeerplaatsen getekend, de breedte van een parkeerplaats is ca. 1,75 m breed dus houden wij nog maar 2,10 m over.</p> <p>Voor nr. 60 staat een grote boom op een stuk van zijn uitrit, waardoor het in en uitrijden nu al moeilijk gaat, vooral als er dan nog auto's geparkeerd staan zoals nu (meestal auto's uit de Wiltendinkstraat).</p> <p>Graag zien we deze nieuwe parkeerplaatsen geïntegreerd worden in het nieuwe trottoir.</p>	<p>Maar afwijkende kleuren in bestating toepassen als oversteek Verkeerskundig</p> <p>Een bewuste keuze is gemaakt om aan 1 zijde van de straat een trottoir te creëren om zo meer ruimte te bieden voor groen. Verkeerskundig</p> <p>Goot is geen molgoot maar een omgekeerd dakprofiel vanwege meer waterberging. Profiel is fietsvriendelijk Overig</p> <p>Integreren is geen oplossing vanwege bestaande bomen en eenduidig profiel (Duurzaam Veilig) Wel kunnen we verplaatsen tbv bereikbaarheid eigen inrit toetsen. Daarbij houden we rekening met de aanwezigheid van grote bomen Parkeren</p> <p>De breedte van de W.J. Bitterstraat is 5,50 m. Het parkeervak heeft een breedte van 2 m waardoor 3,50 m ruimte over blijft om de inrit in te rijden. Daarbij is de gezamenlijke breedte van beide inritten 2x5 m = 10 m. Dit biedt meer dan voldoende ruimte om de inritten in te rijden Verkeerskundig</p> <p>Uitgangspunt is dat de bestaande bomen gehandhaafd blijven. Vergroening</p>
3.17	E-mail 10 juni 2024	<p>M.vr.gr. Cees en Ron Bewoners van W.J. Bitterstraat 60 en 62</p>  <p>Zojuist heb ik bijgaande doorgestuurd gekregen van mijn overbuur, blijkbaar was er vanavond een belangrijke bijeenkomst over de herinrichting van de zeeheldenbuurt.</p> <p>Tijdens de bijeenkomst zijn ook blijkbaar grote aanpassingen doorgevoerd.</p> <p>Hier had ik graag van op de hoogte geweest.</p> <p>Graag kom ik in contact om over het gewijzigde plan te spreken.</p> <p>Met name de plaatsing van de groenstrook bij onze voordeur en oprit.</p> <p>De plaatsing van de groenstroken zorgen voor toegankelijkheid aan de voordeur en de oprit.</p> <p>Mijn verzoek is dan ook om de groenstrook iets in te korten tot direct naast de boom zodat we een doorgang hebben .</p>	<p>Groenstrook wordt ingekort t.b.v. voordeur Vergroening</p> <p>Groenstrook wordt ingekort t.b.v. voordeur Vergroening</p>
3.18	E-mail 10 juni 2024 Bettekamp	<p>Vriendelijke groet, Stefan van der Hek Bettekamp 26</p>	<p>De voorgestelde inrichting is conform de verkeerskundige principes van Duurzaam Veilig. Passeren kan op de kruisingsplateau's en indien mensen op het korte stukje mekaar klemrijden (gedrag) dan is uitwijken op een inritstrook of vrije parkeerplaats de oplossing. Het profiel is zorgvuldig door verkeerskundigen bepaald i.r.t. de bomen, fietsers, voetgangers en parkeren. Ook zijn K&L en het nieuwe riool maatgevend Verkeerskundig</p>
3.19	E-mail Evertsenstraat 2a / Bettekamp 39	<p>1 opmerking op het nieuwe plan wat wij nog niet hadden Aan de evertsenstraat ter hoogte van nr 2a komt een nieuwe boom</p> <p>Dit kan niet wegens de notenboom in mijn tuin bettekamp 39</p>	<p>Kragten. Checken op boom in achtertuin (noot). Mogelijk is verplaatsen een optie. Nieuwe boom verplaatsen naar "oude plek" Vergroening</p>