

Memo

Aan Gemeente Ede

Van Joop Schaghen / Jeroen Heijmans

Betreft Uitgangspunten voor de schetsvisie herinrichting Zeeheldenbuurt; bijgewerkt naar Voorlopig Ontwerp

Datum 28 Maart 2024

De gemeente Ede is voornemens om de Zeeheldenbuurt te herinrichten. Aanleiding is vervanging van het riool en uitbreiding met een infiltratiemogelijkheid hemelwater. In dit document staat de ontwerpgedachte beschreven inclusief de onderbouwing van gemaakte keuzes en oplossingen, volgens de volgende hoofdstukken:

1. Voortraject
2. Schetsontwerp
3. Voorlopig ontwerp
4. Onderbouwing schetsontwerp
5. Onderbouwing voorlopig ontwerp

1. Voortraject

Voor het opstellen van dit herontwerp zijn verschillende stappen in het **proces** doorlopen om tot een definitief plan te komen. Vanuit de projectstartup heeft een bureau- en terreininventarisatie plaatsgevonden met de projectgroep breed. Daarvoor is gewerkt met zogenaamde thematafels om per thema de randvoorwaarden op tafel te brengen. Daarnaast is het uitvoerige proces met de bewoners vanuit de samenvattende documenten beoordeeld en als programma van wensen opgenomen.

Ambities die door de gemeente zijn meegegeven zijn bepaald tijdens de thematafels en vastgelegd in een uitgangsnotitie. Samengevat betekent dit dat we streven naar een herinrichting met **behoud van de aanwezige bomen**. Veelal zijn het volwassen bomen, sortiment per straat bepaald/aangeplant. Voor een aantal straten zijn dit bomen van de 1^e grootte, inmiddels beeldbepalende en soms monumentale bomen. De bomen bepalen de sfeer van de wijk en zijn daarmee onderdeel van de stedelijke ontwikkeling. De bomen bepalen daarmee een waardevolle, belangrijke groenstructuur. Daarnaast **is extra vergroenen, tegengaan van hittestress en versterken van de biodiversiteit** zeer belangrijk.

In de wijk zijn een aantal openbare voorzieningen als scholen, speellocaties, buurtgebouw en een aantal bedrijfjes. Openbaar groen is beperkt tot een enkel groenplein en speellocaties binnen de buurt. De wijk is grotendeels als stedelijke eenheid te duiden in aansluiting op andere buurten, ontsluitingswegen en groot groen.

Voorafgaande aan de werkzaamheden heeft een gebiedsinventarisatie plaatsgevonden. Daaruit is de zeer beperkte ruimte in de openbare ruimte maar ook ondergrondse ruimte opgevallen. Ook de sfeer en uitstraling van de bestaande groenstructuur in de wijk is beoordeeld. Daaruit blijkt de beoordeelde waarde van de aanwezige laanstructuren in de oudere lanen in de wijk.

Samen met de projectgroep zijn een aantal thematafels georganiseerd waar de aandachtspunten, randvoorwaarden en (duurzaamheids)ambities in zijn genoteerd. Vanuit de thematafel groen zijn een aantal structuurkaarten vanuit de beleidsdocumenten aangereikt. Voor het behouden en te ontwikkelen groenstructuren zijn onderstaande kaarten (e.a.) als uitgangspunt/ambitie genomen.



In de afgelopen jaren is een intensief traject doorlopen met buurtbewoners die op verschillende momenten hun aandachtspunten hebben meegegeven. De participatie heeft geleid tot een aantal verslagen (lijsten) per straat of groep van straten. Ook de meedenkgroep (betrokken afvaardiging vanuit de Zeeheldenbuurt) heeft daaraan een actieve bijdrage geleverd. Bewoners hebben vooral bepaald wat waardevol is, zoals het woongenot in hun straat en de aanwezigheid van de statige boomstructuren. Op het gebied van verkeer en parkeren is vooral benoemd dat de hoge snelheden en de hoge parkeerdruk bepalend zijn en aangewezen voor verbetering. Ook de **ontoegankelijkheid** voor (oudere) voetgangers is een doorn in het oog. Voor fietsers en voetgangers zijn er een aantal specifieke routes van en naar de scholen, het centrum en het buitengebied die vanuit de thematafels in beeld zijn gebracht.

Deze input is meegenomen als zoektocht naar een mogelijke structuur voor de herinrichting. Daarbij zijn de volgende stappen doorlopen alvorens al deze informatie integraal in een eerste ontwerp schets is vertaald.

2. Schetsontwerp (SO)

Vanuit deze vetrekpositie is een zogenaamde **schetsvisie** (hoog abstractieniveau) uitgewerkt met de belangrijkste uitgangspunten op kaart. Daarin zijn de harde uitgangspunten zoals bomenbehoud, veilige loop- en verkeersstructuur, aanwezigheid van kabels en leidingen en de verschillende beleidsdocumenten integraal opgenomen. Stapsgewijs zijn per structuur de knelpunten als de mogelijkheden binnen de bestaande ruimte besproken om daarna een doorvertaling te maken naar een schetsontwerp. Nog steeds op hoofdlijnen maar nu aangevuld met belangrijke gegevens uit de parkeerdrukmeting. Daarin is ook een belangrijke verkeerskundige ontwerpkeuze verwerkt, namelijk om te kiezen voor de breedte van een éénrichting profiel dat in twee-richtingen door auto's en fietsers kan worden gebruikt.

Om de uitgangspunten en ambities in de herinrichtingsvisie te verwerken is eerst de ondergrondse ruimte in beeld gebracht. Waar zitten wortelpakketten, kabels en leidingen, inritten en waar ligt het riool. Er is rekening gehouden met de infiltratieopgave die aan de ondergrondse ruimtereservering is toegevoegd. De onderzoeksresultaten van het bomenonderzoek is ook op kaart in beeld gebracht, aangevuld met wortelvoet, gemeten stamomtrek in relatie tot de maaiveldhoogte rondom de grote bomen. Dit is met name gedaan om een realistische ontwerpvisie te kunnen ontwikkelen om vrije looproutes te ontwikkelen. Voor alle woonstraten is minimaal een eenzijdig trottoir van 1,50m breed vastgelegd.

3. Voorlopig ontwerp (VO)

Hierna heeft een doorvertaling plaatsgevonden vanuit het **schetsontwerp** naar een meer gedetailleerde uitwerking van alle uit het schetsproces gemaakte ontwerpkeuzes. Daarbij heeft direct ook een integrale optimalisatie plaatsgevonden van (kleine) knelpunten om een realistisch voorlopig ontwerp te ontwikkelen. Door deze ontwerpuitwerkingen stapsgewijs te bespreken zijn er in de vervolgstappen alle door de projectgroep gemaakte ontwerpkeuzes meegenomen. Tussentijds heeft op structuurniveau nog afstemming plaatsgevonden om belangrijke ambities zoals gewenste groenstructuren of verkeerskundige aandachtspunten zoals de schoolomgevingen naar een 'best-haalbare' ontwerp oplossing te brengen. Het eindresultaat van deze verschillende processtappen is het **voorlopig ontwerp**.

4. Onderbouwing schetsontwerp

Verkeerskundig zijn in eerste instantie een tweetal varianten op hoofdstructuur bepaald voor de wijk:

- A. Alle straten met een ontwerpbreedte bepaald voor tweerichtingsverkeer
- B. Meeste straten met een versmald profiel bepaald voor eenrichtingsverkeer.

De verkeerskundige structuuropzet is besproken met de projectgroep. De gemeente heeft structuur B aangewezen als maatgevend ontwerpprofiel maar in gebruik voor tweerichtingsverkeer. Daarbij zijn de volgende randvoorwaarden besproken:

- Opnemen passeerlocaties voor de smalle straten: niet overnemen.
- Passeerlocatie gaat ten koste van parkeerplekken: n.v.t.
- Tweerichtingsverkeer kent minder verkeersborden en sluit aan op bestaande structuur.
- Parkeerplekken als vakken naast de rijloper vanwege een herkenbare gebruiksstructuur.

Vanuit deze keuze zijn voor de verschillende type woonstraten principe doorsnedes uitgewerkt met het nieuwe profiel als blauwdruk. Basis is de bestaande situatie op maaiveld met daarin opgenomen de K&L-strook ondergronds en de locaties van de bestaande bomen.

Verkeersstructuur

De volgende wegbreedtes zijn verkeerskundig bepaald:

- Woonstraat smal; 3,85 meter breed. Parkeren op trottoirhoogte via geleideband 5/20, molgoot in as rijbaan met omgekeerd dakprofiel
- Woonstraat smal; 4,80 meter breed. Parkeren op trottoirhoogte via geleideband 5/20, brede afwateringsgoot in as rijbaan met omgekeerd dakprofiel
- Woonstraat breed; 5,50 meter breed. Parkeren op trottoirhoogte via geleideband 5/20, brede afwateringsgoot in as rijbaan met omgekeerd dakprofiel
- Woonstraat breed; 6,00 meter breed. Parkeren op de rijbaan, kantopsluiting trottoirband 18/20 met gootlaag van strekse rijen, weg in dakprofiel

Parkeerstructuur

Voor de Zeeheldenbuurt is een parkeerdrukmeting uitgevoerd die in het voorlopig ontwerp als leidraad geldt. In het voorlopig ontwerp is de bestaande, beoogde en gerealiseerde parkeermogelijkheid per straatdeel in beeld gebracht. Op veel deellocaties worden de parkeeraantallen niet gehaald. Een belangrijke reden is dat de afmetingen van de parkeervakken zijn aangepast aan de ontwerpstandaard.

De volgende afmetingen zijn gehanteerd:

- Langsparkeervak: 2,00 x 6,00 meter.
- Haakspareervak: 2,50 x 6,00 meter.
- Parkeerplek mindervalide: 3,00 x 6,00 meter.

Een aantal maatwerkoplossingen zijn opgenomen daar waar te weinig ruimte is om parkeren mogelijk te maken (op eigen grond) in relatie tot doorgaande trottoirs (situaties in de Bettenkamp).

Voetgangers

Uitgangspunt voor voetgangerstoegankelijkheid is dat er per straat minimaal één vrij, doorgaand trottoir wordt aangelegd. De volgende uitgangspunten zijn daarbij van toepassing verklaard:

- Standaard bruto breedte: 1,50 meter (inclusief trottoir-/opsluitband).
- Minimale bruto breedte: 1,20 meter.
- Maatwerk en/of restmaat: 0,60 meter als een gecombineerde uitstapstrook en kaveltoegang.
- Minder verharding en meer vergroening (tegengaan hittestress, circulair ontwerpen, beheer- en inrichtingskosten). Daarbij is rekening gehouden met draagvlak bewoners en looproutes.

De bestaande bomen zijn op veel locaties een obstakel vanwege de zeer brede en verhoogde stamvoet. In deze uitzonderlijke situaties gaat het doorgaande trottoir vóór op de parkeerstructuur. In uitzonderlijke gevallen is de keuze gemaakt om het trottoir vóór de boom langs te ontwikkelen. De situatie buiten (hoogte

en breedte) is meestal anders dan de mogelijkheden op tekening. Het ontwerpuitgangspunt van een voldoende breed, doorgaand trottoir is leidend in de uitwerking bij aanpassingen/optimalisaties.

Boomstructuur

Uitgangspunt voor de boomstructuur is om de bestaande bomen te handhaven. In de wijk staan veel beeldbepalende bomen, waaronder sommige monumentale bomen. Enkele straten worden voorzien van een nieuwe boomstructuur. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- Nieuw sortiment is biodivers, klimaatadaptief, duurzaam.
- Afgestemd op ondergrondse infrastructuur; geen bomen op kabels en leidingen.
- Streven naar een speelse ritmiek, geen vaste laanstructuur vanwege de hoge parkeerdruk.
- Goede toekomstige ondergrondse en bovengrondse groeiomstandigheden.
- Rekening houden met PV-panelen op de woningen.
- Wens voor robuuste groeiplaats mét onderbeplanting.

Naast de vervangingsopgave is rekening gehouden met een transformatie van de bestaande monocultuur in de lanen naar een klimaatadaptief en biodivers bomenbestand. Daarbij is het huidige inrichtingsbeeld als wensbeeld als uitgangspunt genomen.

Groenstructuur

Naast de wens om te vergroenen zijn de volgende ambities als uitgangspunt genomen:

- Versterken van groeiomstandigheden bestaande bomen door de verharding rondom de stamvoet en wortels terug te brengen. Maximale toetreding lucht en water, minder betreding en verdichting.
- Keuze voor klimaatadaptief, biodivers, insect- en vogelvriendelijk.
- Rekening houden met beheerkosten.
- Wensbeeld: kleur- en fleurrijk vaste plantenconcept (bijvoorbeeld Lageschaar Prairie beplanting).
- Optioneel: bloemrijk gras met daarop afgestemd beheer.
- Grotere groenlocaties in de wijk bedacht als regenwater-retentiemogelijkheid.
- Negatief advies voor strak gemaaide gazons en halfverharding.

Rioleringsplan

Dit is nog geen onderdeel van het schetsontwerp.

Doorkijk: riolering aanleggen vanuit as-rijbaan.

5. Onderbouwing voorlopig ontwerp (VO)

Hieronder staat beschreven de aanpassingen die op het SO plaats hebben gevonden en in het VO zijn verwerkt.

Verkeersstructuur

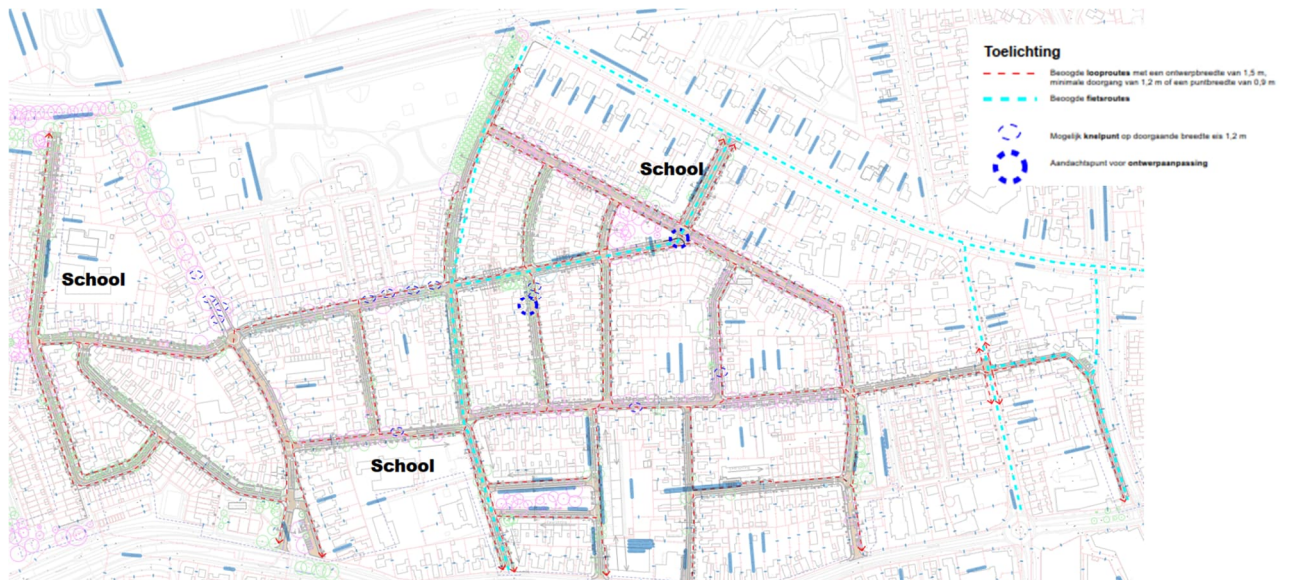
Na een variantenstudie om meer ruimte voor groen en trottoirs te creëren waarbij parkeren op de rijbaan als uitgangspunt is gebruikt, is gebleken dat dit geen extra ruimte oplevert. Voor meer uniformiteit en rustig straatbeeld binnen het wegprofiel is vervolgens bepaald om de onderstaande drie wegbreedtes te hanteren:

De volgende wegbreedtes zijn verkeerskundig bepaald:

- Woonstraat smal: 3,85 meter breed. Parkeren op trottoirhoogte via geleideband 5/20, molgoot in as rijbaan met omgekeerd dakprofiel.
- Woonstraat smal: 4,80 meter breed. Parkeren op trottoirhoogte via geleideband 5/20, brede afwateringsgoot in as rijbaan met omgekeerd dakprofiel. (Trompstraat, Van Galenstraat)
- Woonstraat breed: 5,50 meter breed. Parkeren op rijbaan in parkeervakaanduiding, afwatering aan zijkant van het profiel. (Sluipkruikweg, Bitterstraat, Evertsenstraat, Hendrik Stafweg)

Voetgangers

Tijdens het opstellen van het SO is integraal naar de diverse functies binnen de Zeeheldenbuurt gekeken. Ten behoeve van het SO en de ontwerpvisie zijn de doorgaande looproutes bepaald en tijdens het VO op onderstaande afbeelding weergegeven.



Rioleringsplan

Een eerste opzet voor de ligging van de riolering alsmede een clashkaart met bestaande kabels en leidingen is opgesteld. Daarnaast zijn de eerste berekeningen gemaakt ter dimensionering van het gemengd water riool (GWA) en het infiltratieriool (IT).

Om zo min mogelijk clashes te hebben met de bestaande bomen en kabels en leidingen (waarbij de bestaande gietijzeren waterleiding maatgevend is) is de ligging van het riool gesitueerd in het midden van de bestaande bomen en/of kabels en leidingen om zo veel mogelijk buiten de bestaande wortelpakketten te blijven.

Verdere detailuitwerking over stroomrichtingen, diameters en hoogte volgt in het definitief ontwerp (DO).