

NOTITIE ONTWERPPRESENTATIE ACTIE BETROKKEN BEWONERS

Datum: 16 april 2024

Tijdens de bijeenkomst waren 21 bewoners aanwezig. Joop Schaghen heeft een toelichting gegeven op het voorlopige ontwerp van de Zeeheldenbuurt.

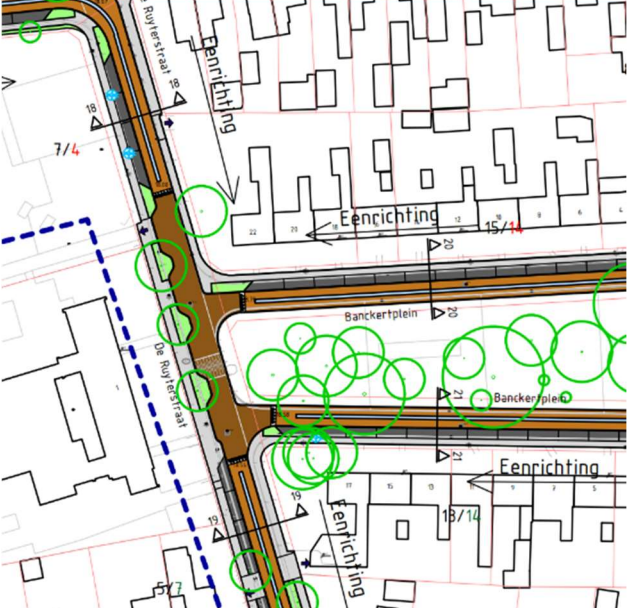


Afbeelding 1: voorlopig ontwerp Zeeheldenbuur

Naast Joop waren ook Wouter de Noo van Heijmans en Marlies Dekkers van de gemeente Ede aanwezig. Na de toelichting op het ontwerpproces was er gelegenheid tot het stellen van vragen. De vragen en de reactie daarop staan in onderstaand overzicht.

Nr.	Vraag	Reactie
1	Is er in de Concordialaan ook maatwerk in het ontwerp toegepast?	Wij zijn vanuit Heijmans niet betrokken geweest bij het ontwerp van de Concordialaan. Wel nemen we leerpunten mee vanuit deze 1 ^e fase, waaronder: De parkeervakken krijgen een afwijkende eigen kleur anders dan de rijbanen, trottoirs en inritten
2	Cortenaerstraat, de bomen gaan daar weg, erg jammer dat er geen nieuwe bomen teugkomen. Waarom gaan ze weg en waarom komen er geen nieuwe bomen?	Bomen zijn beoordeeld in een vitaliteitsonderzoek vanuit de gemeente. Uit dat onderzoek komt naar voren dat de huidige bomen niet voldoende levensvatbaar meer zijn en om die reden verwijderd worden. We onderzoeken nog of door een aanpassing van het ontwerp er ruimte gevonden kan worden voor een aantal groenvakken met bomen. De benodigde ruimte proberen we te vinden door het weglaten van het trottoir aan de oostzijde. Als er geen kabels en leidingen in de ondergrond aanwezig zijn op de plekken van mogelijke groenvakken dan kunnen er bomen geplant worden.

Nr.	Vraag	Reactie
3	Waarom wordt met de wens vanuit bewoners rondom Shared Space (auto te gast) niks gedaan.	Een inrichting waarbij de auto te gast is, is langere tijd in de mode geweest en ook toegepast. De laatste tijd zie je dat veel van die gecreëerde situaties weer aangepast worden. Shared Space is meer bedacht voor pleinsituaties. Voor deze wijk, met veel zijstraten raden wij het af. Wij kiezen ervoor om een duidelijk voetpad aan te brengen (minimaal aan 1 zijde). En een minimale wegbreedte van 3.85 m. Op plekken kan de rijbaan smaller zijn (3,50 m.) door een groenvak of parkeervak. De wegbreedte van 3.85 m. en de plaatselijke versmallingen werken snelheid remmend. Auto's moeten op elkaar wachten. Een auto en een fietser kunnen elkaar wel veilig passeren bij een wegbreedte van 3.85m.
4	Wat is de startdatum van de uitvoering en hoeveel tijd nemen de werkzaamheden in beslag?	<p>De werkzaamheden starten naar verwachting in januari 2025 een en ander afhankelijk van weersomstandigheden. De eerder gecommuniceerde start in september 2024 is niet meer haalbaar vanwege uitloop van het voorbereidingstraject. Deze uitloop komt door de complexiteit van het ontwerpproces in de wijk. Ook financiële tegenvallers in het project en het zoeken naar een oplossing voor de gevonden fundering onder de weg die niet gestort kan worden kost meer tijd.</p> <p>De werkzaamheden in de wijk duren ongeveer een jaar. De duur van de uitvoering is nog onzeker omdat de planning van de werkzaamheden aan kabels en leidingen in combinatie met onze fasering nog niet duidelijk is.</p>
5	Hoe wordt er omgegaan met de boomspiegels in het nieuwe plan, woerden die wel onderhouden en komt er beplanting in.	In de boomspiegels komt beplanting die is afgestemd op de groeiplaats (planten die onder bomen kunnen groeien en tegen schaduw kunnen).
6	Als er nieuwe bomen gepland worden komt er dan variatie in het sortiment per straat?	Het beplantingsplan is nog in de maak. Het is beleid van de gemeente om soorten af te wisselen en niet meer met uniforme laanbeplanting te werken.
7	Er wordt parkeerdruk ervaren van buiten de wijk omdat deze wijk net buiten de vergunningszone valt. Bezoekers van het centrum parkeren hier gratis. Hoe kan de gemeente deze overlast te beperken?	Het wel of niet invoeren van parkeerzones valt buiten de invloedssfeer van dit project.

Nr.	Vraag	Reactie
8	<p>Verkeersveiligheid bij de school (Lettertuin) is nu een issue met name tijdens de spitsmomenten, hoe gaan jullie daar in het nieuwe plan mee om?</p>	 <p>In de straten nabij de school wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld. In de Ruyterstraat, voor de ingang naar de school, komen plekken waar men even de auto kan parkeren om kinderen te laten in-uitstappen (Zoen-Zoef zone). De auto kan daar niet op de stoep staan dus er blijft een veilige looproute voor kinderen over. Ter plaatse van de aansluiting Ruyterstraat-Banckertplein komt een verhoogt plateau in de weg die de snelheid moet remmen.</p>
9	<p>In het voortraject is beloofd dat er per straat wensen opgehaald zouden worden, waarom is dat niet gedaan?</p>	<p>Er is door de gemeente en bewoners in het voortraject veel aandacht besteedt aan het ophalen van wensen. De gemeente betreurt het dat er in die periode verwachtingen zijn gewerkt die niet waargemaakt worden. Dit is in november 2023 in een brief van de gemeente ook nader toegelicht. Door nu aan de indertijd actief betrokken bewoners een toelichting te geven op het ontwerp en hoe we zijn omgegaan met alle opgehaalde wensen hopen we enigszins recht te doen aan de inspanning die indertijd door bewoners is geleverd.</p>
10	<p>In een andere wijk in Ede zet Liander alle lichtmasten in het voetpad aan de zijde van de straat waardoor de doorgang op het voetpad voor voetgangers met bijv. kinderwagen te smal is, gebeurt dat hier ook?</p>	<p>De plek van de lichtmasten bepalen we vanuit de gemeente. De masten blijven zoveel mogelijk staan waar mogelijk en wanneer ze verplaatst moeten worden dan komen ze tegen de rand van de erfgrans aan te staan en niet langs de straat.</p>

Nr. Vraag	Reactie
<p>11 Er is nu geen in-uitrit voor fietsers van en naar de fietsenstalling aanwezig waardoor fietsers langer over de het trottoir fietsen en dat is gevaarlijk. In het ontwerp ziet men nu een parkeerplaats voor die ingang en dat is niet wenselijk omdat dan nog steeds fietsers over het trottoir gaan fietsen. Hoe kan deze situatie voorkomen worden?</p>	<p>Reactie</p>  <p>De parkeerplaats voor de ingang naar de fietsenstalling vervalt. En mogelijk verlengen we het plateau. Tussen het voetpad en de rijbaan komt geen verhoogde trottoirband maar een oloopband waar je eenvoudig overheen kunt fietsen. Een oloopband is een betonband met een afgeschuinde bovenkant waardoor er geen opstaande rand is tussen voetpad en rijbaan.</p>  <p><i>Afbeelding 2: de pijl geeft de plek van de oloopband weer (in dit profiel tussen rijbaan en parkeerplaats). Dit type band is ook aanwezig tussen voetpad en rijbaan.</i></p>
<p>12 In het voortraject is beloofd dat er minimaal twee bomen komen in het groenvak aan beide zijde van het witte kerkje, Bettenkamp 29 (groenvakken Notaris van Puttenstraat). Waarom is dat niet opgenomen in het huidige ontwerp?</p>	 <p>Bovenstaande schets is de wens zoals geuit tijdens de bijeenkomst. Of het mogelijk is bomen aan te brengen hangt onder andere af of er in de grond kabels en leidingen liggen. Als we bomen aanbrengen moet de grond waarin de bomen komen te staan vervangen (verbeterd) worden. Het gevolg is dan wel dat de hagen verdwijnen en er andere beplanting voor in de plaats komt. We bepalen in het projectteam wat haalbaar is. Als er geen ondergrondse obstakels aanwezig zijn komen er enkele bomen.</p>
<p>13 Waarom wordt er op meer plekken niet gewerkt met haaks parkeren?</p>	<p>Haaksparkeren is alleen efficiënt als er voldoende ruimte is om ook de straat (rijbaan) te verbreden naar 6 meter. Haaks parkeren is in een doorgaande</p>

Nr.	Vraag	Reactie
		<p>straat niet wenselijk in verband met minder zicht bij achteruit uitrijden. Ook neemt aanrijdgevaar met fietsers toe bij haaks parkeren.</p>
<p>14</p>	<p>Waarom is in de Ruyterstraat geen knik (as verspringing) opgenomen om de snelheid eruit te halen? Het is nu een vrij breed profiel waardoor er zorgen zijn dat men te hard kan rijden.</p>	<p>In de Ruyterstraat ter hoogte van het Slijpkruikpark is wel een as verspringing opgenomen door het parkeren meer op de rijbaan te projecteren in combinatie met een eenzijdig voetpad van 1,50 meter. Zie onderstaande uitsnede in de rode cirkel.</p>  <p>Door in een deel van de straat parkeren aan twee zijden mogelijk te maken is er geen ruimte voor een as verspringing. Als je kiest voor eenzijdig parkeren kun je werken met afwisselend aan de ene zijde van de straat parkeren en dan weer aan de andere zijde waardoor een as verspringing ontstaat. Als we hiervoor kiezen dan kunnen we minder parkeerplaatsen realiseren in deze straat. Omdat parkeren in de wijk al onder druk staat kiezen we hier niet voor. Op elke kruising met een zijstraat zijn verhoogde plateaus of schijnplateaus opgenomen. De verhoogde plateaus werken snelheid remmend en de schijnplateau's geven extra attentiewaarde op een kruising wat ook snelheid remmend werkt. Omdat de straat is verdeeld in relatief korte delen kiezen we voor een smaller wegprofiel in combinatie met verhoogde plateau's of schijnplateau's en zijn extra snelheidsremmers niet noodzakelijk.</p>
<p>15</p>	<p>Er staat nu wel een opmerking op tekening maar hoe gaat de aanpassing van de verharding eruitzien voor de adressen</p>	<p>Er is na de bijeenkomst met de melder gesproken en de situatie is ter plaatse bekeken. Het knelpunt is voldoende duidelijk. We onderzoeken wat mogelijk is.</p>

Nr.	Vraag	Reactie
	<p>Veldhuizerweg 1,3,5?</p> 	
16	<p>In de Karel Doormanstraat zijn drie nieuwe laadpalen geprojecteerd. Dit kost dus 6 parkeerplaatsen voor reguliere auto's terwijl er in omliggende straten geen laadpalen staan. Kan het aantal laadpalen in deze straat niet minder? Daarnaast is er ook een laadpaal in de strook van 90 cm. getekend maar dan kun je er niet meer langs lopen, kan die vervallen?</p>	<p>De laadpalen op de tekening betreft reserveringen voor de toekomst. We checken in het ontwerp of de laadpaal in de toekomst op de geplande plek past. Er komt pas een laadpaal als er een verzoek komt voor een laadvoorziening in de straat. In deze straat zijn er meer palen als reservering getekend dan in andere straten omdat er nagenoeg geen eigen opritten aanwezig zijn. Bij een eigen oprit moet laden op eigen terrein opgelost worden, dan zijn er minder publieke plekken nodig.</p>

Optimalisatievraag

Aan het einde van de bijeenkomst is onderstaande vraag voorgelegd aan de aanwezigen.

De Trompstraat en de Bettekamp zijn beide beeldbepalende lanen in deze wijk. We denken erover na bij een aantal oude bomen in een deel van de Bettekamp grotere boomspiegels te creëren. We overwegen dit omdat dit goed is voor de bomen. Alleen als je rondom een aantal bomen meer groen wilt aanbrengen gaat dit ten koste van parkeerplaatsen die er nu zijn getekend. In de Cortenaerstraat, Wilterdinkstraat en Ruijsstraat willen we dan door het profiel van het huidige ontwerp wat aan te passen een aantal extra parkeerplaatsen realiseren.

De vraag:

Is het een goed idee om in het deel van de Bettekamp de bestaande bomen een betere groeiplaats te geven en het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren in de Cortenaerstraat, Wilterdinkstraat en Ruijsstraat?



Afbeelding 3: De oranje kaders betreft de Trompstraat en deel Bettekamp met bestaande oude bomen. Het rode kader is de Cortenaerstraat



Optimalisatie onderzoeken ?

24

Afbeelding 4: aanpassen van het ontwerp in de Cortenaerstraat om meer parkeren te realiseren ten koste van groen (links is huidig ontwerp, rechts is voorstel)



Optimalisatie onderzoeken ?

25

Afbeelding 5: aanpassen van het ontwerp in de Wilterdinkstraat en de Ruijsstraat om meer parkeren te realiseren ten koste van groen (links is huidig ontwerp, rechts is voorstel)

Reactie aanwezigen (besluit):

In de Trompstraat is er geen probleem met parkeren. Je kunt desgewenst in die straat best enkele parkeerplaatsen opofferen ten gunste van meer groen rondom bomen. De bomen in de Bettkamp verdienen bescherming. Niet in de gehele straat is de parkeerdruk hoog en dat biedt ruimte om een optimalisatie ten gunste van de bomen te onderzoeken. In het meest westelijke deel van de Bettkamp (tot de telefoonweg) graag de laanstructuur als het mogelijk is doorzetten. Dit gaat dan wel ten koste van parkeermogelijkheden in dit deel van de Bettkamp. Het profiel van de tussenliggende straten (Cortenaerstraat, Wilterdinkstraat en de Ruijsstraat) niet aanpassen ten gunste van meer parkeren en het groen zoals nu in het ontwerp getekend minimaal handhaven.