

Denkrichtingen inrichting Zeeheldenbuurt (ZHB)

Datum: 17 september 2024, versie 2

Van: Initiatiefgroep Herinrichting ZeeHeldenBuurt

Aan: Bouwteam

Inleiding

Het VO dat op 10 juli 2024 gepresenteerd is door de Gemeente is op een aantal individuele onderdelen (vraag van bewoners) aangepast door het projectteam.

Soms ten goede, soms niet. Nog altijd zitten er veel onvolkomenheden in het ontwerp, op niveau van details, maar ook doordat verkeersstromen en wensen van bewoners zijn gehanteerd zonder dat deze met bewoners zijn gecheckt. Bij het ontwerp is gebruik gemaakt van satellietgegevens, kadastrale gegevens etc. , maar het ontwerp is door de ontwerpers niet getoetst door b.v. een rondje in de wijk te maken want dan had men kunnen zien dat een aantal voorstellen praktisch niet uitvoerbaar zijn.

Hiervoor is participatie/overleg per cluster van zeer groot belang. Echter dat alleen zal de problemen voor een aantal (smalle) straten niet oplossen .

De ZHB en de actieve bewoners van de ZHB hebben op verschillende wijzen geprobeerd aan het bouwteam duidelijk te maken wat onze problemen met het huidige ontwerp zijn.

De reactie die wij terug krijgen is: er kan een lantaarnpaal of een parkeerplaats verplaatst worden die een uitgang belemmert maar het ontwerp wordt niet aangepast.

Aangegeven wordt dat er geluisterd is naar bewoners (antwoord raadvragen).

Wanneer er meer dan 500 handtekeningen in de wijk worden opgehaald, er bijna 300 mensen naar de bijeenkomst komen, er tientallen zienswijzen worden ingediend enz vragen wij ons af of het bouwteam nog steeds van mening is dat ze echt geluisterd heeft naar de bewoners. De bewoners hebben daar in ieder geval een andere mening over. Ergens is er o.i. in de vertaalslag iets verloren.

Volgens het bouwteam is er maar een mogelijke oplossing: andere ontwerpen zijn niet mogelijk!

Wij denken dat er heel veel meer mogelijk is binnen de randvoorwaarden. Waar een wil is, is een weg. En wellicht moeten sommige randvoorwaarden los worden gelaten of worden opgerekt.

Dit plan is er tenslotte voor de bewoners en niet voor het bouwteam of gemeenteambtenaren.

In onderstaand document pogen we aan te geven welke problemen we hebben met de functionaliteit van het ontwerp dd 10 juli 2024 en geven we aan hoe het volgens ons ook kan. We dagen het bouwteam dan ook uit om met ons met een open blik naar het ontwerp te kijken.

Ons doel: dit plan moet van tafel en er moet per cluster in overleg met de bewoners een nieuwe of aangepaste inrichting komen.

Uitgelegd is, dat de zaak zeer complex is omdat er aan veel regelgeving moet worden voldaan.

De uitgangspunten die geformuleerd zijn en die gelden voor de hele zeer gevarieerde ZHB maken o.i. dat er in een aantal straten met kunst en vliegwerk parkeren, groenstroken, trottoirs zijn ingepast waarbij de functionaliteit voor de bewoners bepaald niet verbetert. Voor sommige straten zien we nu wel dat er een mooi en functioneel ontwerp uitkomt: b.v. een deel van de Bitterstraat en de van Galenstraat. (Opgemerkt dient dan wel te worden dat dit nu precies de straten zijn die hun oorspronkelijk breedte houden)

De volgende uitgangspunten zijn door de Gemeente bij het ontwerp meegenomen (voor zover aan ons gecommuniceerd, of geëxtraheerd uit het VO: deze uitgangspunten zijn niet in een document aan ons gedeeld en kunnen dus ook best nog anders zijn) met de bijbehorende oplossingsrichting die in het VO is uitgewerkt door de gemeente. Aansluitend is ons commentaar op de oplossing gegeven en zijn waar mogelijk alternatieve oplossingsrichtingen aangegeven.

Randvoorwaarden vanuit de gemeente zijn (o.a.):

- Ruimte voor hulpdiensten: minimale doorgang 3.5 m
- Parkeervakken 2 m bij 6 m of 2 bij 5 m
- Beperkte onderhoudskosten
- Beperkte Inrichtingskosten

Verkeersveiligheid (inrichting van de wijk als 30 km wijk)

- 1. Beperking snelheid (van auto's) in de hele wijk door**
 - a. Aanbrengen op elke kruising verhoogde plateaus

Commentaar

- De bedoeling hiervan is de weggebruiker opmerkzaam te maken op een naderende kruising en beoogt een verlaging van de snelheid. In principe is dat ok. De vraag is wel of dit op alle kruisingen moet worden toegepast omdat er slechts een paar straten zijn waar door auto's te hard wordt gereden. Werkt dit remmend voor e-bikes, scooters? Voor de duidelijkheid en eenvormigheid is hiervoor gekozen.
 - b. Eenrichtingsstraat voor tweerichtingsverkeer voor alle straten die niet als belangrijke route worden gezien (3,85 m breed)

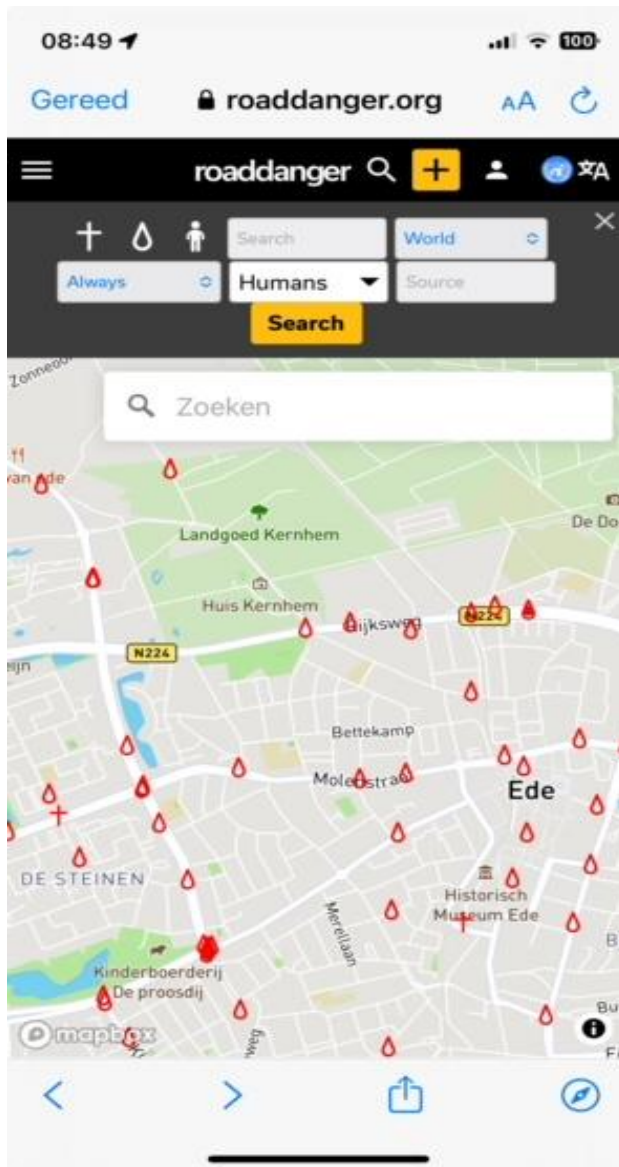
Commentaar

De bedoeling hiervan is om de snelheid te verminderen van auto's (en om ruimte te krijgen voor groenstroken). Dit belemmert de doorstroming. Straten waar veel verkeer is de wijk in en uit van auto's en vrachtwagens zijn niet herkend als doorgaansstraat. Denk aan: Veldhuizerweg, Slijpkruikweg, van Heemskerckstraat, Piet Heinstraat en de Ruijsstraat. Dit zal veel problemen gaan geven. Wij verwachten dat de wijk er niet veiliger op gaat worden. Op dit moment zijn er in het deel van de ZHB dat wordt heringericht geen ongevallen bekend met fietsers.

Zie ook de opmerkingen hieronder over de verkeerskundige aspecten van het ontwerp van een door ons geraadpleegde verkeersdeskundige S. Nota (volledig document wordt separaat verstrekt).

S. Nota: “Daarnaast hebben we ten aanzien van het ontwerp nog een aantal aandachtspunten:

1. De rijlopers worden in het nieuwe ontwerp vrij smal. Dit is mogelijk wanneer er voldoende uitwijkmogelijkheden aanwezig zijn. Dit is in echter vaak niet het geval. Er wordt aangegeven dat er uitgeweken kan worden op de inritten en lege parkeervakken. De inritten zijn meestal te kort om goed op te kunnen staan en de parkeervakken geven geen garantie dat ze leeg zijn. Zeer waarschijnlijk zijn er wel parkeervakken leeg maar het is dan nog maar de vraag of er voldoende leeg zijn en of zij lang genoeg zijn als uitwijkvak. Wij adviseren een minimale rijloper van circa 4,8 meter bij verkeer in twee richtingen en een minimale rijbaanbreedte van circa 3,4 meter bij eenrichtingsverkeer (voor auto's)
2. Met name in de J.W. Bitterstraat maar ook op andere plekken liggen een aantal parkeervakken tegen de kruispuntplateaus aan. Dit beperkt de toegankelijkheid en voldoende zicht op aankomend verkeer vanuit de zijrichtingen.
3. In bijna alle straten is te zien dat er aan beide zijden van de weg een smal trottoir ligt. Het kan dan beter zijn om aan één kant van de weg een volwaardig trottoir te maken van minimaal 2 meter, zodat deze goed toegankelijk zijn voor kinderwagen, rolstoelen en rollators. Aan de andere kant van de weg kunnen dan groene vlakken worden gerealiseerd.



Bron: Fietsersbond, Marco te Brömmelstroet.

- Te hard rijdende scooters en e-bikes worden hier niet door geremd. Fietsroutes en verkeersroutes door de wijk zijn niet goed in beeld gebracht.
- De ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) is een verzameling AANBEVELINGEN en zeker geen voorschrift. Binnen de ASVV is ook veel meer mogelijk dan wat er nu dreigt te worden doorgevoerd.
- De straatbreedte van 3.85 m is gebaseerd op rijdende auto (2,40 m) + fiets (1,45 m). Dit past inderdaad precies in de ASVV, maar zal uiteraard krap blijven aanvoelen. Zeker met kleinere wat onzekerder kinderen. Een bakfiets is weer breder. Waar moet die heen? Ook is bekend dat groot deel van de ongelukken met fietsen gebeurt door stuurfouten. Oudere deelnemers zijn ook onzekerder op de fiets, slingeren meer en blijven verder van de stoeprand en of geparkeerde auto's.
- De volgens de ASVV benodigde ruimte voor een vrachtauto is 3,10 m. Samen met de benodigde ruimte voor een fietser 1.45 m komt dit op een minimum van 4,45 m. Waar moet de fietser dan heen?

- Aanvullend bij de vraag over de breedte zou ik willen opmerken dat de fietsers dus ook de stoep inhammen op moeten. Daarbij wil ik aantekenen dat er niet alleen met kinderen wordt gefietst maar dat er ook steeds meer oudere fietsers komen die meer moeite hebben met het houden van de balans en dat dat met name een probleem is als het nauw is en je moet schuine verhogingen op. Het aantal ongevallen waarbij oudere fietsers slachtoffer zijn is heel erg hoog. Het lijkt me dat je de straat ook inricht voor deze mensen. Zijn daar cijfers over bekend? Denk b.v. aan straten als de van Heemskerckstraat waar op de hoek met de Molenstraat een winkelruimte is en waar veel verkeer in- en uitrijdt. Waar moet je dan heen als fietser?
- c. Instellen eenrichtingsverkeer rondom Lettertuintuin in een 4-tal straten en op de Kareldoormanstraat

Commentaar

- Bij de Lettertuintuin wordt gekozen voor instelling eenrichtingsverkeer over de Bettekamp, de Ruyter straat en het Banckertplein met als motivatie de veiligheid rondom de school. Bij andere scholen in Ede zijn met ouders afspraken gemaakt in zake gewenste verkeersroutes voor halen en brengen. Het parkeren van auto's in het Banckertplantsoen wordt hiermee niet opgelost. Er is voldoende ruimte om te parkeren bij de school. Door Banckertplantsoen te voorzien van afzetting, aangeven van parkeren i.c.m. routing zou instellen van eenrichtingsverkeer niet nodig hoeven te zijn.

2. Beloopbare trottoirs in de hele wijk voor ouderen, rolstoel, kinderwagen etc. tenminste 1 per straat van 1.5 m (staat in VO)

- a. Tenminste aan **één** kant per straat een goed trottoir met een breedte van tenminste 90 cm (in VO vergunningsaanvraag staat 1,50 m)

Commentaar

Door bewoners van m.n. de Bettekamp is al meer dan 20 jaar aangegeven dat de trottoirs slecht toegankelijk zijn. De overige straten vormen geen probleem. Overigens zijn tot onze grote verbazing eind augustus 2024 trottoirs van verschillende straten rondom bomen opeens vlak gemaakt met verwijdering van veel wortels! Dit is in vele jaren niet gebeurd en is o.i. vlak voor de herinrichting geldverspilling. Bovendien lijkt ons de verwijdering van wortels in het groeiseizoen niet bevorderlijk voor de bomen. Terwijl er nu persé verhoogde trottoirs moeten komen om de wortels te beschermen.

- Nu krijgen meerdere straten (m.n. de smalle) te maken met een trottoir aan **één** kant van de straat en dit trottoir is in veel gevallen nog steeds smal. Bewoners moeten daardoor vele malen oversteken (op kruisingen!), zigzaggend om de auto's en bomen heen (bv. op de Bettekamp) en zelfs kruisingen schuin oversteken omdat er een trottoir ontbreekt.
- Als je naar je buurman wilt moet je of over de straat (logische route) of twee keer oversteken.
- Doordat in sommige gevallen de parkeerplaatsen langs het eenzijdige trottoir zijn geplaatst moet je als bewoner die naar de overkant wil of dwars oversteken over de straat= onveilig, of je door geparkeerde auto's heen wurmen. Hoe werkt dat met een rolstoel of rollator, kinderwagen?
- Kleine kinderen kunnen niet meer om hun blokje heen lopen of fietsen.

- Ook zal dit trottoir wellicht worden gebruikt om klike's op te stellen omdat dat niet voor uitritten kan. Daardoor is het trottoir nog steeds 1 dag in de week niet toegankelijk. Dat is bepaald geen verbetering/oplossing. Er kan gekozen worden voor de oplossing die in de Graaf Bentincklaan is gebruikt: klike's onder de bomen, maar voor de straten zonder bomen lost dat nog niets op. En wat is het effect op de bomen? Worden die niet beschadigd bij het ledigen van de klike's?
- Vaak is dat ene trottoir smal (90cm), in de huidige kaart (website Gemeente) staan geen maten vermeld.

3. **Eenvormige inrichting in het deel van de hele wijk dat in dit plan wordt heringericht i.v.m. verkeersveiligheid.**

- a. De lastigste straten (die met grote oude te behouden bomen) bepalen de oplossingen voor het deel van de wijk dat nu wordt heringericht. Dit is niet de hele wijk.

Commentaar

De gedachte hierachter is dat vanuit verkeersveiligheid het dan voor iedereen duidelijk is hoe de verkeerssituatie is.

- De ZHB is geen eenvormige wijk (Ruijsstraat, Notaris van Puttenstraat, Telefoonweg, Amsterdamse weg enz.) . De omvang van de wijk voor de herinrichting wordt bepaald door de riolering die vervangen moet worden. Andere delen die wel bij de ZHB horen maar niet heringericht worden zullen ook nog steeds anders ingericht zijn. Dit is dus een bijzonder argument.
- Er wordt maar een deel van de hele ZHB voorzien van nieuwe riolering. Dat deel dat niet wordt aangepakt (denk aan van Speykstraat) maakt deel uit van de buurt en ziet er straks heel anders uit dan de rest. Verder zijn er delen binnen de herinrichting die niet worden heringericht: zoals de Telefoonweg, Amsterdamse weg, Notaris van Puttenstraat, Ruijsstraat zijweg. Dus het argument van eenvormigheid belemmert creatieve oplossingen.
- Er is hoofdzakelijk bestemmingsverkeer
- Er gebeuren amper ongelukken (zie de kaart op pagina 3, opgemerkt dient te worden dat er onlangs een eenzijdig ongeval is gebeurd op de Concordialaan en een scootmobiel is omgevallen op **de Buitenzorglaan**: allen na de herinrichting! Er zijn dus geen ongelukken bekend in het deel dat heringericht dient te worden).
- Gelijkvloers bestraten is een beter alternatief voor Bettekamp, Van Zantenstraat en Hendrik Stafweg
- Het projectteam heeft gelijkvloerse bestrating niet willen overwegen. Juist voor smalle straten als Bettekamp zou dit veel meer ruimte opleveren omdat eenvoudiger om bomen heen bestraat kan worden en voetgangers en ook fietsers eenvoudig kunnen uitwijken. Bovendien scheelt het 40cm aan overrijdbare randen.
- De reden dat verhoogde trottoirs, inritten en parkeerplaatsen nodig zijn voor waterberging is o.i. geen overtuigend argument. De verhoging is slechts 5 cm en alleen de rijloper van 3,85 m is verlaagd. Een straat brede verlaging van 2,5 cm zou dezelfde waterberging opleveren en niet of nauwelijks problemen opleveren met de aansluiting op de inritten.

Klimaatadaptatie

1. Ruimte en inrichting voor behoud van bestaande bomen

- a. Verhoogd parkeren ter hoogte van de bomen om zo de druk op de bomen te verminderen

Commentaar

- Niet in alle straten is verhoogd parkeren om deze reden nodig b.v. omdat er geen bomen staan (zoals Karel Doorman**straat**, Van Heemskerckstraat). Verder zien we dat er nu geen verhoogd parkeren wordt toegepast in de Bitterstraat waar veel monumentale bomen zijn dus dit lijkt inconsequent te worden toegepast. Parkeren op straatniveau zou in verschillende straten een gewenste optie zijn. Daarmee kan de weg aldaar breder worden b.v. in de van Heemskerckstraat waar geen bomen zijn.

2. Groenvakken voor infiltratie veelal onder bomen.

De bomen krijgen grotere boomspiegels in de vorm van groenvakken. Hierdoor krijgen de wortels meer lucht. Tevens kan het water snel de grond in.

Commentaar

- Onder grote bomen groeit er niet zo heel veel in boomspiegels (zie Concordialaan). Grotere boomspiegels zijn o.i. voor de bomen belangrijk voor hun gezondheid, maar hoeven niet het overgrote deel van de groenstroken te vormen, zeker omdat er weinig onder groeit.
- Voor infiltratie van hemelwater kan ook gekozen worden voor parkeerstroken met klinkers/groen.

3. Afkoppeling hemelwater en bevorderen van infiltratie water in de bodem

- a. Er komt een duaal riool, waarbij hemelwater infiltreert in de bodem. Wanneer het hevig regent vloeit het overtollige water naar het laagste punt (midden) van de straat en kan dan worden afgevoerd via kolken.

Commentaar

- Lijkt een logische keuze. Wel lezen we dat b.v. in Bennekom nu de kelders van bewoners blank staan. Hier zouden we graag willen weten of dat in de ZHB ook kan gebeuren. De meeste oude huizen hebben hier nl. een kelder.
- Belangrijke knelpunten van wateroverlast, zoals die bij de Witte de Withstraat / Kraatsweg vallen volgens het project team buiten het project en worden dus niet aangepakt, dit terwijl deze situatie al jarenlang bekend is.
- De bewering van de Gemeente dat er meer waterberging op straat komt door het nieuwe wegprofiel is o.i. onjuist. Uit berekening blijkt dat wanneer de inhoud van het infiltratieriool in de berekening wordt meegenomen er een klein positief verschil zou zijn. Echter, een infiltratieriool is in principe GEEN berging OP straat. Daarbij kan ook in het bestaande profiel de waterberging tot achterkant trottoir nog meegenomen worden in tegenstelling tot het nieuwe profiel waar trottoirs aan één kant vaak ontbreken. Dat betekent dat de waterberging in zijn geheel minder wordt en daarmee bij heftige

buien meer overlast zal veroorzaken. Het e.e.a. blijkt overigens ook al uit signalen van bewoners van de Concordialaan.

- b. Gebruik van betonklinkers (voegen) en aanleg van groenstroken.

Commentaar

Lijkt logisch echter het gebruik van betonklinkers als materiaal draagt niet bepaald bij aan de reductie van CO₂-emissies (vandaar ook reductie in gebruik van trottoirbanden). Vraag doet zich hiervoor of in dit geval gekeken kan worden naar andere materialen b.v.:

- c. Zoak, dit was als proef voorgesteld, maar is afgevoerd. Dit materiaal levert ook verkoeling op en zou heel goed kunnen helpen in de straten die helemaal geen groen hebben.
- d. Hergebruik van oude klinkers (dat kunnen oude klinkers van elders zijn of die onder het asfalt van daar komen). Door dit bv. te doen op de Bettiekamp, gelijkvloers bestraten houd je het oude karakter van de straat in stand, je reduceert je betongebruik behoorlijk (waardoor je elders minder groenstroken moet aanbrengen), je optimaliseert parkeren.
- e. Toepassen van b.v. halfharde materialen als graustabiël voor trottoirs op straten waar dit past of om paadjes te maken aan de kant waar geen trottoir is: de meeste mensen willen graag een trottoir aan beide zijden van de straat.
- f. Er zijn vast ook nog andere materialen die duurzamer zijn om toe te passen.

4. Verminderen hittestress

- a. Zoveel mogelijk groenvakken om opwarmen van de straat te verminderen.

Commentaar

- Stroken onder bomen warmen al minder op en zullen weinig bijdragen aan de hittestress
- Schaduw van bomen zorgt voor de meeste verkoeling
- Of gebruik andere materialen dan betonklinkers
- Een boom draagt vele malen meer bij aan het verminderen van hittestress dan een groenstrook (zeker een groenstrook die al onder een boom zit). Helaas is er geen geld om bomen terug te plaatsen vanwege de leidingen. Wel dient opgemerkt te worden dat er enkel jaren geleden en vorig jaar nog twee bomen geplant zijn in de Bettiekamp dus waarom dat nu niet meer kan is ons onduidelijk.
- We zien in de straten die nu het meeste last hebben van hittestress (Karel Doormanstraat en van Heemskerckstraat) geen of weinig groenvakken. Hier wordt dus niets opgelost. De verwachting is ook dat er meer bomen zullen sneuvelen de komende jaren (zeker na de recente werkzaamheden waarbij veel wortels zijn verwijderd). De vraag is dus wel hoe gaan we de hittestress in de buurt verminderen. Zie ook opmerkingen bij eerdere punten.
- De vele groenvakken zullen in verband met de bomen grotendeels worden ingezaaid met een berm-kruidentmengsel. Qua onderhoud betekent dit dat de vakken hooguit een en misschien twee keer per jaar zullen worden gemaaid. Als het mengsel al wil groeien onder de bomen, zal het er een groot deel van het jaar rommelig uitzien. Alleen in het bloeiseizoen kunnen bewoners er wellicht daadwerkelijk van genieten, voor zover bewoners deze beplanting appreciëren. De ervaring met onderhoud van boomspiegels door de Gemeente is echter niet bijster positief. In een periode van bezuinigingen (en die komen er weer aan) wordt dit op bewoners afgeschoven. De huidige boomspiegels en groenvakken in de buurt die diverse en duidelijk gewaardeerde beplanting hebben, zijn

diegene die door bewoners worden onderhouden (Slijpkruikgebied, Witte de Withstraat, individuele bomen). Over het Banckertplein wordt geklaagd sinds de Gemeente de inrichting als bermbeplanting heeft aangeduid en daarnaast zijn vele van de huidige boomspiegels kaal.

- Het is daarbij de vraag welke bijdrage de groenvakken (waar weinig groeit) leveren aan de biodiversiteit in de buurt. De Zeeheldenbuurt is al een groene buurt en veel bewoners hebben substantiële en rijk beplante groene tuinen.
- Het is dan ook beter voor de leefbaarheid van de buurt als boomspiegels beperkt zijn in grootte en extra plantvakken alleen aangelegd worden als bewoners dat ook willen en bij voorkeur ook het plantvak willen onderhouden.
- Bij de inrichting wordt gepoogd om het aantal bomen te handhaven. Dat is niet gelukt: er worden 91 bomen gekapt en er komen 61 bomen terug. Het is de wens van de bewoners om de bomen die wegens ziekte zijn gekapt in de afgelopen jaren te herplanten om daarmee het beeldbepalende karakter van de wijk te behouden (m.n. geldt dit voor Bettenkamp en W.J. Bitterstraat). Ons is verteld dat het niet mogelijk is om bomen te herplanten vanwege de ondergrondse situatie. Echter de huidige bomen zijn op leeftijd en zullen ook verdwijnen wegens ziekte. Als het in het huidige ontwerp niet mogelijk is om bomen die er eerst stonden te vervangen betekent het dat we over 10 jaar een hele kale wijk hebben en het karakter van de buurt dat van een complete nieuwbouwwijk wordt. Dit strookt niet met de beschrijving in de ecologische bijlage van de vergunningsaanvraag staat “Derhalve is het behoud van zoveel mogelijk laanstructuren, een geschikte vervanging door inheemse bomen en een kwalitatieve verbetering van het wijkgroen (door, het verbeteren van de groeiplaatsen van de bomen, de aanplant inheemse bomen, struiken, kruiden het aanleggen van takkenrillen en wadi’s, het toepassen van ecologisch beheer van de openbare ruimte en het creëren van insecten-idyllen”).

Duurzaamheid

5. Reduceren van gebruik van beton (10%) i.v.m. reductie CO2 emissie

- a. Zoveel mogelijk groenvakken die tevens onder de bomen om te besparen op klinkers (minder verharding)

Commentaar

- Onder bomen groeit bijna niets. Wat nu voorgesteld wordt is daar bermgras/kruiden te zaaien. Toen bewoners aangaven dat ze graag meer groen in de wijk wilden werd daarmee bedoeld: de gekapte bomen vervangen, meer bomen en daar waar mogelijk groene heesters zoals ook in de meedenksessies is besproken.
- De groenvakken verschijnen dan ook m.n. in de straten waar al redelijk wat groen is (onder de bomen). In de straten waar nu nog geen groen is komt bijna geen groen (Karel Doormanstraat, van Heemskerckstraat). Het is duidelijk dat voor behoud van de bestaande bomen weinig keuze hierin is en dat groenvakken in de bovengenoemde straten slecht inpasbaar zijn omdat het zeer smalle straten zijn maar aan de wensen van de bewoners wordt niet voldaan. Zijn hier echt geen andere oplossingen te bedenken specifiek voor deze straten? Groenvakken onder bomen doen niet veel tegen hittestress (er is al schaduw) en voor de straten waar veel hittestress is wordt niets gedaan
- In de afweging bij het ontwerp wordt duurzaamheid als belangrijk argument genoemd, met name vergoten van biodiversiteit en verminderd gebruik van materialen. We

begrijpen dat met name het grote aantal groenvakken (van 1% naar 10%) van de openbare ruimte hieraan moet bijdragen.

- We begrijpen echter dat bijvoorbeeld stoeptegels nauwelijks worden hergebruikt, waarschijnlijk omdat de kosten daarvan hoger zijn dan de aanschaf en plaatsing van nieuwe tegels. Ook zou gekozen kunnen worden voor gebakken klinkers (hergebruik). Dit zou een veel grotere bijdrage aan de CO2 emissie reductie geven dan de huidige keuze van materialen.
- b. Groenvakken/parkeren verhoogd en uitritten combineren om betondrempels te sparen

Commentaar

- Om trottoirbanden te sparen en meer ruimte te maken om te parkeren worden groenvakken gecombineerd met verhoogd parkeren en doorgetrokken uitritten. Hierdoor moet tegemoetkomend verkeer uitwijken op de “stoep”/inritten (Je kan verwachten dat er naar beide kanten uitgeweken gaat worden dus zowel naar de stoep als de uitwijkstroken). Het gaat tegen je gevoel in om uit te moeten wijken op een trottoir. Kinderen leer je niet op de stoep te fietsen en feitelijk is het verboden om over een trottoir te fietsen of te rijden. In straten waar weinig verkeer is, is dit acceptabel. In de toegangswegen waar veel verkeer is (op bepaalde momenten van de dag) is dat ongewenst. Bewoners zijn bang voor onveilige situaties waar m.n. de kwetsbare fietsers (ouders met kinderen, ouderen, kinderen) maar ook fietssnelverkeer e -bikes/scooters het slachtoffer van dreigen te worden. Opgemerkt dient te worden dat er in de huidige situatie amper ongelukken gebeuren in de wijk (behoudens het onderuit gaan bij gladheid) (zie ook eerder in dit document).

Wensen bewoners

1. Zoveel mogelijk parkeergelegenheid behouden

- a. Parkeren inpassen waar maar kan langs schuttingen, erfgrenzen met afmeting van 2.0 bij 6 m

Commentaar

- Bij te smalle parkeerplaatsen zal deels op de toch al zeer smalle straten worden geparkeerd.
- In het VO is geprobeerd overal parkeervakken te maken waar er ruimte is. Daardoor zijn parkeervakken langs schuttingen, muren, heggen, groenstroken, voor huizen die geen parkeerplaats nodig hebben. Dat is heel jammer omdat er nu in de wijk een “natuurlijke” parkeersituatie is ontstaan waarbij busjes staan op hoeken waar niemand er last van heeft en mensen voor hun eigen huis parkeren. Op verzoek van bewoners zijn al parkeerplaatsen veranderd, maar dat is niet overal mogelijk. Het aantal parkeerplaatsen is dan ook nog sterk verminderd. Dat gaat echt voor problemen zorgen tussen bewoners onderling.
- Er zijn wel parkeerplaatsen gecreëerd op plekken waar bewoners er geen behoefte aan hebben. Het lijkt erop dat dit alleen is gedaan om de parkeernorm enigszins te halen.
- De combinatie van groenvlakken naast parkeerhavens maakt dat passagiers moeten uitstappen in een groenvlak, kinderen moeten worden uitgeladen aan de straatkant. Dit is niet praktisch en ook onveilig. Aan een kant van de weg is er geen trottoir meer wat

maakt dat bewoners veel vaker de straat over moeten steken of over de straat moeten lopen om een trottoir te bereiken. Wanneer een auto naast een trottoir staat en **een** parkeer vak is maar 2 meter breed dan zal de auto snel een stukje van de stoep inpikken en de ruimte van de wandelaars reduceren. In de situatie waarin dit stukje stoep het enige trottoir is, is er kans op beschadiging van auto's.

- Parkeren langs een schutting, muur of heg met een parkeerplaats breedte van 2 m gaat geheid zorgen dat de auto's voor een deel op de smalle weg komen.

Eigenlijk is dit dus een gevolg van een gebrek aan ruimte omdat de groenstroken zoveel ruimte vragen.

- b. Verhoogd parkeren om meer parkeervakken mogelijk te maken

Commentaar

- Waarom verhoogd parkeren in straten zonder bomen?
- Door parkeerstroken of straat parkeren toe te passen wordt veel ruimte voor parkeren gecreëerd
- Er wordt o.a. gezegd dat verhoogd parkeren nodig is omdat de trottoir banden diep de grond in moeten en daardoor mogelijk wortels beschadigen. Waarom wordt dan b.v. bij de Bettekamp waar de wortels een groot probleem vormen voor de beloopbaarheid niet gekozen voor een gelijkvloerse bestrating? Dan heb je helemaal geen trottoirbanden nodig.

2. Bomen vervangen en toevoegen daar waar ze in het verleden zijn gekapt

- a. Kleine zieke bomen worden deels vervangen (61 van de 96)
- b. Voorheen gekapte bomen worden niet vervangen

Commentaar

- Zijn er echt in de hele ZHB geen plekken waar bomen kunnen worden geplaatst die klimaat adaptief zijn? Zie de kaart

3. Horizontale looproutes (trottoir/paden of horizontale straatdeel zodat je recht kan lopen met rollator, rolstoel, kinderwagen en ook dat je niet telkens moet zigzaggen, stoep op stoep af, oversteken enz.)

- a. Trottoir aan een kant van de straat
- Zie onder 2.a
- ### **4. Snelheid verkeer beperken daar waar te hard wordt gereden**
- Zie onder 1.

5. Behoud karakter en uitstraling van de wijk

- a. Geen uitgangspunt ontwerp VO

Commentaar

Bewoners van deze wijk hebben voor een oude wijk gekozen met dito inrichting, uitstraling, infrastructuur enz. Zij hebben niet voor een nieuwbouw wijk gekozen. Voor het ontwerp dat nu voorligt is als blauwdruk b.v. een nieuwbouw wijk Kernhem west gebruikt. Hiermee wordt de

uitstraling van de wijk geweld aangedaan. Bovendien past het gewoonweg niet. Er is geen greenfieldontwerp.

Voorstellen vanuit de ZHB

1. Pas inrichting aan aan het karakter van de straat

Laat het principe los dat de bestrating en inrichting van de hele wijk eenvormig moet zijn. Dat schept ruimte voor oplossingen op straatniveau in gebruik van materialen en inrichting. Behandel bv. de Bettekamp (en straten met grote oude bomen) anders dan de overige straten omdat het ook een andere problematiek heeft.

2. Zorg voor goede doorstroming op basis van werkelijk verkeer

Breng de werkelijke verkeersaders (van zowel fietser, wandelaars als auto's en vrachtwagens) in beeld en zorg dat daar een goede doorstroming wordt bevorderd.

3. Kijk naar alternatieven voor eenrichtingsverkeer

Voer geen eenrichtingsverkeer in maar kijk naar alternatieve oplossingen en zoek het in gedragsafspraken

4. Kies zoveel mogelijk voor op rijweg parkeren, met functionele parkeerstroken, afwisselend van zijde van de weg.

Dit remt de snelheid, vergroot de veiligheid voor voetgangers en biedt grotere flexibiliteit voor parkeren, en uitwijken.

Kijk ook goed naar functionaliteit van parkeerplaatsen: zorg dat je veilig kan in- en uitstappen ook als passagier

5. Realiseer trottoirs aan twee kanten

Dit biedt veiliger looproutes door minder oversteken, o.a. voor kinderen en oudere en minder problemen met uitritten tuinpaden en parkeren

6. Kies bij smallere straten met oudere bomen voor gelijkvloers bestraten.

Voor straten zoals Bettekamp, Van Zantenlaan, Hendrik Stafweg en mogelijk Wilterdinkstraat biedt dit meer ruimte en meer flexibiliteit en uitwijkmogelijkheden voor voetgangers en fietsers. Het vervallen van trottoirbanden levert een kostenbesparing op. NB. zoals nu op de Bettekamp lopen voetgangers al 30 jaar gewoon en zonder ongelukken op de rijweg

7. Kies voor functionele groenstroken

Dit betekent dat de groenstroken in de eerste bijdrage moeten gaan leveren aan de leefbaarheid van de buurt. Rommelige en slecht onderhouden groenstroken werken contraproductief: trekken afval en hondenpoep aan.

8. Reductie van Co2 emissies door hergebruik van materialen

Reductie van co2 emissie kan worden gerealiseerd door (her) gebruik van materialen, andere materialen waardoor groenstroken kunnen worden opgeofferd in straten waar er geen ruimte is voor parkeren bij bewoners die geen uitrit hebben (het is contraproductief om parkeerplaatsen te maken voor bewoners die op eigen terrein parkeren en die dan een busje van de buurman voor hun neus krijgen).

9. Garandeer deugdelijk onderhoud

Zonder goed onderhoud aan riolering, regenwater infiltratie, wegdek en groenvakken, aangepast aan het geïmplementeerde ontwerp, gaat de leefbaarheid van de buurt er binnen afzienbare tijd sterk op achteruit.

10. Betrek en maak bewoners zoveel mogelijk medeverantwoordelijk voor ontwerp, implementatie en onderhoud

- a) Er wordt echter vergeten dat de belangrijkste voorwaarde voor duurzaamheid het gevoel van verantwoordelijkheid is (Eigenaarschap) van bewoners voor hun omgeving. Dit ontwerp gemaakt is een zeer slecht voorbeeld van een participatief proces zal daar op geen enkel wijze aan bijdragen, in tegendeel. Het zal de weerzin van bewoners tegenover de gemeente alleen maar versterken en de verantwoordelijkheid voor problemen in de openbare ruimte nog sterker dan nu afschuiven naar de gemeente.
- b) De grote hoeveelheid buurtbewoners die inmiddels in de benen is gekomen voor de eigen leefomgeving moet daarbij niet als bedreiging door de gemeente worden gezien, maar als kans.
- c) Dit biedt op dit moment de mogelijkheid om een proces in te gaan waardoor bewoners zich sterker als (mede)eigenaar van de openbare ruimte kunnen gaan voelen, Dat zou een grote bijdrage kunnen leveren aan vormgeving en onderhoud van groen in de wijk, maar ook aan de sociale cohesie in een straat. Zie bijvoorbeeld het snoeien van de wilgen rond de witte de withstraat en het onderhoud van verschillende perken op het Slijpkruikgebied en bij de Kraatsvijver.

Referenties, geraadpleegde documentatie

Verkeersveiligheidsnota 2017 (hier komt overigens de ZHB totaal niet naar voren als zijnde een knelpunt)

Vergunningsaanvraag De Ruijterstraat 0

Website ZHB gemeente Ede met voorlopig ontwerp

Fietsersbond, website

Analyse op verzoek van ZHB Sjoerd Nota

Startnotitie 2022

“3.2.3 Uitgangspunten ten aanzien van parkeren, snelheid/inrichting 30km zone, bomen, groen en water.

Uit de meedenksessies kwam naar voren dat men de buurt graag wil vergroenen, maar ook de auto graag parkeert in eigen straat. Veiligheid en toegankelijkheid -met name voor voetgangers- staan voorop. De buurt hecht er veel belang aan om samen met de gemeente de inrichting van de straat te kunnen bepalen. Het streven is daarbij gericht op maatwerk per straat. Aanvullend op de visiekaarten zijn in overleg met de meedenkgroep daarmee volgende uitgangspunten opgesteld:

Verkeer en straatinrichting

- De straat is veilig en toegankelijk voor alle gebruikers.
- Plateaus vormen de basis voor snelheidsremmers.
- Parkeren wordt in principe zoveel mogelijk opgelost in eigen straat.
- Bij hoge parkeerdruk en tekort aan ruimte wordt in overleg met bewoners bekeken of parkeerbehoefte opgelost kan worden in aangrenzende straten.
- Een gelijkvloerse inrichting is bespreekbaar voor een deel van de straten.
- Verharding wordt zoveel mogelijk beperkt.
- Er wordt zoveel mogelijk ruimte gecreëerd voor vergroening voor versterking van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.
- Er wordt voldoende ruimte gecreëerd voor bestaande bomen én veilig wandelen.
- De opbouw van het wegprofiel ligt nog niet vast, dit wordt in overleg met de bewoners (meedenkgroepen straatniveau) bepaald. In de inrichting wordt gestreefd naar samenhang in de wijk.
- Elke straat bevat maatwerk. Binnen elke straat wordt gezocht naar een optimale inrichting t.a.v. specifieke knelpunten, wensen/ideeën van bewoners.
- De hele straat wordt volgens hetzelfde ontwerpprincipe ingericht.
- De wegenstructuur van de wijk wordt niet aangepast door middel van nieuwe wegen of afsluitingen.

Beplanting

- Behoud en duurzame instandhouding van bestaande bomen.
- Bij nieuwe beplanting wordt ingezet op het creëren van diversiteit.
- Bij nieuwe beplanting wordt ingezet op het versterken van de biodiversiteit, klimaatadaptatie en beeldbepalende aspecten zoals kleur en bloei.
- De gemeente bepaalt welke soorten geschikt zijn en de minimale mate van variatie die vereist is.
- De gemeente doet afhankelijk van de opgave per type straat of per cluster een voorstel en geeft waar mogelijk een alternatief waaruit de buurt kan kiezen.

Wateroverlast, verdroging, hittestress

- Zoveel mogelijk inzetten op vergroenen en creëren waterberging en bovengrondse afwatering richting het groen om verdroging tegen te gaan. Groene ruimte zoveel mogelijk benutten voor waterberging bij hevige neerslag om overlast te beperken, en deze slim in te richten zodat gecombineerd ruimtegebruik mogelijk is (o.a. Verblijven, spelen, biodiversiteit).
- Bij rioolvervanging wordt hemelwater afgekoppeld en geïnfilteerd in de bodem.
- Groen inzetten om hittestress tegen te gaan door verkoeling en schaduwwerking.

3.2.4 Wensen ten aanzien van bestrating en straatelementen

Naast de focusthema's is bij de bewoners ook gepeild wat zij van belang vinden bij de keuze voor bestrating en straatelementen. Voor de inrichting van de straten wordt zoveel mogelijk gestreefd naar maatwerk. Echter vanuit gemeentelijk beleid geldt voor de betreffende straten in de Zeeheldenbuurt een inrichtingsniveau basis. Dit houdt in dat uitgegaan wordt van de toepassing van standaard materialen zoals eenvoudige betonstraatstenen. Daarbij geldt ook dat met het oog op kosten, duurzaamheid en samenhang in de buurt zoveel mogelijk dezelfde kleuren, materialen en type straatelementen (bankjes, afvalbakken etc.) worden toegepast. De mogelijkheden voor de buurt om zelf te kiezen in materialen en straatmeubilair is daardoor beperkt. Voor meer of anders zal de raad extra budget beschikbaar moeten stellen, of vraagt een eigen investering van de buurt, bijvoorbeeld met behulp van Ede Doet!

Bestrating en straatelementen

Uit de meedenksessies kwamen de volgende wensen naar voren:

- De kleuren die men graag in het straatbeeld zou willen zien zijn voornamelijk roodtinten.
- De meerderheid vindt dat de kleur van de bestrating binnen de buurt mag variëren, bijvoorbeeld afhankelijk van het type profiel.
- Met betrekking tot de parkeervakken geeft het merendeel van de deelnemers aan dat de parkeervakken duidelijk aangegeven moeten worden.
- Over het wel of niet het toepassen van graskeien zijn de meningen verdeeld.
- Vanuit de buurt is aangegeven dat men graag materialen wil hergebruiken zoals bijvoorbeeld de mozaïektegels die nu al in de wijk liggen of bijvoorbeeld gebruik maken van oude stoeptegels voor stapelmuurtjes in eigen tuin. De gemeente is terughoudend met het gebruik van oude elementen in de openbare ruimte omdat deze vaak duurder in beheer zijn.
- Verlichtingsarmaturen en masten worden in principe niet vervangen. Vanuit de buurt wordt echter wel belang gehecht aan het vervangen van de verlichting om eenheid in de buurt aan te brengen"