

Gebundelde reacties op eerste voorlopige ontwerp Zeeheldenbuurt (concept) “Het eerlijke verhaal”

Datum: 10-06-2024

1. Aanleiding

Op dinsdag 16 april 2024 is het eerste voorlopige ontwerp voor de herinrichting van (een groot deel) van de Zeeheldenbuurt gepresenteerd aan een groep van actieve bewoners. Er zijn geen stukken ter beschikking gesteld. Aan het eind van de avond werd ons gevraagd het “eerlijke verhaal” te vertellen. Dit document is een samenbundeling van reacties van actieve bewoners op basis van de gepresenteerde tekeningen. In dit overzicht worden ook verschillende meningen gehonoreerd, Het maakt alleen extra duidelijk hoe belangrijk de uitwisseling van gedachten tussen bewoners onderling en met de ontwerpers is in dit proces.

Tussen 16 april en heden zijn door de groep van actieve bewoners reacties opgehaald in de buurt.

Op 28 mei is door de gemeente een vergunning aanvraag ingediend. De Vereniging Zeeheldenbuurt is hiervan niet op de hoogte gesteld. De vereniging heeft zelf de vergunningsaanvraag opgevraagd en op basis daarvan zijn per straat informatiebladen gemaakt door de actieve bewoners om bewoners te informeren.

De belangrijkste uitgangspunten en elementen van het ontwerp van de gemeente zijn

- Eenvormige inrichting van de buurt, geen grote verschillen tussen de straten.
- Bomen zoveel mogelijk handhaven, met name "monumentale" bomen Bettekamp en Trompstraat.
- Bomen worden vervangen in o.a., Ruijstraat en Cortenaerstraat, Bij het vervangen van bomen is diversiteit in een straat het uitgangspunt.
- Dubbele riolering, splitsen vuil water en regenwater, inclusief infiltratie
- Parkeerplaatsen zoveel mogelijk handhaven,
- Duidelijk aangegeven parkeervakken
- Parkeervakken zoveel mogelijk naast looproute???
- Waar mogelijk vergroenen
- Bestraten met klinkers (proef met ZOAK, Zeer Open Afval Keramiek, om regenwater sneller te absorberen)
- Verhoogde trottoirs en parkeervakken met schuine overrijdbare band
- Rijwegbreedte 3,85 meter, op sommige plaatsen 3,5meter. Voor de meeste straten betekent dit de rijweg versmallen
- Trottoirs standaard op 1,85. minimaal 90 cm (beloopbaar met rollator)
- Per straat minimaal 1 veilige looproute (zie bijv. Bettekamp)
- Snelheidsremming met plateaus op kruispunten

- In principe geen eenrichtingsverkeer. Uitzonderingen zijn Banckertplein en Karel Doormanstraat, Ruyterstraat en mogelijk Piet Heinstraat

Uit de vergunningsaanvraag die door de gemeente is ingediend en die op 28 mei is gepubliceerd blijkt dat het belangrijkste uitgangspunt voor het ontwerp door de gemeente is gekozen en bestaat uit de inrichting van een eenrichtingsinrichting bestemd voor tweerichtingsverkeer zonder uitwijkvakken. Graag zien we een motivatie voor deze keuze.

2. Algemene opmerkingen naar aanleiding van ontwerp.

2.1 Presentatie van het ontwerp en ontwerpproces

1. Het ontwerp is op 16 april maar zeer beperkt toegelicht. Er is tijdens de presentatie weinig aandacht besteed aan mogelijke alternatieven en voor- en nadelen van verschillende alternatieven (bijv. al of niet verhoogd parkeren, al of niet verhoogde trottoirs, plateaus ten opzichte van andere vormen van snelheidsbeperking zoals zig-zag rijwegindeling etc. Een alternatief plan aangedragen door bewoners van de Bettekamp werd zonder deugdelijke argumentatie afgedaan.
2. Ook de door de buurtvereniging gemaakte notitie rond Shared Space bleek evenmin serieus in het ontwerp te zijn betrokken. Waar het project Shared Space lijkt te zien als een inrichting zonder verkeersaanwijzingen, moet het eigenlijk worden gezien als een proces waar belanghebbenden gezamenlijk de verkeersruimte inrichten, zelf nadenken en verantwoordelijkheid nemen. Zie notitie Shared Space van project naar Proces. Verkeersaanwijzingen zoals borden en verhogingen zijn daarbij niet leidend, maar ook niet onmogelijk.
3. De presentatie van het ontwerp is op een traditionele kaart met legenda, wat lastig te lezen is en geen goed beeld geeft van hoe de weginrichting er daadwerkelijk komt uit te zien.
4. Uitgangspunt van een eenvormigheid van straten in de buurt is betwistbaar. Het huidige ontwerp is gemaakt voor de Concordialaan waar verder niemand van de andere clusters bij betrokken is geweest. Dat ontwerp is simpelweg doorgetrokken naar de rest van de buurt, terwijl er ook zeer duidelijke verschillen zijn: De Concordialaan en omgeving liggen aan het eind van de buurt, er zijn minder dwarsstraten dan bijvoorbeeld de Bettekamp en dit deel is veel verkeersluwer. Diverse andere straten die niet bij het plan zijn betrokken hebben ook een andere inrichting (zie bijv. Telefoonweg, Amsterdamseweg, Witte de Withstraat, Tasmanstraat). Daarbij hebben buurt-inrit (noord-zuid) straten als de Piet Heinstraat, van Heemskerckstraat en Evertsenstraat en meer doorgaande straten als Trompstraat een ander karakter dan een oost-west straten zoals de Bettekamp.
5. In de eerdere meedenksessies is er alleen op hoofdlijnen gesproken en beloofd is dat er wanneer de buurt zelf aan de beurt kwam er nieuwe meedenksessies per straat zouden komen om tot concretere invulling te

- komen. De devil is immers in de details. Nu krijgen we gewoon een ontwerp door onze strot geduwd. Helaas!
6. Op basis van de eerste reacties van bewoners moeten we concluderen dat dit ontwerp een onvoldoende doordacht ontwerp is, te veel vanaf de tekentafel met te weinig inbreng van bewoners die dagelijks gebruik maken van de straten en precies weten waar de problemen (nu en in het nieuwe ontwerp) zitten . Onze buurt wordt er misschien voor het oog fraaier door. Maar ja dat wordt alles, gezien de huidige armoedige staat van de straten. De gebruiksfuncties zullen er onvoldoende door verbeteren. Op veel punten verwachten we er als bewoners in de hele buurt ontzettend veel hinder van te gaan krijgen en er dus feitelijk op achteruitgaan qua woonbeleving. En dat kan toch niet de bedoeling zijn immers: de reden voor de herinrichting is de vervanging van de riolering.
 7. Voor de Bettekamp, maar ook voor andere straten of locaties is het van groot belang dat bewoners nauwer worden betrokken bij het ontwerpproces. De situatie is te complex om het ontwerp van bovenaf op te leggen. Het huidige ontwerp zal tot veel ergernis van bewoners leiden en uiteindelijk tot diverse (dure) aanpassingen later en veel chagrijn in de tussentijd. Een voorbeeld van eerdere miskleunen die de gemeente (en dus haar burgers) veel geld heeft gekost is b. v. de aanleg van verhoogde straat-inritten van de Molenstraat rond 2012 die uiteindelijk pas na jaren eindelijk afgevlakt werden.
 8. In de startnotitie wordt op diverse plaatsen het belang van bewonersparticipatie genoemd, inclusief participatie op straatniveau. Ook bewoners hebben aangegeven graag te participeren. Hoe is dit te rijmen met het huidige ontwerpproces?
 9. Memo Notitie buurtparticipatie; alternatieve plan Wilterdink/Ruijs/Cortenaer is als niet goed bestempeld. Mij niet duidelijk door wie? Projectteam of aanwezige bewoners? Het alternatieve plan geeft wel extra ruimte voor parkeren.
 10. Het Voorlopig Ontwerp is niet aan alle bewoners voorgelegd.
 11. Dit was wel toegezegd. (Brief projectleider november 2023)
 12. Op de gemeentelijke website over de Zeeheldenbuurt is het voorontwerp niet terug te vinden. Daarmee wordt essentiële informatie (bewust?) aan de bewoners onthouden.
 13. Met de door de buurtvereniging verzamelde suggesties is weinig gedaan. Bovendien is niet uitgelegd waarom die niet zijn meegenomen in het voorontwerp.
 14. Volgens de wethouder/projectleider is deze schets, die we nu (begin juni) voor het eerst zien, definitief en zijn wijzigingen niet meer mogelijk.
 15. Dit is onaanvaardbaar en in strijd met de Edese Participatie Afspraken.
 16. Dat op basis van dit gebrekkige, niet met de bewoners besproken plan al een omgevingsvergunning is aangevraagd is zeer bedenkelijk.
 17. Dit “voorontwerp” maakt een ondoordachte en slordige indruk.
 18. Het is niet meer dan een eerste schets met veel onvolkomenheden, die kunnen leiden tot veel onnodige kosten als de straten opnieuw moeten worden ingericht.

19. Van het oorspronkelijk besproken “shared space” concept is niets terug te vinden. Dit concept met betonstenen rijstroken en betegelde trottoirs hinkt op twee gedachten.

2.2 Verkeersveiligheid

Een belangrijk uitgangspunt voor de 30 km inrichting van de wijk is de verkeersveiligheid. Een aantal bewoners heeft in de meedenksessies aangegeven dat er op sommige plekken in de wijk te hard wordt gereden. Er zijn snelheidsanalyses gemaakt en daaruit is gebleken dat op een paar plaatsen dit inderdaad het geval is. Deze zijn aangegeven op de kaarten.

1. Uit cijfers van verkeersongelukken blijkt dat er zeer weinig ongevallen plaatsvinden. De meeste straten hebben dan ook een lage tot zeer lage verkeersintensiteit (enkele auto's per uur). Alleen de straten die een ingang bieden tot de buurt (Slijpkruikweg, de Ruyterstraat, Telefoonweg etc.) hebben een wat hogere intensiteit met name tijdens spitsuren. In de daluren zijn zelfs die straten relatief rustig.
2. In de startnotitie (p. 12) staat het volgende over snelheidsremmers:

*“Op de visiekaart snelheidsremmers is aangegeven welke maatregelen minimaal nodig zijn om de snelheid binnen de buurt te beperken. Plateaus vormen in principe de basis voor de snelheidsremming. Daarnaast zijn aanvullend op een aantal plekken snelheidsremmende maatregelen nodig. Het gaat dan zowel om bestaande ‘knips’ als om nieuwe maatregelen. **De vorm van deze maatregelen ligt echter niet vast en kan bij de uitwerking per straat in overleg met de bewoners nader worden bepaald**”*
3. Iets verder staat er nog

“Tijdens de inspiratiesessies over Shared Space en de deelauto zijn bewoners geïnformeerd over de principes en gestimuleerd met een nieuwe blik mee te denken over het ruimtegebruik voor verkeer en verblijven. De kennis die bewoners in deze sessies hebben opgedaan kunnen zij gebruiken tijdens de meedengroepen op straatniveau die gaan plaatsvinden bij de verdere uitwerking van het project Zeeheldenbuurt.”
4. Er blijkt verder nog weinig feitelijk onderzoek gedaan naar de effectiviteit van snelheidsremmende maatregelen in 30km gebieden. Een voorstudie uit 2019¹ geeft een indicatie dat plateaus nauwelijks werken. Dit wordt bevestigd door de indrukken van bewoners met de bestaande plateaus. In hoeverre heeft de gemeente evaluaties uitgevoerd van soortgelijke projecten in de gemeente? Zo ja, zijn de resultaten beschikbaar?
5. Op diverse straten in de buurt wordt volgens bewoners te hard gereden. De gemeente heeft snelheidsmetingen uit gevoerd en er zijn

1 Effectieve combinaties van snelheidsremmers op 30- en 60km/uur-wegen -SWOV -2019

inderdaad een paar punten in de wijk waar te hard wordt gereden. Deze zijn op de kansen en knelpunten kaart aangegeven. Een aantal bewoners hebben dit in de enquête en meedenksessies als belangrijk probleem aangegeven. Vaak is ook door de gemeenteambtenaren aangegeven dat ze voorstaan dat er geparkeerde auto's links en rechts van de straat staan omdat dat de snelheid uit de weg haalt. Zo niet in dit ontwerp.

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

Wilterdinkstraat, afwisselend parkeren



Concordialaan eenzijdig parkeren



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





- Plateaus op kruispunten helpen maar weinig bij het verlagen van snelheid, leert ook de ervaring met huidige plateaus op diverse kruispunten in de buurt.
- Verhoogde plateaus op de kruispunten geven het risico dat bochten worden afgesneden door auto's en vrachtauto's.
- Op sommige plaatsen komt de rijweg dicht tegen de erfafscheiding aan te liggen zodat er slecht zicht is vanuit de inritten op het verkeer op de straat. Dit zal gevaar opleveren voor voetgangers en fietsers.
- Ede onderschrijft het STOMP principe, waarbij in het ontwerp voetgangers ("Stappen") en Fietsers ("Trappen") voorrang hebben op Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privé (auto)vervoer. In het huidige ontwerp blijkt hier nog weinig van.
- De plaatsing van parkeerhavens direct op hoeken (ingang van Heemskerkstraat/Molenstraat) zal tot gevaarlijke situaties leiden wanneer je bij inrijden vanaf de Molenstraat een tegenligger krijgt. Dan kun je niet verder, De tegenligger kan ook nergens heen en iedereen staat vast.
- Tevens wordt aangegeven dat snelheid een probleem is, nu worden rechte stukken gecreëerd.
- Snelheid gaat er meer uit met zigzaggen. Schaapsweg format niet besproken??? Geeft meteen ruimte voor extra groen.



•

2.3 Eenrichtingsverkeer

1. In de meedenksessies werd door de betrokken gemeenteambtenaren gesteld dat er geen eenrichtingsverkeer zou worden gesteld, omdat dat meer verkeersbewegingen met zich mee brengt en bovendien in het algemeen de snelheid op de straat kan vergroten door het ontbreken van tegenliggers. Het is dan ook verbazend dat er nu een ontwerp is gemaakt waar op verschillende straten wel eenrichtingsverkeer wordt ingesteld. Met grote gevolgen voor omliggende straten m.b.t. het aantal verkeersbewegingen.
2. Karel Doormanstraat wordt eenrichtingsverkeer omdat er weinig uitwijkmogelijkheden zijn voor auto's om elkaar te passeren. De eerste indruk is dat bewoners dit ook wel ondersteunen.
3. Banckertplein. Hier wordt eenrichtingsverkeer rond het plein aangegeven op beide straten in een en dezelfde richting. Dat betekent dat iedereen die naar de school moet (en weer weg wil) via de Piet Heinstraat de wijk in komt en er langs de school weer uitgaat. Waarom niet een rondje om het Banckertplein? Een andere optie is om via de Slijkruikweg naar de school te rijden en dan over de Bettekamp via de Ruyterstraat de wijk uit. Wat is hier effect hiervan op andere straten in de buurt? Geeft dit niet meer verkeersbewegingen? Zou je niet een mogelijkheid kunnen maken om te keren? Het kan toch niet de bedoeling zijn dat verkeer dat bij de school moet zijn vervolgens de hele wijk moet doorkruisen? Kan hier niet een keerpunt worden gemaakt? Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de verkeersinrichting bij een buurtschool zo wordt geoptimaliseerd t.b.v. de ouders die kinderen met de auto naar school brengen en dat de bewoners vervolgens de lasten krijgen. Bij de ESV is door schoolbestuur jaren gepleit voor het instellen van eenrichtingsverkeer ten behoeve van aanrijd routes van de school. Dit is altijd afgewezen door de gemeente omdat deze pertinent tegen instelling van eenrichtingsverkeer was. Wat is hier veranderd in het beleid dat nu wel deze keuze wordt gemaakt op verzoek van de school zonder enig overleg met de buurtbewoners? Bij de ESV is hier een pragmatische oplossing gekozen door het schoolbestuur door alle ouders te verzoeken om een bepaalde rijroute te kiezen bij het halen en brengen van de kinderen. Hiermee bleef de straat goed in twee richtingen berijdbaar buiten schoolaanvangs- en uitgangstijden.
4. In het geval dit na projectvoltooiing blijkt dat het nodig is, wordt ook nog de optie opengehouden om de Piet Heinstraat eenrichting te maken richting zuid (de buurt uit) met alle gevolgen voor de uitstroom en instroom van de wijk voor de Bettekamp en bewoners die de wijk uit of in moeten. Dit lijkt voornamelijk nog geen aanvaardbare oplossing. Dat betekent dat verkeer naar de Lettertuin via de van Heemskerckstraat de wijk in gaat over de Bettekamp, en via het Banckertplein naar de school. Ander verkeer de buurt in zal dan ook via de van Heemskerckstraat gaan. Daar worden ze aan het eind in de straat geconfronteerd met auto's die de buurt uit willen. Afgezien van de extra drukte die dit gaat meegeven voor bewoners van de Bettekamp en de van Heemskerckstraat gaat dit ook

gevaarlijke situaties opleveren. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat er meer verkeersbewegingen komen! De nu autoluwe Bettekamp (stuk 46-64) zal een heel druk stuk worden. Dit is werkelijk onacceptabel. In dat geval zullen ook alle bewoners van de flat aan de Molenstraat, Molenstraat/hoek de Ruyterstraat, de Piet Heinstraat en Banckertplein als ze naar hun huis willen rijden op een andere manier de wijk in moeten zien te komen en via de Bettekamp naar hun straten rijden. De Bettekamp is door de aanleg van dwarsstraten de wijk in een zeer verkeersluwe straat. Hier rijden voornamelijk fietsers en lopen voetgangers op weg naar en van het dorp/centrum. Dat wordt heel anders wanneer eenrichtingsverkeer wordt ingesteld.



5. Wat zijn de criteria op basis waarvan besloten wordt de Piet Hein straat eenrichtingsverkeer te maken? Zijn de verkeersstromen in de huidige situatie bekend van zowel auto als fietsverkeer, worden deze gemeten in de nieuwe situatie en wat zijn de criteria voor al of niet invoeren van eenrichtingsverkeer. En wordt er dan vervolgens ook geanalyseerd wat de gevolgen voor de rest van de buurt zijn m.a.w. is straks de hele wijk eenrichtingsverkeer? En hebben we dan door deze situatie met meer verkeersstromen niet een grotere kans op ongevallen? Immers voor zover we weten is er nog nooit een voetganger verongelukt in de ZHB. De grootste kans op ongevallen is die tussen een auto en fietsers. Neemt deze niet toe wanneer we grotere verkeersstromen krijgen op plaatsen die dat voorheen niet hadden.
6. Klinkers geven meer geluid dan asfalt. Wat is het gevolg voor geluidhinder wanneer er meer verkeer door de straten gaat rijden a.g.v. introductie van eenrichtingsverkeer? Wordt dat straks ook gemeten. En volgt dan aanpassing indien dit boven een bepaalde waarde komt.
7. <https://ede.incijfers.nl/dashboard/ede-in-cijfers/mobiliteit--wijk-> In deze cijfers zijn geen gegevens opgenomen/bekend over de ZHB. Hoe kan er dan straks een evaluatie plaats vinden of de gelden voor de herinrichting doelmatig zijn besteed en het gewenste resultaat behalen.

8. Als je in Check je plek | Atlas Leefomgeving kijkt zie je dat de ZHB m.b.t. fijn stof, NOX no net acceptabel is. Verder is de temperatuur hoog. Dat kun je verbeteren door meer bomen te planten, betere fiets en wandel mogelijkheden en zo weinig mogelijk verkeer (dus alleen bestemmingsverkeer en geen auto's die er niets te zoeken hebben dus geen eenrichtingsverkeer). Bovendien past het forceren van extra verkeer de wijk in (die er niets te zoeken heeft) niet bepaald in de gedachte van duurzaamheid en klimaatadaptatie. Denk daarbij aan uitstoot en energieverbruik, fijnstof (afkomstig van banden). Dit gaat niet om een paar auto's: in het ergste geval hebben we het hier over een paar honderd auto's die elke dag een kilometer meer afleggen in de wijk t.o.v. de huidige situatie. Wat dat betreft klopt het beleiduitgangspunt om geen eenrichtingsverkeer in te stellen!
9. Eenrichtingsverkeer enkel wijk uit zowel bij Ruijterstraat en Piet Heinstraat. Bettekamp vanaf Slijpkruik enkel richting Banckertplein. Onderschat is hoeveel mensen de Piet Hein als ontsluitingroute gebruiken de wijk uit vanaf Ruijsstraat en naastgelegen straten. Dit voorstel gaat meer verkeer over de Slijpkruik/Bettekamp richting school (kiss and ride verkeer) en over de Bettekamp richting Heemskerkstraat opleveren (ontsluiting wijk) en meer verkeer door de wijk heen over Stafweg. Het verkeersluwe wat we nu hebben gaat er dan heel snel vanaf.
10. Sommige bewoners stellen voor ook de Bettekamp éénrichtingsverkeer te maken. Dit zal echter verkeersbewegingen in andere straten vergroten en snelheid in de straat verhogen.

2.4 Parkeren

1. Parkeerplaatsen worden verhoogd aangelegd met een overrijdbare band. Verhoogd parkeren zal er in veel gevallen voor zorgen dat auto's deels op het voetpadgedeelte worden geplaatst om comfortabel



op het verhoogde gedeelte te kunnen uitstappen.

Zie ook de

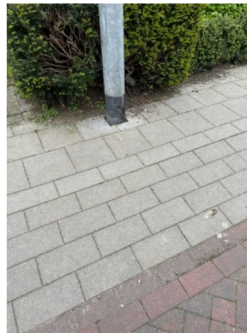


Concordialaan en omgeving

2. Ook zijn parkeerplaatsen gesitueerd vlak langs heggen/poorten van bewoners zonder tussenliggend trottoir. Met een breedte van 2.00m is er dan voor een passagier geen ruimte om uit te stappen. Of de passagier stapt uit in de groenstrook.
3. Er is geen rekening gehouden met huidige parkeergedrag. Zo worden diverse parkeerplaatsen naar de andere kant van de straat verschoven, waardoor mensen zonder parkeerplaats op eigen erf, anders dan nu, aan de overkant moeten parkeren en mensen met eigen parkeerplaatsen de auto's van de burens voor de neus krijgen. Dit geeft flinke irritatie bij bewoners. Met name met bedrijfsauto's kan dit nog extra spanningen opleveren. Zie ook de opmerkingen bij elektrisch laden!

4. Zo zijn er (nog) geen duidelijke argumenten gegeven voor het verplaatsen van parkeerplaatsen naar de andere kant van de weg, hetgeen bij diverse bewoners met een eigen oprit op weerstand stuit.
5. Zonder verhoging zijn parkeerplaatsen in de toekomst eenvoudiger aan te passen, te verplaatsen of op te heffen.
6. Parkeerplaatsen zouden volgens de mondelinge presentatie aan de kant van de belangrijkste looproute gesitueerd worden. Dit geeft meer veiligheid en meer ruimte voor voetgangers als de plaatsen leeg staan. Dit blijkt in diverse straten (Bettekamp, Ruijsstraat, van Zantenstraat) juist de tegenoverliggende kant te zijn.
7. Het aantal parkeerplaatsen is flink (20-30%) verminderd i.t.t. de uitgangspunten dus dat gaat sowieso problemen geven. Wanneer er nu bezoek is kan de auto worden geparkeerd in de straat. Daar is straks geen/veel minder ruimte meer voor.
8. Verder is het heel bijzonder dat overal gesteld wordt dat er een parkeerprobleem is en dan gekozen wordt voor vaste parkeervlakken waar minimale voorgeschreven formaten aan vast zitten terwijl aangegeven wordt dat de openbare ruimte niet te ruim is, zelfs krap wordt bevonden. Als je geen vast vakken maakt kun je dus meer parkeerdruk kwijt omdat de max afmetingen vaak niet nodig zijn en dan meer auto's geparkeerd kunnen worden. Er zijn nu ook nauwelijks onregelmatigheden wat betreft parkeren (op 1 bewoner Wilterdink en van Heemskerckstraat na maar daar kan gewoon op gehandhaafd worden aangezien je een auto niet op een trottoir mag zetten) dus is nu ook geen probleem.

2.5 Trottoirs en looproutes



Een belangrijk uitgangspunt dat in de enquête en meedenksessies is aangegeven was de beloopbaarheid van m.n. de Bettkamp als individu, met kinderwagen, met rolstoel of met rollator. De huizen op de Bettkamp staan hoger dan de straat. De huidige trottoirs lopen schuin af, ook door de vele uitritten en zijn op veel punten smal door wortels van bomen. De straat is ook smal en door de vele uitritten is er relatief weinig parkeerruimte waardoor er op verschillende plaatsen op de trottoirs wordt geparkeerd. Dit alles maakt dat je eigenlijk altijd op de straat moet lopen als je van het eind van de Bettkamp naar het dorp wandelt. Dat gebeurt overigens al meer dan 28 jaar en er zijn voor zover bekend nog nooit aanrijdingen geweest.

Wanneer we nu naar het ontwerp kijken dan valt het volgende op:

1. Er is een trottoir aan 1 kant van de Bettekamp getekend met een breedte van 90 tot 180 cm. Onduidelijk is of dit een trottoir wordt met een schuine rand (zodat er op geparkeerd kan worden) of een rechte rand.
2. Om de stoepen horizontaal te houden (dat is echt nodig als je met een rollator, kinderwagen of rolstoel loopt) moeten de trottoirs vrij hoog worden. Hoe wordt dan de overgang naar de straat vormgegeven zowel van de stoep als van de inritten?
3. Wanneer de trottoirs met uitritten worden aangelegd zoals op de Telefoonweg (zie foto) dan schieten we er helemaal niets mee op en gaan we met zijn allen weer op de weg lopen. Echter dat zal wellicht ook niet lekker lopen omdat er een goot in het midden is waardoor de weg ook zal aflopen. Daarbij kun je dan ook niet weg met je rolstoel als er een auto aankomt want de weg is veel smaller geworden en de stoepen zijn hoog. De hele wijk kenmerkt zich door het feit dat mensen hier erg lang wonen. We moeten allemaal lang thuis blijven wonen dus we kunnen verwachten dat er straks veel bewoners met rollators en rolstoelen zullen zijn en bij verjonging kinderwagens.



Als je ooit met een rolstoel met een ouder iemand hebt geprobeerd om van eind/midden Bettekamp naar het Marktplaats te lopen weet je hoe zwaar het is om op een aflopend trottoir te moeten duwen en/of met de rolstoel oprit op en oprit af te moeten. De trottoirs en opritten krijgen nu schuine kanten. Dat lijkt me ook voor bejaarden met een rollator best wel gevaarlijk! Dus wat doe

je dan: je gaat op de straat lopen en blijft daar lopen. In de huidige situatie kan dat omdat auto's en fietsers je dan gewoon kunnen passeren. In de nieuwe situatie ga je in het midden van de straat lopen omdat het daar het vlakste is en moet je uitwijken.

5. Bij de parkeerplekken en looproutes is weinig rekening gehouden met het huidige parkeer- en loopgedrag. Zo lopen de meeste mensen aan de zuidkant van de Bettekamp, terwijl op het middengedeelte de looproute aan de Noordkant is getekend. Bovendien verwachten de ontwerpers dat voetgangers aan de Oostkant aan de zuidkant lopen, in het midden aan de noordkant en in het westen weer aan de zuidkant. Dat zal praktisch betekenen dat mensen in het midden op straat gaan lopen. En dat is precies zoals het in de huidige situatie ook is. Alleen in de nieuwe situatie zal dat tot veel meer problemen gaan leiden omdat de straat veel smaller is en je elkaar dus slecht kan passeren.
6. Aan de Bettekamp en ook de Van Zantenstraat is een kant van het trottoir opgeofferd voor groenstroken met name rond de bomen (waar weinig onder zal groeien). Parkeerplaatsen zijn dan onder de bomen en naast de groenstroken. Parkeerplaatsen onder de bomen worden in het algemeen minder gewaardeerd (vanwege de duivenpoep).
7. Met gelijkvloers bestraten wordt er ca. 1 meter ruimte gewonnen door het niet toepassen van schuine trottoirbanden en schuine inritten. Er kan dan toch aan beiden kanten een redelijke looproute worden gemaakt,

met comfortabele uitwijkmogelijkheden voor rolstoelen, rollators en indien nodig fietsers en parkeermogelijkheden wanneer dat nodig is. Het is dan ook niet nodig om over te steken tijdens de wandeling naar en van het dorp van de ene kant naar de andere kant van de straat (wegens verspringend trottoirs).

8. Juist de enige straat die gelijkvloers zou moeten om problemen op te lossen daar gebeurt dat niet. Bettekamp!

2.6 Groen



1. D
o
o
r

- de bewoners is aangegeven meer groen te willen hebben (vooral bomen). Nu zijn er op de Bettekamp de laatste jaren al heel veel bomen verwijderd wegens ziekte en deze zijn (op 1 na) niet vervangen. De Bettekamp is dus de laatste jaren veel minder groen geworden. In het plan zijn nieuwe bomen ingetekend maar niet op de Bettekamp. Op de plattegrond (Bettekamp 65) staan bomen getekend die in een tuin van bewoners staan. Komt daar nu een boom of is dit een vergissing?
2. Verder is de straat nu versmald en wordt dit deels vervangen door ingetekende groenstroken. Dat lijkt mooi. Echter wanneer we het groen bekijken dat op de Concordialaan is aangelegd (nou ja aangelegd) kunnen we beter spreken van onkruidstroken. (zie foto's). Hier is meer dan een jaar na aanleg nog niets gepoot. Op de Parklaan staan al duizenden beukjes, bomen enz. maar op de Concordialaan nog niet.
 3. Hoe gaat dat straks met de groenstroken. Wat wordt daar voor beplanting aangebracht? Hoe wordt e.e.a. Onderhouden? Of worden het hondenuitlaatstroken?
 4. Als groenstroken niet worden onderhouden zullen veel bewoners liever kiezen voor een (eventueel smaller) betegeld looppad.
 5. Groenstroken zijn nu vaak gesitueerd langs een parkeerplaats of langs een erfafscheiding van en bewoner (b.v. schutting). Dat betekent dat de passagier of wel in het groen moet uitstappen of wel geen ruimte heeft om uit te stappen. Je moet dan midden op de weg gaan staan. Niet plezierig als je een paar kleine kinderen moet uit of inladen (zie ook opmerking onder parkeren)10-6-2024.
 6. Bij het onderwerp vergroening ging het ook vooral om biodiversiteit. De bestaande groene ruimtes zoals het Banckertplein, de driehoek Ruijstraat/Bitterstraat en de geluidswal zouden oorspronkelijk ook in het plan betrokken worden. Daar is niets meer van terug te zien.
 7. In de startnotitie (p 11) staat:
“Binnen de wijk zijn een aantal plekken te onderscheiden die al in meer of mindere mate een groene functie, hebben voor de buurt. Het gaat hier o.a. om het Banckertplein, de groenplek langs de Hendrik Stafweg, de speelplek bij de Bettekamp, het groen bij de entree Slijpkruikweg en het groen op hoek bij de Buitenzorglaan. Uitgangspunt is om op deze plekken zoveel mogelijk de potentie benutten om het bestaande groen en de biodiversiteit te versterken.”
 Hier is in het huidige ontwerp niets van terug te vinden. Waarom is dat?
 8. In de memo ecologie worden in hoofdstuk 6 nogal een paar beloftes gedaan welke ik tot nu toe niet echt terugzie in de ontwerpen. Graag daar meer duidelijkheid over. Dit betreffen precies de “groenwensen” van de wijk. Is daar dan toch budget voor???

2.7 Uitstraling en leefbaarheid van de buurt

1. De vervanging van bestrating en trottoirs zal de buurt mooier maken dan deze was (minder armoedig), maar gezien de huidige slechte staat van de straten kan dat nauwelijks een verdienste worden genoemd. Eerlijk gezegd is vernieuwing ook wel hard nodig want er is in de afgelopen 30 jaar ondanks klachten van bewoners nog nooit iets aan bijvoorbeeld de

Bettekamp gedaan. Zowel de trottoirs als de bestrating is dringend toe aan vernieuwing.

2. Het ontwerp zoals het nu voor ligt dat eenvormig is voor de hele buurt (dat deel dat wordt vervangen) lijkt op de inrichting van een nieuwbouwwijk volgens de huidige mode waarin zo weinig mogelijk grond gebruikt wordt voor verkeer. De ZHB is een wijk die bijna honderd jaar oud is en de delen van de wijk hebben dan ook een bouwstijl en inrichting die de periode vertegenwoordigt waarin de huizen zijn gebouwd. Dat is kenmerkend en karakteristiek voor de verschillende wijkdelen. Het doet geen recht aan het karakter van de buurt om overal voor een "gelijke moderne nieuwbouwwijk uitstraling" te kiezen. Het overgrote deel van de huizen betreft koopwoningen. Bewoners hebben gekozen voor een huis in een buurt met de bijbehorende uitstraling en functionaliteit (inrichting). De in het VO voorgestelde inrichting past niet bij de uitstraling en verandert wezenlijk de functionaliteit voor de bewoners.
3. Voor de Bettekamp geldt b.v. dat het historisch gezien een oud kerkepad is: een route om naar de kerk te lopen en te fietsen. Ook vandaag wordt



de
Bettekamp

hoofdzakelijk gebruikt door wandelaars en fietsers. Autoverkeer is alleen bestemmingsverkeer.

4. Positief in het plan is het beleid om bomen zoveel mogelijk te handhaven. In de uitgangspunten staat dat waar mogelijk vergroenen. Er zijn de laatste jaren veel bomen weggehaald om diverse redenen die niet vervangen zijn. Dus waar handhaven staat zou moeten staan dat daar waar bomen zijn verwijderd wegens ziekte of om andere reden een vervanging zou moeten plaatsvinden. Dat is al als je echt wil vergroenen en de temperatuur in de hete zomers koel houden.
5. De aanleg van versnipperde groenplekken die niet worden onderhouden zoals op de Concordialaan maakt de buurt bepaald niet mooier maar armoediger.
6. Ook de bestrating met klinkers zal een mooier aanzicht bieden.
7. Jammer is het niet duidelijk versterken van het dorpskarakter van straten. Er lijkt geen budget voor ook maar iets voor deze wijk. Helaas een gemiste kans om aan een van de weinige oude straatjes die Ede (Bettekamp) nog heeft een betere uitstraling te geven. Zeker voor de Bettekamp geldt dit en wanneer het ontwerp van de Notaris van Puttenstraat (gelijkvloers) zou doortrekken voldoe je aan de eenvormigheid /uitstraling die als uitgangspunt wordt genomen.

2.8 Bestrating en riool

1. Het is mooi dat er een proef wordt uitgevoerd met ZOAK met als doel een snelle waterafvoer te realiseren. Er zijn eerder in andere gemeentes proeven uitgevoerd. Zijn daar resultaten van bekend?
2. Wat wordt verwacht van het geluidsniveau van deze klinkers? In het algemeen geven klinkers meer lawaai dan asfalt. In de huidige situatie is er ook al veel trilling lawaai (bv. Als de AVG langskomt trillen de raamhangers). Is hier iets over bekend?
3. Dan bij zeer open asfalt is bij vorst de weg zeer glad. Hier dient dan op een bepaalde manier gestrooid te worden. Echter op de Bettekamp en vele andere straten in de buurt wordt nooit gestrooid. Hoek Bettekamp/Ruijsstraat is b.v. een zeer gevaarlijk punt waar bij vorst al menig fietser ongelukkig ten val is gekomen. Wat is de verwachting m.b.t. de gevoeligheid voor ijzel etc.? En wordt de Bettekamp dan ook opgenomen in de strooiroute?
4. Wordt er straks nog gestrooid wanneer er infiltratieklinkers komen? Of mag dat niet meer vanwege het milieu. Hetzelfde geldt voor of mensen nog hun auto op straat mogen wassen?
5. Er wordt een gescheiden rioolsysteem aangelegd voor regenwater en voor riool. Wanneer er ZOAK ligt kan verwacht worden dat het water gewoon in de grond verdwijnt. Net als in de tuinen. Het regenwater van de bewoners wordt nog steeds via het riool geloosd, of wordt iedereen verplicht afgekoppeld?
6. Er is in de meedenksessies gesproken over wadi's. Waar gaat het water dat in de regenwaterafvoer beland naar toe? Is het nog wel nodig om een separate waterafvoer te maken?
9. Er is in het VO aangegeven dat er gebruik zal worden gemaakt van ZOAK en dat dit een proef is. Geldt het gebruik van ZOAK voor de hele buurt? Wat zijn de criteria voor de proef? Wanneer is deze proef geslaagd of mislukt en wat gebeurt er als de ZOAK niet aan de criteria voldoet? Komt er dan andere bestrating? Is daar geld voor gebudgetteerd? Worden de bewoners betrokken bij de evaluatie van deze proef b.v. m.b.t. gladheid, geluid etc.
10. Volgens de informatie die wij hebben verkregen zijn de voordelen van ZOAK
 1. Wateropname/infiltratie ter plekke
 2. Koelt ook redelijk goed af in de nacht door het water in de klinker. Vraag is alleen of dat bij langdurige droogte ook zo is?
 3. Bestrijding van hittestress (10-15C koeler dan andere soorten verharding)
 4. Geluid reducerend. Vraag: hoeveel minder dan klassieke bestrating?
 5. Kunnen 30mm per minuut per m2 absorberen in meest gunstige geval. Betekent dat dit dat vrijwel alle hoosbuien opgevangen worden?
11. Voor ZOAK is een ideale opbouw van de bestrating bekend. Zal deze ook worden toegepast in onze buurt?
12. Wat gebeurt er als de ZOAK bestrating dichtslibt door bladeren etc. Zijn er dan voldoende middelen om e.e.a. te reinigen? Mijn collega's

van de wegenbouw adviseren nooit infiltratieklinkers. Slibt altijd dicht zeggen ze. Beter kolken met roosters met een infiltratieput/kratten/buis eronder. In Renkum is een weg aangelegd met dat spul (beton infiltratieklinkers) die staat continue blank met een regenbui.

13. De kosten van ZOAK lijken vrij hoog. Wat betekent dat voor andere keuzes inclusief bewonerswensen in het project?
14. Zijn er kolken voorzien= dit i.v.m. de water infiltrerende bestrating.
15. Wat is T waarde die gebruikt is voor de berekeningen. Is die aangepast op verwachte stijging?
16. Uit de dwarsprofielen blijkt niet dat parkeren op rijbaanhoogte niet technisch mogelijk is. Het K&L bed biedt daar ruimte voor aangezien het aan de andere zijde van de straat op dezelfde hoogte ligt. Er is nergens onderbouwd waarom dit de beste manier zou zijn. Het ontwerp spreekt de uitgangspunten tegen. Kabels en Leidingen liggen doorgaan vanaf 60cm en dus moet de indeling van de bovenste 30 cm geen problemen geven. Zeker niet als je de huidige indeling aanhoudt en voor enkel vervangen zou gaan.
17. In de omgevingsvergunning wordt gesproken over BKK (betonklinkers) terwijl ons ZOAK (keramische klinkers) wordt voorgehouden. Ook zie ik de voorgeschreven onderlagen niet terug in de dwarsdoorsnedes. Heeft het ontwerpteam de ZOAK al laten vallen voor goedkopere beton(infiltratie)klinkers?
18. Nog een niet geheel onbelangrijke vraag; hoe is de goot in midden van de weg verbonden met het infiltratieriool? Wordt er nog gebruik gemaakt van infiltratiekolken? En zo ja hoe?
19. Ik zie dit nergens duidelijk terug. Mogelijk omdat ZOAK vs. BKK nog open staat?? Het is wel belangrijk dat ze niet enkel op de infiltratie capaciteit van klinkers rekenen aangezien die na 2 jaar aanzienlijk is afgenomen door dichtslibben en nergens in de gemeente bewezen zijn van regelmatig onderhoud (DUUR!!!!).
20. Dank voor uw mail en goed dat u ons hebt gevonden. Ik heb contact gezocht met de ondernemer achter de ZOAK tegels met de vraag om uw vragen te beantwoorden. In ieder geval over uw 3^e vraag heb ik het recent nog gehad met deze ondernemer. Toen heeft hij aangegeven de tegels een de 3 à 4 jaar met een hogedrukreiniger gereinigd moeten worden en zo het vuil eruit wordt gespoeld. Dit is wel enigszins afhankelijk van de locatie. Voor antwoord op uw andere vragen wacht ik nog reactie van de ondernemer af:
 - Lawaai door verkeer t.o.v. asfalt en t.o.v. betonklinkers
 - Hoe glad worden de klinkers bij bv. nachtvorst etc. wanneer de gemeente dit gaat toepassen zal er ook niet meer gestrooid mogen worden.
 - Hoe moet het worden onderhouden en wat zijn de verschillen met betonklinkers. In de buurt is veel bladafval dat mogelijk tot dichtslibben leidt.

2.9 Klikos opstellingsplaats

De huidige vuilaanbiedmethode is via kliko's. In de huidige situatie worden kliko's per woning langs de kant van het trottoir gezet, of soms per groepje woningen verzameld langs het trottoir waar er geen hinder van is.

- Nergens is aangegeven waar kliko's moeten worden opgesteld in de nieuwe situatie. Als kliko's op de trottoirs moeten worden opgesteld betekent het dat de dag dat er vuilnis wordt opgehaald de trottoirs niet goed beloopbaar zijn. Er is immers maar troittoir aan een kant van de weg. Ook moeten bewoners dan met hun kliko naar de overkant van de straat. Hierbij wordt het voor oudere bewoners moeilijker om de kliko zelfstandig aan de weg te zetten. Het is immers zwaar om een volle kliko een stoep op te trekken.

2.10 Laadpalen posities en aantallen

Belangrijk bij de herinrichting van de wijk is dat deze toekomstbestendig wordt. Daarin past het dat er rekening wordt gehouden met het feit dat er straks geen benzine auto's meer zijn en dat iedereen die een auto heeft elektrisch rijdt.

- Huizen zonder inritten en zonder parkeerplaats voor de deur kunnen straks niet mee doen aan de energietransitie omdat ze niet kunnen laden vanuit hun huis. Zij moeten gebruik maken van openbare laadpalen. Maar er zijn maar heel (te) weinig plaatsen voor laadpalen voorzien.

2.11 Overig

- Voor wat betreft de afwatering is in de meedenksessies ook gesproken over een aantal waterbergplaatsen of wadi's. In de plannen wordt hier niet meer over gerept. Tot welke niveau van wateroverlast kan het huidige plan voldoende snel afvoeren?
- In de meedenksessies is ook gesproken over de versterking van spelen en ontmoeten via de inrichting van de openbare ruimte. Ook hierover zwijgt het huidige plan. Wat beoogt de gemeente met welke maatregelen om spelen en ontmoeten te bevorderen?
- In elk deugdelijk ontwerp en implementatieproces behoort ook een degelijke evaluatie te worden opgenomen, inclusief middelen om fouten te herstellen c.q. problemen op te lossen (zie de ervaring met de verhoogde stoepranden waar nadat er klachten over waren geen budget voor was om dit aan te pakken: was niet voor begroot) Wat zijn hiervoor de plannen?

3. Opmerkingen en vragen per straat



3.1 Banckertplein

Een aandachtspunt is verder het Banckertplein dat nu een woestenij 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.

Eenrichtingverkeer is in verband met de Lettertuin niet onlogisch. Wel bevreemdt het dat het aan beide zijden dezelfde kant op gaat. Zijn bewoners hierbij betrokken geweest?

3.2 Bettekamp

- **Algemeen** 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?
- Waar moeten de kliko's worden opgesteld (zie ook algemene opmerking t.a.v. opstelplaatsen)



- 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.

- **Bettekamp 10:** 'Van onze buurman is bijgevoegde plattegrond ontvangen betreffende de herinrichting van de Bettekamp. Er zitten een aantal mooie ontwikkelingen in, zoals het meer groen en de eenduidige bestrating. Er zit ook een zorg in 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.
- **Bettekamp 10-22** 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 klike'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
- **Bettekamp tussen Evertsenstraat en Telefoonweg.** 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.
- **Bettekamp 61-77** 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.

Bettekamp 46- 64. 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.

- **Bettekamp 18** 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.
- **Bettekamp 52** Er kan geparkeerd worden, echter, realiseer wel dat het in de bocht ligt vanuit de van Heemskerckstraat en wij hebben vaker gevaarlijke situaties meegemaakt.
- Wij kunnen ons in het idee dat de direct betrokken bewoners voor ogen hebben best vinden.
- De uitrit blijft en is verder geen issue.
- 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.
- Ook, en dat geldt voor alle bewoners, dient elke voordeur probleemloos voor rolstoel- en rollatorgebruikers toegankelijk te zijn.
- **Bettekamp 43** 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 voetgangers. 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 Bettekamp, 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.
- **Bettekamp 54** In september 2019 is deze boom wegens ziekte verwijderd. Wij zouden

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 siert de straat en: elke boom vervangt een x-tal airco's.
- o Wij zouden graag zien dat de bomen die in de loop der jaren in de Bettekamp zijn verwijderd weer vervangen zouden worden om hier mee 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:

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.

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

Als blijkt, dat dit inherent tegenstrijdige 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

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 verkeers-

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

Ik vind het echt niet kunnen dat de Bettekamp zo smal wordt als doorgaande straat in de zeeheldenbuurt. Ik hoop toch echt dat de weg breed blijft, anders krijg je hopelose opstoppingen omdat auto's elkaar niet kunnen passeren. Uit ervaring weet ik dat verhoogde parkeerplaatsen de stoepen te smal maken om er met bijvoorbeeld een rolstoel over te kunnen rijden. Met een middenas in een straat kun je daar ook niet met een rolstoel rijden, door het schuin aflopen van de straat naar de goot. Ik ben voor een bak waar auto's en fietsers en voetgangers allemaal gebruik van kunnen maken. En net als nu parkeren in gemarkeerde parkeervakken, die van de ene naar de andere kant van de straat verspringen om de snelheid te verlagen.

3.3 Cortenaerstraat



- Er is een oude (of althans niet bijgewerkte) kadaster kaart gebruikt.
- De inritten zijn niet up to date.
- De huizen op de hoek Cortenaerstraat/Bettekamp hebben **geen** inrit op de Cortenaerstraat.
- Hier wordt daarom wel vaak geparkeerd, wat niemand hindert. 1 of 2 bomen voor de hele straat is heel weinig.
- Er hebben altijd bomen gestaan.
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!

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.

- 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.

Opmerking: Van Almondestraat (in het verlengde van de Cortenaerstraat richting Kernhem) heeft ook alleen parkeervakken aan de westzijde. Het

kan dus wel !!!!

3.4 Karel Doormanstraat



- 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.

3.5 Van Galenstraat



- **Algemene reactie:** Mijn gezin - bestaande uit mijn vrouw die lijdt aan heupdysplasie (en daardoor slechter ter been), mijn zoontje 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 lazen wij dat - wanneer onze straat aan de beurt zou zijn - wij betrokken zouden worden bij herindelings.
- 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.
- **Inhoudelijke reactie:** Als ik naar de dagelijkse parkeerdruk kijk, dan begrijp ik dat in het oostelijke gedeelte van de straat de voorgestelde plannen minder/geen parkeerproblemen gaan veroorzaken. De ouders die hun kinderen wegbrengen en ophalen parkeren de auto dicht bij de

school. Daarnaast zie ik dat de afname van parkeerplekken voornamelijk aan westelijke kant van de straat zit. Ook qua hardrijders zal het daar minder zijn, doordat de ouders van de schoolgaande kinderen eerder over de Veldhuizerweg zullen rijden.

Westelijke kant van de Van Galenstraat:

- **Parkeren:**
 - Veel bestaande parkeerplekken verdwijnen. In tegenstelling tot het uitgangspunt uit de startnotitie “Parkeerplaatsen zoveel mogelijk handhaven”.
 - 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.
- **Hardrijders**
 - De lange rechte straat biedt de ruimte voor automobilisten en brommers om erg hard te rijden.
 - 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 verkeerstafel, op de eerder genoemde kruising, gaat ervoor zorgen dat 's avonds de koplampen van voertuigen naar binnen in de woonkamer gaan schijnen.
 - Het toevoegen van verkeerstafels en snelheidsdrempels hebben vaak - naast het lokaal verlagen van de snelheid - twee bijkomende effecten:
 - Voertuigen rijden des te harder tussen de snelheidsbeperkende maatregelen.
 - Het opnieuw versnellen van voertuigen brengt geluidsoverlast met zich mee.
 - De voorkeur gaat daarom ook uit naar het forceren van een zigzag route, zodat bestuurders wel *moeten* vertragen.
- **Groen** Uit de kaart kunnen we niet goed halen wat de situatie wordt qua bomen, dus een scherpere kaart zou hier handig zijn.
- 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.
- 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.
- **Algemene punten voor het westelijke gedeelte van de Zeeheldenbuurt:** 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.

- 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:
 - 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
 - Huidige bomen worden weggehaald, hier komen aan 1 zijde van de straat bomen voor terug. Vraag is welk soort bomen dit gaan zijn.

3.6 Piet Heinstraat en van Heemskerckstraat

- 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.

- 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
- 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.
- Het zou voor mij grote nadelen hebben als de Piet Heinstraat 1-richtingsverkeer wordt.

- 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.

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

Toelichting

1. De parkeerplaatsen aan de rand van het plantsoen zijn ongewenst om de volgende redenen:
 - A. De ruimtelijke kwaliteit van het plantsoen wordt onaanvaardbaar 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.

- 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.
- 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 oplopen.
- D. Veel mensen uit de buurt maken een ommetje over het trottoir rond het plantsoen. In dit plan is dit onmogelijk.
- E. In de praktijk lijdt deze opstelling van auto's tegenover inritten vaak tot schade.
- F. Twee aan twee parkeren is prettiger dan fileparkeren.
2. De aangegeven plantvakken zijn met hun breedte van 1.30 aan de miezerige kant. De grote bomen langs onze straat krijgen daardoor onvoldoende groeiruimte. Dat is niet toekomstbestendig. Bovendien wordt gevreesd voor onderhoudsproblemen.



Huidige situatie

De grote bomen hebben nu al weinig ruimte

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

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



Maar zo:(Tielkemeijerweg)



Of zo: (Molenpol, Lunteren)



2. Groenstroken breder. Minstens 1.5 meter (5 tegels). Eventueel plantvakken.
3. Strook langs plantsoen met overrijdbare band.
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.

Indicatief straatbeeld:



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.

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 verstoppertje 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 Veldhuizerweg hebben geen eigen parkeerplaats en parkeren nu op de Kraatsweg. Is daar rekening mee gehouden?

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:

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 overstroomd.
2. De Witte de Withstraat is een woonerf 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.

Vooraf 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.

3.9 Ruijsstraat

- Iedere woning op het riool aangesloten worden en niet zoals de huidige situatie twee woningen op een pijp.
- Ruijsstraat 5-9 . Hier wordt een parkeerplaats opgeofferd, terwijl bewoners geen eigen inrit hebben.
- 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.

3.10 Slijpkruikweg



- 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 wat

verbeterpunten. We hebben wel al klinkers, alleen geen idee welke. Dit bevalt goed, ziet er mooier uit en geeft geen extra geluidsoverlast.

- 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.
- Verder zijn de boomspiegels groot en hobbelig, waardoor je aan de kant van de grote bomen nauwelijks kunt doorlopen.
- 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).
- We hebben al een erg groene straat. Meer groen zou ikzelf waarderen, maar moet niet ten koste gaan van een goede stoep en parkeergelegenheden.
- Een goede waterhuishouding en waterafvoer vinden we wel erg belangrijk. De Slijpkruikweg ligt erg laag en met hevige regenval staat de straat blank. Na 20 jaar hebben we zelf last van een ondergelopen souterrain door de hoge grondwaterstand. Als de hele wijk het water van het riool gaat halen en in de grond laat lopen, maken wij ons daar wel zorgen over. Dat moet wel op een verantwoorde manier opgevangen of afgevoerd kunnen worden.

3.11 Trompstraat

- Verschillende meedenkers vanuit de Trompstraat gaven aan de voorgestelde inrichting van de Trompstraat wel te kunnen waarderen.



-

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.
- 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.
- 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



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.
- 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.
- De boom (22956) voor Bitterstraat 17 is bijna dood, maar er staat in het plan niet dat hij vervangen wordt.

- 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.
- 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.
- 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 helt 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.
- Er wordt steeds gesproken over parkeerdruk. Het is goed om te beseffen dat er nog steeds heel veel geparkeerd wordt net buiten de betaald parkeren/vergunning parkeren zone door mensen die winkelen of werken in het centrum. De parkeerdruk op een plek neemt af wanneer de zone wordt vergroot. Maar dit brengt ook weer veel nadelen met zich mee rondom vergunningen/gastbezoek etc.
- En de druk schuift natuurlijk gewoon op. Voor de planvorming is het erg belangrijk om te weten wat de plannen en verwachtingen hiervoor zijn. Dit heeft mede effect op de benodigde parkeerplaatsen.
- De huidige drempel aan de W.J. Bitterstraat (ter hoogte van nr. 15) wordt verwijderd zonder dat daar iets voor terug komt. Bovendien wordt het plateau met de Van Zantenstraat niet verhoogd aangelegd, dus wordt het een racebaan. Nu remt de drempel het verkeer nog een beetje.
- Oplossing hiervoor is het verhoogd aanleggen van het plateau, dat kost bijna niks extra maar levert wel een veel veiligere straat op.
- Dit is ook in lijn met het uitgangspunt van het ontwerp dat snelheidsremmen gebeurt d.m.v. plateaus, maar in het ontwerp zie ik dat niet terug in de W.J. Bitterstraat helaas.
- Het snelheidsremmen d.m.v. versprongen parkeren werkt alleen als alle parkeerplekken standaard gevuld zijn, maar dat is (zeker 's avonds) niet altijd het geval en dan wordt er dus te hard gereden.
- Ik snap het antwoord alleen nog niet. Als ik je reactie lees komen er twee nieuwe bomen, terwijl het om vier nieuwe bomen zou moeten gaan.
-
- Want:
 - Er zijn twee bomen gekapt onder vergunning met herplantplicht (boom 22954 en 22955)
 - Er is één dode boom gekapt (boom 22953)
 - Er is één boom die gekapt moet worden omdat deze bijna dood is (boom 22956)



- Kan ik nog een verdere toelichting krijgen?

3.14 Van Zantenstraat

N.a.v. het voorlopig straatontwerp nog even het volgende.

- De van Zantenstraat is aanlooproute voor verschillende scholen (o.a. Vespercollege, Cavaljeschool) die gebruik maken van de gymzaal
- er is echter maar aan een zijde een trottoir (oost) aan de westzijde niet meegenomen in het ontwerp
- Goot in het midden van de straat gaat voor gevaarlijke situatie zorgen
- Graag zien we deze straat groen, behoudt van bomen of vervangen lijkt nu goed te zijn meegenomen.
- In deze straat wordt vaak te hard gereden, ondanks de bocht die erin zit, daarnaast wordt er veel geparkeerd in deze straat, dit komt vooral door bezoekers gymzaal. Zoals wij nu naar de tekening kijken, denken wij dat dit niet de oplossing is om hier een rustiger minder volle straat van te maken waarbij de mensen wel bij de parkeerplaats van school gaan parkeren zoals aan wordt gegeven bij de gymzaal. Om dit te stimuleren adviseren wij om net zoals in andere straten maar aan 1 kant parkeervakken te situeren. (buitenkant bocht) en aan binnenkant bocht zoals nu ook al aangeven de trottoir en plantvakken te maken, om daar parkeren te ontmoedigen. Sowieso wel plantvakken in deze straat zodat ze daar niet kunnen parkeren.
- Maak van de Van Zantenstraat ook een éénrichtingsweg!
- Qua verhoging van trottoir/ parkeervak weten wij niet wat het beste werkt, wel lijkt het ons verstandig dat het goed zichtbaar is waar een auto wel/ niet mag staan gezien nu gymzaalgebruikers overal de auto maar neerzetten en het nu lastig is ze hierop aan te spreken.
- Klinkers vinden wij natuurlijker dan tegels
-

- Eenrichting verkeer kan parkeren in de straat ontmoedigen (m.n. Bezo-



kers gymzaal)