

1. Algemene vragen over het onderhoud

1.1 Waarom is er onderhoud nodig?

Het wegdek is in de jaren 50 aangelegd en toe aan vervanging. Hierover hebben we signalen van bewoners ontvangen en dit blijkt uit ons eigen onderzoek. We pakken ook gelijk het groen, het riool en de verkeersveiligheid aan volgens de Duurzaam Veilig methodiek.

1.2 Wat is het nut van het extra groen in de wijk?

Het is onze opgave om de al groene wijk verder klimaatadaptief in te richten. Daarbij wordt er gekeken naar onnodige verstening. Het groen wordt zodanig ingericht dat dit hemelwater kan opvangen.

1.3 Wat zijn de regels van de gemeente Zeist met betrekking tot besluitvorming en participatie?

We volgen het handvat participatie van de gemeente Zeist. We hebben bewoners geraadpleegd over de ontwerpen tijdens de informatiebijeenkomst op 13 juni 2023. Uw reacties zijn ter kennisname ontvangen en waar mogelijk én van toepassing aangepast in het ontwerp. Het ontwerp wordt niet aan de raad voorgelegd en valt onder 'beheer openbare ruimte'.

1.4 Ik maak me zorgen over de bereikbaarheid van de huizen voor minder valide personen tijdens de werkzaamheden.

Tijdens de werkzaamheden blijven de woningen bereikbaar voor voetgangers/scootmobielen, etc.

2. Vragen over de Dr. s'Jacoblaan

Verkeer en Parkeren

2.1 Kan de kruising Dr. s'Jacoblaan- Van Tetslaan overzichtelijker en ruimer gemaakt worden i.v.m. geparkeerde auto's?

Dit kruispunt blijft qua afmetingen min of meer hetzelfde, al wordt de aansluiting van de Van Tetslaan op de Dr. s'Jacoblaan iets haakser. Op kruispunten mag ook nu al niet geparkeerd worden, dat blijft zo.

2.2 Suggestie: eenrichtingsverkeer op de Dr. 's Jacoblaan, verkeer (auto's) vanaf Bergweg de van Tetslaan op, dan 1e kruising rechtsaf voor nummer 53, 51, 49, 47 etc., richting Topkids. En meer parkeerplaatsen creëren (visgraat idee).

De suggestie voor eenrichtingsverkeer is meegenomen in het ontwerp. Voor visgraatparkeren is een veel groter ruimtebeslag nodig dan bij haaksparkeren, dat zou ten koste van het groen gaan en wordt niet toegepast.

2.3 Nu zag ik op de tekeningen dat er pal voor ons huis (# bekend bij gemeente) een wegversmalling komt. Dit gaat ten koste van onze (toch al beperkte) parkeergelegenheid. Vandaar dat ik bezwaar wil maken op deze wegversmalling.

Bewoners van de flat (#28-50) wijzen op de chaotische en onoverzichtelijke parkeersituaties. Voornamelijk door ouders van de Vrije School. Nu verdwijnt er een parkeerplaats, om een versmalling in de weg aan te brengen?! Dat maakt het nog meer onoverzichtelijk, c.q. gevaarlijker!

Het stukje groen is aangelegd om te voorkomen dat auto's over het parkeervak heen rijden op het moment dat daar geen auto's geparkeerd staan, en zodoende ongewenste en onveilige situaties kunnen creëren. Het groenvak is precies in het midden aangelegd, waardoor er aan weerszijden twee parkeervakken overblijven. Het groen is korter dan een parkeervak en gaat dan ook niet ten koste van een parkeervak.

2.4 Bewoner van oneven nummer (# bekend bij gemeente): Waarom is er geen stoep meer aan de overzijde van mijn woning, maar gras? Deze stoep wordt gebruikt door klike's, fietsers voor het kinderdagverblijf, wandelaars, etc. Het verdwijnen van de stoep gaat overlast geven voor andere huizen.

Er komt groen op de plek, de weg wordt ingericht als een 30km/u-zone. Containers kunnen op het voetpad worden neergezet. Tevens wordt er eenrichtingsverkeer toegepast, hierdoor hoeven auto's elkaar ook niet meer te passeren.

Groen

2.5 De wijk is groen genoeg.

De opgave die er ligt is de wijk klimaatadaptiever maken, dit houdt o.a. in dat er groen wordt toegevoegd.

2.6 Zijn de bomen achter de Dr. s'Jacoblaan nog goed genoeg? De afgelopen jaren zijn deze slechter geworden en wij zijn bang voor omvallen.

Alle gemeentelijke bomen worden 1x in de 3 jaar geïnspecteerd op conditie. De toekomstverwachting van de bomen is meegenomen in het project. Deze bomen zijn nog in goede staat.

2.7 Wordt er rekening mee gehouden dat naast de groenstrook erfscheidingen zijn? De hagen moeten gesnoeid worden.

Ook in de nieuwe situatie blijft het mogelijk om de haag te snoeien.

Riool

2.8 Hoe lang ligt het hoofdriool er? En hoelang wordt verwacht dat deze nog meegaat? Er zijn meerdere verzakkingen in de wegen, is dit te wijten aan het verzakken van het riool?

3. Vragen over de Valckenboschlaan

Verkeer en parkeren

3.1 De bocht (die wordt gecreëerd door de parkeerplekken) die er nu is verkleinen maar wel deels behouden om de snelheid eruit te halen wanneer mensen de bocht om komen. Er is slecht zicht vanaf de Burg. Korthals Alteslaan op wie eraan komt.

De hoek Valckenboschlaan – Burg. Korthals Alteslaan wordt een haakse bocht i.c.m. een smalle wegbreedte. Hierdoor is het haast onmogelijk om hier met een hoge snelheid doorheen te gaan rijden.

3.2 Er is geen stoep aanwezig. Er lopen zeer vaak oudere mensen rondjes in de wijk. Wellicht kan er aan de binnenkant nog een stoep komen, zodat ouderen kunnen oversteken. Een met 2 opritten: eentje op de Korthalslaan en eentje op de nieuwe stoep op de Valckenboschlaan. Het gebeurt nu vaak dat mensen op de weg lopen.

Bedankt voor de suggestie. Het ontwerp is aangepast.

3.3 Voor de veiligheid is het ook een toevoeging dat het vanaf de Valckenboschlaan naar de Burg. Korthalslaan een eenrichtingsweg wordt. Ongeacht welke kant. Wij zijn van mening dat vanaf de Valckenboschlaan naar de Korthalslaan de beste richting is.

Bedankt voor de suggestie. Het ontwerp is aangepast.

3.4 Er verdwijnen 4 parkeerplekken en groen in de bocht Valckenboschlaan naar Burg. Korthals/Alteslaan. Huidige situatie is erg onoverzichtelijk door begroeiing en geparkeerde auto's. Daardoor zijn automobilisten gedwongen om snelheid te vertragen. Zal het verwijderen hiervan auto's niet verleiden om net iets te snel te rijden en daardoor op de andere weghelft te belanden?

De Korthals Alteslaan is een relatief smalle woonstraat, die (ook in de nieuwe situatie) met een haakse bocht aansluit op de Valckenboschlaan, wat ervoor zorgt dat er niet hard gereden kan worden. De huidige parkeervakken voldoen niet meer aan de hedendaagse afmetingen, als er een brede auto staat kan er eigenlijk geen tweede meer naast. Daarom verplaatsen we de parkeervakken en trekken de weg rechtdoor. En uiteraard blijft ook hier de maximum rijnsnelheid gelden.

Groen

3.5 Grasveld voor Rafaelkerk wordt wadi. Goed idee, maar minder fijn voor de spelende kinderen. Kan er een vervangende speelplek komen?

Het grasveld wordt ingezaaid met gras en heeft zo een dubbelfunctie: voor wateropvang en er kan gespeeld worden.

4. Vragen over de Van Tetslaan

Verkeer en parkeren

4.1 Zorgen om nieuwe groenstrook ter hoogte van huisnummer 32-34 i.v.m. het onderhoud van de heg, de te plaatsen containers, uitstappen uit geparkeerde auto's, verkeersveiligheid wanneer mensen gedwongen op de weg moeten lopen.

Het ontwerp is aangepast, huidige voetpaden blijven behouden.

4.2 Vanuit mijn tuin zal ik erg veel extra overlast hebben van auto's die precies daar op elkaar moeten wachten om langs elkaar te passeren. Dat levert in mijn omgeving (tuin) en die van mijn kinderen extra uitstoot van uitlaatgassen op. En lawaai. Daar zit ik niet op te wachten. In Nederland zijn zeer veel situaties waar auto's moeten remmen voor stoplichten, zebra's en wegversmallingen. Dit levert niet substantieel meer overlast op dan dat dit volgens de wet en regelgeving is toegestaan. Tevens betreft het hier een 30/km gebied waar het optrekken en remmen van auto's zeer beperkt is.

4.3 Het lijkt mij niet handig om een groene versmalling te maken op plekken waar geparkeerd kan worden.

Daarnaast is de Van Tetslaan al heel smal, zeker met de vele fietsers en auto's van beide kanten. Hier is het vaak heel druk voor en na school. Liever deze straat zo breed mogelijk laten anders ontstaat er op drukke momenten een ophoping van auto's. Dus geen groene versmallingen hier.

De wegbreedtes zijn dusdanig dat een auto en een fietser elkaar prima zouden moeten kunnen passeren. Juist voor de veiligheid van fietsers passen we op langere rechte stukken weg een wegversmalling toe, zodat (auto)verkeer op elkaar moet wachten en de rijsnelheid omlaag gaat. Overigens worden de groenvakken toegepast aan de zijde waar veelal geparkeerd wordt, en het rijdende verkeer er eigenlijk geen last van heeft.

4.4 Ik zie een nieuwe uitstulping voor gras en een boom tussen Van Tetslaan 10 en van Tetslaan 18. Precies op een plek waar nummers 10 t/m 30 (22-57) hun klike neerzetten voor het RMN. Daar fietsen de bewoners van nummer 18 t/m 30 de steeg, langs nummer 10 t/m 16, in om achterom te geraken. En de vele kinderen en hun ouders van nummer 10 t/m 16 fietsen op die plek waar u gras heeft bedacht de steeg in om überhaupt thuis te komen. Een ieder die deze inrichting heeft bedacht heeft absoluut geen rekening gehouden met alle fietsers dus met de bewoners die precies daar de steeg in fietsen. Ook heeft deze persoon of personen geen rekening gehouden met de vele klike's die daar worden opgesteld op leeg gehaald te worden.

Aan weerszijden van het groenvak is een uitrit ingetekend, met een schuine band. Fietsers zullen (ook nu al) de schuine band verkiezen boven de huidige rechte stoeprand. Door het groenvak wordt het moeilijker voor fietsers om vanuit de steeg meteen de weg op te rijden, en dat is goed gezien vanuit verkeersveiligheid. Wel moet er gekeken worden naar een nieuwe opstellocatie voor de klike's. Dit volgt in een latere fase.

4.5 Kunt u kijken of 'afsnij' verkeer tussen Bergweg en Boulevard over de Van Tetslaan verminderd kan worden? Er wordt veel en te hard over deze route gereden. Het kruispunt met de Dr. s'Jacoblaan is onoverzichtelijk en levert vaak gevaarlijke situaties doordat er hard doorgereden wordt. Ook gebruikt vrachtverkeer richting Huize Valckenbosch en Topkids de route Bergweg/Van Tetslaan i.p.v. de kortere ontsluiting Boulevard/Valckenboschlaan. De verkeerstellingen uit het verleden geven aan dat er niet veel sluipverkeer is en ook niet dat er te hard gereden wordt. De gemiddelde snelheden liggen onder de 30 km/u. Echter, door de herinrichting verwachten wij een verdere daling van zowel aantal voertuigen als de gemiddelde snelheid.

4.6 Om de parkeerdruk bij m.n. de hoogbouw te verlichten is het misschien mogelijk deels éénrichtingsverkeer in te voeren. Dan kunnen er meer schuine parkeervakken komen van de gewonnen rijbaan ruimte + bestaande lengterichting parkeervakken. Door het instellen van eenrichtingsverkeer wordt maar weinig ruimte vrijgespeeld. De overblijvende rijbaan moet immers breed genoeg zijn voor een auto en een fietser. De overige ruimte wordt veelal gebruikt voor het parkeren van auto's. Dus voor het parkeerprobleem is eenrichtingsverkeer instellen geen oplossing.

4.7 Vermindering van parkeerplekken levert problemen op voor de minder mobiele bezoekers van de kerk. De meerderheid maakt gebruik van een auto. (4x)
Naar aanleiding van de opmerkingen heeft het ontwerp bureau gekeken of er meer parkeerplekken te realiseren waren in de directe omgeving van de kerk. Dat bleek niet het geval. Voor diegenen die niet van de auto afhankelijk zijn, bedenk of lopen of fietsen een alternatief is. Voor diegenen die wel van de auto afhankelijk zijn, kijk of er carpool-mogelijkheden zijn, of dat de passagiers voor de deur afgezet (en weer opgehaald) worden, terwijl de auto iets verderop geparkeerd wordt.

Groen

4.8 Ik zie dat er aan de straatkant t.h.v. mijn tuin nog een boom wordt geplaatst. Deze zal nog meer grondwater opnemen waardoor mijn beplanting nog minder water krijgt. Wat voor een boom is het want ik heb geen zin in extra blad opruiming in mijn tuin van een boom die de gemeente heeft geplaatst.

Waar mogelijk wordt de wijk groener gemaakt. Het is nog niet bekend wat voor een boom dit wordt. Het beplantingsplan moet nog gemaakt worden.

4.9 Ter hoogte van mijn woning aan de Van Tetslaan komt een strook begroeiing, wat ik zeer waardeer. Wat ik niet kan opmaken is of deze ook zo gemaakt wordt zodat dit niet een hondentoilet wordt met bijbehorende geuren. Een verhoging of dichte begroeiing zou dit kunnen voorkomen?

Het beplantingsplan moet nog gemaakt worden. Wij zullen in ontwerp opnemen dat dit dichte beplanting wordt.

4.10 Geweldig dat u in het plan meer ruimte voor groen maakt en extra bomen aanplant! De wijk is sinds het vervallen van de kapvergunning sterk ontgroend, en uw plan zal het aangezicht weer sterk verfraaien.

Bedankt voor uw opmerking!

4.11 Kan de prunusboom naast de Rafaelkerk behouden worden? (8x)

In het ontwerp wordt rekening gehouden met het behoud van de boom.

4.12 Idee, voor de garages de tegels vervangen door grasbeton.

Goede suggestie. Dit wordt nader onderzocht.

5. Burgemeester Van Tuyll-laan

Verkeer en parkeren

5.1 Het aantal parkeerplaatsen gaat van ong. 14-15 naar 8. Dat is een aanzienlijke reductie van het aantal parkeerplaatsen. Dit is zorgelijk.

Het aantal parkeerplaatsen in het totale plangebied blijft min of meer gelijk (zie ook het antwoord op vraag 2.3).

5.2 Waarom komt er een wegversmalling tegenover de Vrije School? Ik maak me zorgen om de verkeersveiligheid.

Door de versmalling kunnen er op die plek geen auto's geparkeerd worden, waardoor fietsende scholieren (en hun ouders) meer ruimte krijgen om veilig de school te bereiken. De versmalling kan tevens dienst doen als opstelruimte voor wachtende ouders, zo wordt het overige verkeer niet gehinderd en dat is goed voor de verkeersveiligheid.

5.3 De drempel tussen huisnummer 4 en 6 ligt voor de uitgang van huisnummer 4. Omdat de uitrit sterk naar beneden loopt, maakt de geplande ligging van de drempel het extra onoverzichtelijk/lastig om uit te rijden. Graag drempel op andere plek, meer zuidelijk plaatsen.

Voor de drempel nemen wij aan dat het de uitrit van huisnummer 1 betreft. Die is ondergronds aangelegd. De drempel is nu inderdaad deels voor die uitrit gesitueerd. Deze wordt in het ontwerp verplaatst t.h.v. de lantaarnpaal op de hoek van de kavel van huisnummers 4 en 6.

5.4 In de Van Tuyl-laan zijn naar mijn mening te veel snelheids-beperkende maatregelen genomen in een klein deel (binnen 100 m) van de straat: zowel klinkers, drempels als een versmalling. Wat ons betreft is dit teveel en zijn er geen drempels nodig. We zijn ook bang dat die drempels eerder averechts zullen werken. Bovendien hebben we nu niet de indruk dat er in de straat te hard gereden wordt. Hebben jullie rekening gehouden met de vele ouders die hun kids vaak met de auto naar school brengen?

De herinrichting van de wijk gebeurt volgens de Duurzaam-Veilig-methodiek. Deze voorziet in een samenspel van vier factoren:

1. een lage maximumsnelheid van 30 km/u in woonstraten;
2. toepassen van klinkerverharding;
3. straten niet breder maken dan noodzakelijk, en;
4. het toepassen van verticale verkeersremmers, zoals drempels en plateau's.

U constateert terecht dat al deze factoren in uw straat geïmplementeerd gaan worden. Alleen door het samenspel van deze factoren is het overgrote deel van de automobilisten geneigd om zich aan de maximumsnelheid te houden. De herinrichting zou voor bewoners bezoekers en (ouders van) scholieren een aanleiding kunnen zijn om vaker de fiets te pakken en de auto te laten staan.

5.5 De drempel bij de uitrit van huisnummer 10 graag ca. 10 tot 15 meter verplaatsen naar de kruising Valckenboschlaan.

De drempel ligt nu deels ingetekend voor de uitrit van huisnummer 10. Deze zal in het nieuwe ontwerp iets verplaatst worden.

5.6 Kan de oude spoorbaan bij het plan betrokken worden?

Het Oude Spoorbaan tracé is niet van de gemeente en valt buiten het project.

5.7 Er zijn nieuwe verkeersdrempels getekend in en nabij de straat. Bestaande verkeersdrempels bij de Dalweg en de Valckenboschlaan zijn voor scootmobiel rijders moeizaam te nemen. Mogen deze verkeersdrempels een geleidelijke verhoging zijn, zodat scootmobiel rijders deze makkelijker kunnen nemen?

Verkeersdrempels zijn bedoeld om de snelheid van het autoverkeer af te remmen. Om dat doel te bereiken hebben ze een bepaalde hoogte en een bepaalde hellingshoek nodig, anders heeft het eigenlijk geen zin om ze aan te leggen. De meeste scootmobielen kunnen een snelheid tussen de 7 en 20 km/u rijden, dat zou voldoende moeten zijn om een hoogteverschil van circa 10 centimeter te overwinnen.

5.8 Op dit moment geldt er al jaren parkeerproblematiek in onze wijk. Naast het inperken van de parkeerplekken is het plan om een drempel recht voor onze deur te plaatsen. U begrijpt dat dit een probleem oplevert met constant remmende auto's voor onze deur. Graag vernemen wij hoe dit plan aangepast kan worden naar een veiligere oplossing.

Er zijn zoveel als mogelijk parkeervakken in de tekening opgenomen en per saldo is het aantal parkeerplaatsen gelijk gebleven. Wanneer alle autobestuurders zich aan de maximumsnelheid houden zal er geen overlast zijn van remmende of optrekkende auto's.

5.9 Ik heb niet de indruk dat er harder wordt gereden dan dat er in wijken met drempels, klinkers, wegversmallingen en vernauwingen wordt gereden. Op elke weg wordt wel eens te hard gereden. Daarom:

1. Welk PROBLEEM lost een herinrichting op?
 2. Wanneer is er geconstateerd dat er te hard gereden wordt en op welke plek? Kan ik daar een overzicht van krijgen?
 3. Is het voorstel niet erg over de top? Er is én klinkers én drempels én vernauwing én versmalling. Zou een gefaseerde invoering na evaluatie van aparte onderdelen een optie zijn?
 4. Verwacht u door alle maatregelen niet een toename van problemen i.v.m. opstopping vlak en langs elkaar heen moeten rijden? Het is een lagere school met beginnende fietsers. Veel omwonende rijden dezelfde tijd weg. Nu is iedereen gewend aan elkaar, zoals het is.
- Voor uw eerste vraag verwijzen wij u naar het antwoord van vraag 1.1. Het antwoord op vraag 2, 3 en 4 is dat de wijk wordt ingericht als een 30 km zone volgens de Duurzaam Veilig methodiek. Hierover leest u meer bij vraag 5.4.

5.10 Bij groenonderhoud wordt het pad tussen huisnummer 15 en 17 nog wel eens gebruikt voor wat groter materiaal. Daar is nu een groenstrook precies voor ingetekend. Daarnaast wordt het paadje ook nog wel eens door fietsers gebruikt van de aangrenzende achtertuinen. Die moeten nu een rare slinger maken en vervolgens de oprit van huisnummer 15 of 17 gebruiken.

De situatie op dit punt gaat niet wezenlijk veranderen: het trottoir blijft even breed en ook nu moeten fietsers er op bij de stoepoprit voor nr 15 of voor nr 17. Er komt alleen een stuk groen vóór de huidige stoeprand.

5.11 Inmiddels begrijp ik dat er een trucje is gebruikt voor de parkeerplaatsen. In theorie geldt de parkeergelegenheid waar zo'n acht auto's parkeren niet voor jullie, want niet een officiële parkeerplek maakt. Handig trucje om de praktijk en theorie om te draaien en net te doen alsof er niet heel veel minder parkeer gelegenheid is. Omdat in de praktijk er ruimte is voor zelfs Volkswagen busjes kan los van dit trucje geteld worden dat al deze plekken voor parkeergelegenheid grotendeels vervallen door dit plan dat met opvallende haast in juli al definitief wordt gemaakt. De hele gang van zaken roept veel vragen op en lijkt geenszins met de buurt afgestemd te zijn. Nogmaals het verzoek om naar de parkeergelegenheid te kijken in deze reeds overspannen wijk.

U doelt waarschijnlijk op het voornemen om van de beide haakse parkeervakken er 1 te behouden en 1 om te bouwen tot langspareervakken. Bij een herinrichting zijn wij gehouden aan de landelijk voorgeschreven afmetingen van een parkeervak. De huidige haakse vakken op de Van Tuyll-laan zijn erg ongelijkmatig (min of meer driehoekig) en u begrijpt dat we die vakken in die vorm niet zo terug kunnen brengen. Om de haakse vakken aan 1 zijde in de voorgeschreven afmetingen te kunnen realiseren moet de weg iets opschuiven, waardoor er aan de andere zijde onvoldoende ruimte resteert om daar ook haakse vakken aan te leggen. Daar is dus gekozen voor langsparkeren, juist uit oogpunt om in de nieuwe situatie zoveel mogelijk parkeervakken terug te brengen, zodat ook de steeds groter wordende auto's deze vakken probleemloos kunnen gebruiken.

5.12 De wegversmalling neemt minimaal twee parkeerplaatsen weg, in een wijk waar de parkeerdruk al te hoog is, i.c.m. de school. Sowieso denken wij dat het nodig is om een alternatieve grotere parkeerlocatie aan te bieden voor de ouders van school, bijvoorbeeld aan de Bergweg, waarbij ze de wijk Valckenbosch niet meer inrijden. Kinderen worden vaker met de auto naar school gebracht. Rond de tijd dat iedereen naar school wordt gebracht en buurtbewoners juist gaan vertrekken levert dit zeer onveilige situaties op voor de fietsers en voetgangers. Er zijn al meerdere aanrijdingen en botsingen geweest. Daarnaast is er veel te weinig parkeerplek, waardoor er verkeersopstoppingen ontstaan en auto's op plaatsen neer worden gezet die daar niet voor bestemd zijn (voor opritten, in bochten, etc.), wat ook weer zorgt voor onveiligere omgeving voor fietsers en overlast in de buurt.

Het aantal parkeerplaatsen in het plangebied blijft min of meer gelijk. De herinrichting zou voor bewoners, bezoekers en (ouders van) scholieren een aanleiding kunnen zijn om vaker de fiets te pakken en de auto te laten staan. Als het gebruik van de auto echt noodzakelijk is, dan zou er voor gekozen kunnen worden om op de Bergweg te parkeren en een eindje te lopen. Desgewenst kan de gemeente meedenken over de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken op het terrein van de school.

Groen

5.13 De bomen op de grens nr. 6 en 8 vormen een grote hobbel, wat wordt hiermee gedaan? De bomen bij nummer 6 en 8 betreffen particuliere bomen, hier doen wij niets mee. De boomwortel wordt tijdens de werkzaamheden waar mogelijk behouden t.b.v. de conditie van de boom.

5.14 Schuin t.o. nr. 19 is een parkeer/speelplein. Waarom moet dit worden vergroend? Waar moeten kinderen nu spelen?

De wijk wordt klimaatadaptief ingericht. Bij vraag 1.2 leest u waarom de wijk vergroend wordt. In principe kunnen kinderen overal spelen. Tevens heeft de gemeente speelvoorzieningen in de wijk aangebracht of gaat dat doen.

5.15 Wat is het percentage groen in een wijk dat wordt nagestreefd? Wanneer is het voldoende? Wij hebben geen behoefte aan meer groen / groen voor de deur.

Bij vraag 1.2 leest u waarom de wijk vergroend wordt

5.16 Het plan voor groot onderhoud zit er mooi uit maar als het aan ons ligt worden er nog wat meer bomen geplant, dit past goed bij het karakter van de wijk en zal ook bijdragen aan het lokale klimaat. bij ons voor de deur mag er gerust ook een komen.

Fijn om te horen. Wij gaan dit bekijken

5.17 Voorstel voor groenvoorziening; inzaaien met wilde bloemen mengsel (bijen, vlinders). En anders vaste bloeiende planten. In ieder geval laag blijvend spul.

Het groenplan wordt nog gemaakt. Wij nemen uw voorstel hierin mee.

5.18 Waarom is er geen vergunning nodig om bomen te kappen in onze buurt. Er zijn in de afgelopen jaren een aantal mooie oude straatbeeldbepalende bomen gekapt, wat ik erg jammer vindt en ook erg strijdig met de voornemens om meer groen aan te planten. Is het mogelijk het beleid aan te passen zodat de oudere bomen die er nu staan behouden kunnen blijven?

In Zeist worden bomen beheerd volgens het Lange Termijn Bomenbeheerplan (LTBBP). In het kader van dit plan is deze laan bestempeld als Engelse landschapstijl. De Engelse landschapstijl houdt in dat er bomen moeten staan van dezelfde soort en leeftijdscategorie. Aangegeven wordt wanneer de helft van de bomen dood of afwezig is, de rest van de bomen ook wordt gekapt en de laan in één keer wordt aangeplant met dezelfde maat bomen.

Een kapvergunning is nu niet nodig omdat we bovenstaand -door de raad- goedgekeurd beheerplan hebben, volgens de bomenverordening (artikel 3.2.i). Voor gemeentebomen geldt de groene kaart overigens niet. Er zal in het verleden wel een kapvergunning zijn aangevraagd.

Over de te kappen bomen: een aantal bomen zijn geen bomen van de 1e of 2e grootte en een aantal bomen hebben een slechte kroon en zullen geen volwaardige toekomstbomen worden.

Door dit nu uit te voeren hopen we in de toekomst (weer) mooie beeldbepalende bomen te krijgen.

Tot slot vraagt u of het mogelijk is om het beleid aan te passen, om oudere bomen te sparen. Dit kan alleen via de gemeenteraad, en door deze vraag bij een politieke partij neer te leggen.

Materiaal

5.19 Is er nog een mogelijkheid om de oude stoeptegels te hergebruiken?

In overleg met de beheerder verhardingen bekijken we altijd of we oude tegels kunnen hergebruiken. Dit hangt af van bijvoorbeeld slijtage en hoeveel breuk zodat je geen lappendeken krijgt.

5.20 In plaats van de groene strook en de verlegging van de weg zouden groene parkeerplekken veel efficiënter zijn op het gebied van de ruimtelijke inrichting en daarnaast leveren ze ook een bijdrage aan een beter milieu.

Bedankt voor uw idee. Wij zullen dit bespreken.

Riool

5.21 Tijdens de informatieavond is me verteld dat de wadi's worden gebruikt voor een heel klein gedeelte van de wegen en stoepen (alleen nabijgelegen) dit omdat er geen gebruik wordt gemaakt van een gescheiden riool. De Wadi heeft hierdoor geen toegevoegde waarde. Helemaal als hier grasveld waar op gespeeld wordt verdwijnt.

Het riool in de wijk wordt inderdaad niet vervangen. Tegelijkertijd willen we zoveel mogelijk regenwater afkoppelen. Dit doen we door te vergroenen en waar mogelijk dit groen te benutten voor berging en infiltratie van regenwater. Hierdoor kan een groot deel van de jaarlijkse neerslag lokaal verwerkt worden. Het overige water zal via de riolering worden afgevoerd. De wadi wordt ingezaaid met gras en heeft een dubbelfunctie én kan ook voor spelen gebruik worden.