Onderwerp Wijzigingen na Toetsteam OR&M 26 november 2024
Datum 26 juni 2025
Van Projectteam Elzenhagen Zuid
Aan Toetsteam OR&M

Toelichting
Op 26/11/2024 is het maaiveldontwerp van het Singelblok in het toetsteam OR&M behandeld. Het toetsteam heeft positief geoordeeld. Wel zijn er een aantal opmerkingen gemaakt waar nog gekeken moest worden. Onderstaand een beantwoording van de gemaakt opmerkingen en of deze al dan niet verwerkt zijn in het aangepaste ontwerp.

Opmerking Toetsteam	**Beantwoording projectteam**
1. Het Toetsteam heeft meerdere malen deeluitwerkingen van de Elzenhagensingel-Zuid behandeld. Het Toetsteam heeft niet meer goed zicht op de samenhang tussen de diverse onderdelen. Het verzoek is om, in woord en beeld, beter aan te geven hoe dit ontwerp past in het totale ontwerp voor de Elzenhagensingel-Zuid. Wat zijn de gebiedsbrede uitgangspunten en principes, wat daarvan is reeds eerder beoordeeld, wat zijn nieuwe elementen? Welke gebieden zijn behandeld, welke volgen nog?	Het project betreft Elzenhagen Zuid. Het ontwerp wat ter toetsing is aangemeld betreft het maaiveld t.h.v. het Singelblok wat zich aan de Elzenhagensingel bevindt. De Elzenhagensingel-Zuid waarnaar in het verslag wordt verwezen is onjuist. Belangrijk te noteren: Een deel van de Elzenhagensingel is al gerealiseerd. Dit is blok Z1 en de openbare ruimte rondom dit blok. Dit deel valt niet binnen de projectgrens Elzenhagen Zuid. De grenzen van het ontwerp dat is aangemeld staan aangegeven op de DO-tekening. De ontwerpen van de deelgebieden (Noordbuurt-Zuidbuurt- Singelblok) zijn eerder in de toetsteam geweest. De deelgebieden worden gefaseerd uitgewerkt. Afgesproken is dan ook dat het projectteam per deelontwerp aanmeld. De reeds vastgestelde ontwerpen zijn: - Maaiveld Zuidbuurt blok 1-5 - Maaiveld KC Mokum - Maaiveld sporthal Elzenhagen - Maaiveld Xplore - Elzenhagensingel fase 1 De komende jaren volgen de onderstaande ontwerpen: - Elzenhagensingel ter hoogte van de moskee - Maaiveld Zuidbuurt, blok 10, 11, 12 - Maaiveld Zuidbuurt blok 8 en 9 - Maaiveld Zuidbuurt blok 13 - Maaiveld Zuidbuurt blok 15 en 16 - Maaiveld Noordbuurt blok NZ1, NZ2, NZ3, NN2 en NN3 - Maaiveld Noorbuurt blok NN1 - Maaiveld Noordbuurt zelfbouwkavels

	- Krijtmolenpark
2. De ruimte tussen de fietsvakken en ondergrondse containers is beperkt, dit moet minimaal 1,5 meter zijn i.v.m. toegankelijkheid.	Opmerking is verwerkt, zie tekening.
3. Daarbij is voor het Toetsteam moeilijk te begrijpen waarom het fietsparkeren aan de andere kant van de weg dan het fietspad is gesitueerd en vraagt het zich af hoeveel fietsparkeerplekken in de openbare ruimte gefaciliteerd dienen te worden.	Ter vergadering is toegelicht dat het fietsparkeren aan deze zijde bestemd is voor bezoekers van het Singelblok.
4. Pukkeltje in de bandenlijn	De reguliere parkeervakken en la/lo vakken zijn omgewisseld. De reguliere vakken vragen minder ruimte, hiermee is het pukkeltje weggewerkt.
5. Onderdelen die afwijken van Handboek Rood	
a. Grasbetontegels	N.a.v. eerdere CVC behandeling is deel middenberm oostkant strook overrijdbaar, grasbetontegels zijn goed geschikt en zo deels nog groen
b. 28/30-banden antraciet toegepast	28/30 betonbanden antraciet toegepast gezien rest van de Elzenhagensingel ook antraciet kleur heeft
c. Bandenlijnen in de middenheuvel worden niet doorgetrokken bij de doorsteken van fietspaden	het fietspad in de middenberm is het bestaande fietspad, en wordt niet opnieuw aangelegd; om die reden wordt het voorgesteld zonder doorgetrokken banden en dit is besproken en afgesproken met Heiko Miskotte. Bij toekomstige aanleg en ontwikkeling Elzenhagensingel worden nieuwe fietsoversteken en aansluitingen voorgesteld wel volgens Puccini - met doorgetrokken betonnen banden.
d. Langs de rijbaan wordt een rollaag met kolken voorgesteld met vervolgens daarnaast 5 strekse lagen in het parkeervak.	de rollaag loopt langs gehele asfaltrijweg, waar banden aansluiten zitten kolken en waar parkeervakken zitten komt een goot met kolken, er naast inderdaad en zo ook eerder langs de Elzenhagensingel uitgevoerd
e. Er worden noppentegels en gidslijntegels voorgesteld in ‘grijs’ terwijl die rood uitgevoerd horen te worden in geval van trottoirs van baksteen;	de noppentegels zijn grijs voorgesteld zodat de kleur afwijkt van de baksteentegels. Hiermee zijn de noppentegels beter zichtbaar.

f. Welke inritverloopbanden worden toegepast en met welke deklaag?	Puccini inritverloopbanden
g. Waarom wordt de band in de middenberm verlaagd? En als dat gedaan wordt, waarom dan niet een band zonder zwaard?	Aan de oostkant – voor nood en hulpdiensten (er komt deels overrijdbaar middenberm met grasbetontegels), aan de westkant – in verband met verkleining van de rijwegbreedte (van 3,5m naar 3,2m). Hoogte van de band - 5cm boven asfalt, (akkoord bij stadswerken en JP Klaver)
Voorts de volgende adviezen en aandachtspunten:	
6. Welke bochtstraal wordt gehanteerd? de bijzondere vluchtheuvel doet een ongebruikelijke boogstraal vermoeden.	Deze opmerking kan het projectteam niet plaatsen.
7. Waarom fietsparkeren niet zoals gebruikelijk samen met autoparkeren in de schampstrook gefaciliteerd?	Hiervoor is onvoldoende ruimte.
8. Het beplantingsplan ontbreekt.	Het beplantingsplan is toegevoegd aan de geactualiseerde stukken.
9. Strook achter de geluidswand moet bereikbaar blijven in verband met beheer;	Hier is rekening mee gehouden. Er is 1,5 meter ruimte tussen het hek en de geluidswal.
10. Plateau volgens nieuwe richtlijn: 1,5 meter op en 2,4 meter af;	Opmerking is verwerkt.
11. Voor kruisend verkeer uit de zijstraten haaientanden in de middenberm aan het ontwerp toevoegen.	Opmerking is verwerkt.
12. Autoparkeerplaatsen op een erf met P-aanduiding uitvoeren.	Deze parkeervakken zijn in erfpacht uitgegeven, het projectteam heeft hierover geen zeggenschap. De tegels bevinden zich buiten anders de projectgrens in de rijweg naast ook de gootlaag, dat is een vreemd situatie en voorstel niet te doen. Deze parkeervakken zijn verder voorzien van zg. metalen parkeerbeugels, zijn dus gereserveerde plekken en niet nodig ook nog P-tegels in te straten.
13. Geleidelijnen aan westzijde zebra corrigeren en aan beide zijden verlengen tot bij een natuurlijke gidslijn.	Opmerking is verwerkt.
14. Onhelder bomenplan. In het zuiden van dezelfde weg staan de bomen in portaalopstelling. Dat werkt prachtig bij een slingerende weg. In dit deelgebied wordt gekozen voor driehoeksverband, wat slecht past bij het alignement en bij de kruisingen. Waarom wordt hier niet	Dit verschil komt voort uit het karakter van de omgeving, die overeenkomt met verschillende delen van de Elzenhagensingel. Het gedeelte van de weg met portaalopstelling principe loopt door het landschappelijke zone – tussen het water en de stadion/parkzone. Het driehoeksverband principe wordt voorgesteld voor het deel van de weg dat door

voor continuïteit gekozen met het zuidelijke deel?	de stedelijke zone loopt. Het zorgt voor een dichtere en gelijkmatigere groene bedekking. Daarnaast is een deel van de bomen (bijna een helft val Elzenhagensingel) is recent al aangeplant.
15. Het ontwerp is verkeersbesluitplichtig. Dat betekent dat separaat van de behandeling in het Toetsteam overleg met de politie dient te worden gevoerd in het kader van artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).	Er zal z.s.m. een aanvraag verkeersbesluit worden ingediend.