

Participatieverslag

onderzoek naar nut en noodzaak tunnel Kerkweg

oktober 2018

1. Aanleiding

Op 29 oktober 2012 heeft de raad de Keuzenota Spoorzone vastgesteld. Deze keuzenota beschrijft het geheel aan plannen ter verbetering van Ede als regionaal OV-knooppunt, de vermindering van de barrièrewerking van het spoor en het fungeren als aanjager van de stedelijke ontwikkeling. De verbetering als OV-knooppunt wordt onder meer bereikt door intensivering van het treinverkeer. Deze verhoging leidt om veiligheidsredenen tot het afsluiten van een tweetal overwegen aan de westzijde van Ede, waaronder de overweg Kerkweg. De barrièrewerking is gecompenseerd door de Koepeltunnel voor autoverkeer en de Somatunnel voor langzaam verkeer aan te leggen. Beide zijn inmiddels in gebruik genomen. De feitelijke sluiting van de overweg maakt onderdeel uit van het project Spoorzone. Sluiting is in de vigerende planning voorzien eind 2019, begin 2020.

In het raadsbesluit uit 2012 is tevens opgenomen om "rond 2018" een afweging te maken voor een eventuele extra wijk-wijk autotunnel ter hoogte van het spoor en de Kerkweg. De raad heeft hierbij meegegeven dat deze afweging zowel kan worden gebaseerd op verkeersonderzoek als op een goed gedefinieerd burgerparticipatieproces.

Samen met de 'Werkgroep onderzoek Kerkweg' is dit jaar invulling gegeven aan deze toezegging van de gemeenteraad door het onderzoek naar het nut en de noodzaak van een extra wijk-wijktunnel vorm te geven. De werkgroep bestond uit bewoners, ondernemers en andere belangenvertegenwoordigers uit de directe omgeving van de Kerkweg. Zowel voorstanders als tegenstanders van een eventuele extra autotunnel waren vertegenwoordigd in de werkgroep.

Vooraf is gecommuniceerd dat de werkgroep een adviesrol heeft en dat de gemeenteraad uiteindelijk een beslissing neemt over de nut en noodzaak voor een extra autotunnel

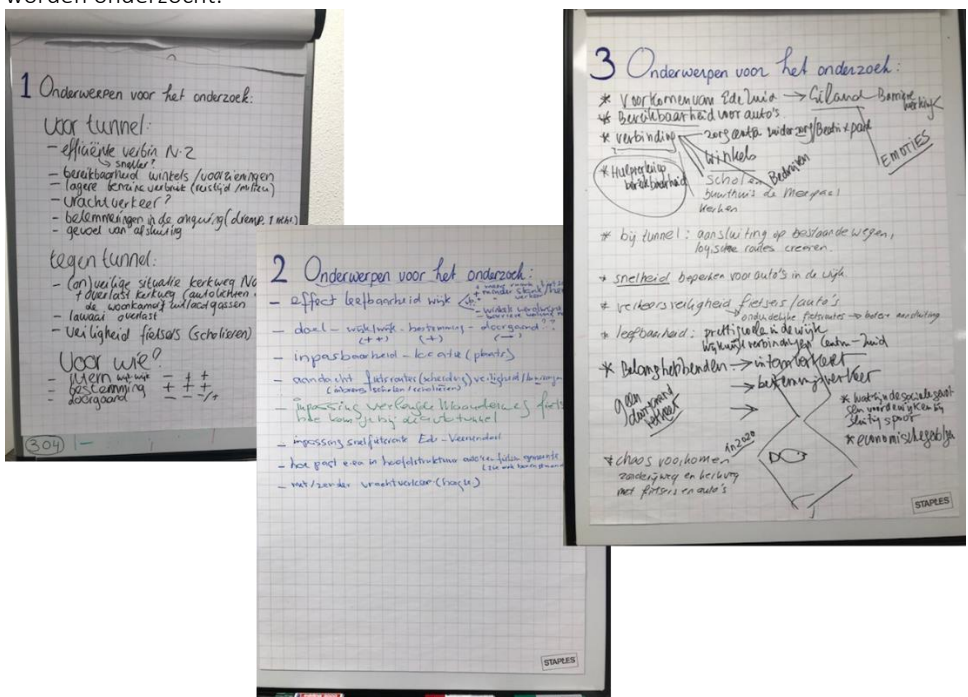
2. Het participatietraject

De werkgroep is 6 keer bij elkaar gekomen. Tijdens deze bijeenkomsten heeft de werkgroep bepaald welke effecten onderzocht moeten worden (bereikbaarheid & economie, leefbaarheid & milieu en verkeersveiligheid), heeft de werkgroep uit drie onderzoeksbureaus één bureau geselecteerd en is tijdens de laatste bijeenkomst op 16 oktober de concept rapportage besproken.

In februari 2018 hebben vertegenwoordigers uit de omgeving zich aangemeld om deel te nemen aan de werkgroep. De directe omgeving was uitgenodigd per brief en door een aankondiging in de krant. Tevens zij belangenverenigingen die bekend waren per mail benaderd. Hierna volgt een korte terugblik op de avonden.

Avond 1

Tijdens de eerste avond is er kennis gemaakt en is er door de deelnemers geïnventariseerd welke effecten moesten worden onderzocht.



Inventarisatie effecten

Avond 2

Tijdens de tweede avond waren de poster verwerkt tot een lijst van effecten. De werkgroep heeft de definitieve effectenlijst vastgesteld. Deze effecten zijn terug te zien in het rapport van Ecorys. De hoofdthema's zijn: Bereikbaarheid en economie, Leefbaarheid en milieu en verkeersveiligheid.

Avond 3

Tijdens deze avond is er een onderzoeksbureau geselecteerd door de werkgroep die het onderzoek mocht gaan uitvoeren. Drie bureau's hebben een presentatie gegeven aan de werkgroep en zijn op drie onderdelen beoordeeld.

Onderdeel 1: Opzet onderzoek

Hoe goed vind ik de opzet van het onderzoek?

Zie ik de onderwerpen terug, die ik vind dat er onderzocht moeten worden en onderzoeken ze dit op een goede manier?

Onderdeel 2: Informatieverwerking

Vind ik dat de informatie die het bureau gaat onderzoeken, op een goede manier wordt verwerkt tot een advies?

Vind ik het goed hoe ze bepalen of een tunnel nuttig en noodzakelijk is?

Onderdeel 3: Ervaring

Heeft het bureau ervaring met soortgelijke onderzoeken?

Op basis van de beoordeling van de werkgroep en de inschrijfprijs (verhouding 80:20) is Ecorys als winnaar uit de bus gekomen. De resultaten van de beoordeling zijn direct tijdens de avond verwerkt en besproken.

Avond 4

Op deze avond heeft de werkgroep nader kennis gemaakt met Ecorys. Ecorys heeft hier een toelichting gegeven op de opzet van het onderzoek. De werkgroep is met Ecorys in gesprek gegaan over effecten. In overleg met de werkgroep is besloten dat Ecorys een enquête gaat afnemen om ervoor te zorgen dat de kwalitatieve effecten meetbaar kunnen worden gemaakt en er breed in omgeving van de Kerkweg wordt geïnventariseerd hoe de bewoners aankijken tegen de effecten. Het ging hier bijvoorbeeld over het effect 'gevoel van afsluiting' en 'sociale cohesie'.

Avond 5

Ecorys geeft een toelichting aan de werkgroep over de eerste bevindingen uit het onderzoek en de enquête.

Avond 6

Op deze avond heeft Ecorys het onderzoeksrapport toegelicht aan de werkgroep. Aan twee tafels gingen de werkgroepleden in gesprek met elkaar en Ecorys over de resultaten. Tijdens deze avond hadden werkgroepleden de mogelijkheid om vragen te stellen, zodat zij een conclusie en evaluatie konden opstellen.

De ontvangen reacties zijn hieronder weergegeven.



Foto's van avond 6

3. De deelnemers

De volgende partijen zijn gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek als vertegenwoordiger:

Direct betrokkenen

- Bewoners noord- en zuidzijde nabij het spoor
- Ondernemers noord- en zuidzijde nabij het spoor
- Comité Spoorzone (indiener petitie)

Overige belangenvertegenwoordigers

- SME
- Fietzersbond
- Woonadvies commissie

In totaal hebben zich 17 vertegenwoordigers gemeld. Van deze vertegenwoordigers is er door 16 vertegenwoordigers een conclusie ingestuurd en 17 evaluaties zijn ontvangen.

De inhoudelijke conclusies (H4) en de proces evaluaties (5) zijn hieronder weergegeven.

4. Conclusie onderzoek nut en noodzaak autotunnel Kerkweg

	Belangenvereniging	Is aanleg autotunnel nuttig	Toelichting	Is aanleg autotunnel noodzakelijk	Toelichting
1.a	Kerkweg - Noordzijde	nee	<p>Het aanleggen van een extra autotunnel heeft volgens ons over all gezien geen nut. De volgende onderwerpen hebben invloed op de nut van een autotunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Winkel omzet • Gevoel van afsluiting en sociale verbondenheid tussen en binnen de wijken • Indringing • Geluidseffecten • Lokale luchtkwaliteit • Brandstofverbruik (milieu) • Verkeersveiligheid • Sluipverkeer • Conflicten fiets en auto verkeer <p>Op sommige elementen heeft Ecorys geconcludeerd dat de autotunnel een kleine positieve tot positieve bijdrage levert. Op het gebied van gevoel van afsluiting wordt een positief effect gerealiseerd met de aanleg van de tunnel. Maar vindt u daarmee een tunnel nuttig? Of is dit alleen een mooi bijkomstig effect? In het rapport kunt u ook terugvinden dat op de meeste punten geen of een negatief effect op treedt bij de autotunnel.</p> <p>Als bewoners van de directe omgeving vinden wij de verkeersveiligheid erg belangrijk, zo niet het belangrijkste. Onze kinderen moeten de voordeur uit kunnen lopen zonder dat ze verward raken in fiets/auto ongelukken! Wij zijn blij dat de sluiting van de gevaarlijke spoorovergang dichterbij komt. Maar zou de gemeente echt het ene verkeersgevaar weghalen om er een andere voor terug te plaatsen?</p> <p>Ten slotte past de autotunnel absoluut niet in de verduurzaming van de gemeente. Op het gebied van brandstofverbruik levert de autotunnel geen winst op. Met de tunnel neemt de lokale luchtkwaliteit af en ook wordt de geluidsoverlast alleen maar hoger. Daarmee levert de tunnel op geen enkele manier nut op voor de directe omwonenden. Er zijn nog veel andere duurzame zaken waar de gemeente haar gelden en tijd aan kan besteden.</p>	nee	<p>Wij zijn van mening dat is het niet noodzakelijk is om de autotunnel aan te leggen. Noodzaak betekent dat zonder autotunnel problemen of moeilijkheden ontstaan op het gebied van verkeersdoorstroom, bereikbaarheid voorzieningen en aanrij tijd hulpdienst. Graag duiden wij deze die begrippen nader:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De komst van een autotunnel zorgt ervoor dat de 6.000 auto's die dagelijks de spoorweg passeren een andere weg moeten kiezen. Hoewel dat op korte termijn ongemak kan opleveren zal dat geen problemen veroorzaken. Zoals u in het rapport kunt lezen zijn de andere routes (o.a. albertstunnel) geschikt voor dit extra verkeer en zal deze extra belasting van andere wegen geen problemen opleveren. Zonder tunnel dus geen problemen op het gebied van verkeersdoorstroom • Alle voorzieningen die in en om het gebied van de tunnel lighen blijven bereikbaar. Uit het onderzoek van Ecorys zijn de omrij tijden per "cluster" bepaald. Deze variëren van geen extra tijd tot maximaal 5 minuten. Wij zijn ervan overtuigd dat 5 minuten extra reistijd geen zodanige belemmering vormt dat voorzieningen als onbereikbaar worden ervaren. De uitkomsten van de enquête bevestigen dit beeld: de overwegende meerderheid van ondervraagden zal dezelfde voorzieningen en activiteiten blijven uitvoeren door om te rijden of de fiets te nemen. Aanvullend geven we graag aan dat voor fietsers geen enkele wijziging plaatsvindt gezien de al aanwezige fietstunnel. • Bij de start van het onderzoekstraject is door Gemeente Ede contact gezocht met de hulpdiensten om na te gaan wat zij vinden van wel of geen tunnel. Daarbij is gebleken, evenals Ecorys heeft geconcludeerd, dat voor hulpdiensten geen extra autotunnel noodzakelijk is. De autotunnel heeft geen effect op de aanrij tijden van hulpdiensten.
1.b	Kerkweg	nee	<p>Mij lijkt 'is het veilig om een autotunnel Kerkweg aan te leggen' een betere vraag dan 'is het nuttig'. Het rapport is vrij duidelijk als het gaat om het onderwerp veiligheid. De tunnel gaat meer conflictsituaties opleveren tussen auto's, fietsers en voetgangers. Wij merken dit nu al heel duidelijk met de fietstunnel en dat gaat dan alleen maar verergeren. Er ontstaan dagelijks gevaarlijke situaties met bijna aanrijdingen precies tegenover ons huis (tegenover de fietstunnel).</p> <p>Wat ons betreft is de veiligheid belangrijker dan 'het iets sneller van a naar b komen'. Wij kijken er naar uit dat onze kinderen en de buurtkinderen gewoon buiten kunnen spelen zonder dat we bang hoeven te zijn dat zij aangereden worden.</p> <p>Kortom: liever letten op veiligheid en leefbaarheid dan op sneller van a naar b.</p>	Nee	Zie toelichting op vraag 1.
2.	Nw Maanderbuurtweg	Ik begrijp het nut v.d. tunnel	Het treinverkeer neemt toe en voor voetgangers en fietsers is dit geen goede situatie.	Ja	Dat er 'n tunnel aan de Kerkweg komt is noodzakelijk maar ik vind dat er teweinig rekening wordt gehouden met de zéér vele fietsers ven voetgangers.
3.a	Oud Ede Zuid	Ja	<p>Ik ga terug in de tijd, jaren geleden toen het TUNNEPLAN op tafel kwam is er onvoldoende geluisterd naar de participanten tijdens dat overleg. Zij stelden namelijk voor om een (1) tunnel Noord Zuid te doen realiseren. Deze zou lopen van de kruising Verlengde Maanderweg- Klaphekweg over het Soma terrein in Zuidelijke richting onder de spoorbaan door naar de Verlengde Blokkenweg en eindigen op het Turco terrein waar nu de moskee staat. Op dit terrein een draaiplein maken zodat men alle kanten uit kon, ook naar het industrie terrein de Frankeneng e.o. Maar de participanten werden zodanig bewerkt dat men meeding in de min of meer geplande route /richting tunnel Noord West.</p> <p>1. Deze huidige tunnel brengt geen soelaas voor het autoverkeer wat nu de overweg Kerkweg passeert. 2. Ik ben van mening dat men toen niet doorgedacht heeft waar we nu voorstaan de Kerkweg tunnel.</p> <p>Destijds hadden we drie vliegen in een klap kunnen hebben en was deze procedure niet nodig geweest. Regeren is toch vooruit zien, maar nee hoor de toenmalige wethouder wist niet eens waar de tunnel kwam te liggen. Kwelijke zaak.</p>	Ja	<p>Iemand die op een eiland woont heeft een eiland gevoel dat is logisch. Bewoners in Oud Ede Zuid hebben dat gevoel niet, zij voelen zich in hun wijk vrij om te gaan en staan waar ze willen. Door het sluiten van de overweg worden en voelen zij zich beperkt in hun bewegingsvrijheid, en voelen zich ondanks de verdere mogelijkheden om van andere tunnels gebruik te maken min of meer gevangen. Door het afsluiten van Oud Ede Zuid nekt u ook de ter plaatste (omgeving overweg) de kleine middenstand. Ik noem hier met name de kruidenier en bakker van Voorst-Hardeman en waarom deze, omdat je hier nog als klant te woord wordt gestaan en voorgelicht. Ook de sociale contacten zijn hier echt belangrijk. Ook de andere zaken brengen leven en sfeer in onze leef en woonomgeving. Ik merk op dat er e.e.a. goedgemaakt moet worden ten opzichte de bewoners die die eerder genoemde tunnel oplossing voorstelden en het lid op de neus kregen. Ook de in de enquête genoemde cijfers m.b.t. omrijden tijden en kilometers zijn verre van correct. Ook het ter plaatse waarnemen van het gedrag van de diverse groepen verkeersdeelnemers is in deze verzuimd evenals het bezoeken van de middenstand. Ik ben van mening als over zoiets een enquête maakt je je goed moet op de hoogte stellen van de alle facetten die je rapporteert.</p>

3.b	Oud Ede Zuid Twinstraat- Poortlaan-Zijdelaan. (enkele bewoners)	Voor de doelgroep wijk 1 en 2 kan het mijn inzien nuttig zijn om een tunnel te hebben voor de verbinding tussen de wijken 1 en 2.	Voor de doelgroep wijk 1 en 2 kan het mijn inzien nuttig zijn om een tunnel te hebben voor de verbinding tussen de wijken 1 en 2. Het zijn ook deze twee wijken die het meeste moeten omrijden indien zij in de andere wijk willen zijn. In geval de bestemming op grotere afstand komt te liggen dan van wijk 1 naar 2 of andersom zal de omrijdtijd verhoudingsgewijs op de totaalrit meevallen. Het kan daarbij goed zijn dat het verhoudingsgewijs meevalt hoe vaak en hoeveel er van wijk 1 naar wijk 2 wordt gereden of andersom daar vanuit Ede Zuid wellicht veelal het centrum als bestemming wordt gekozen. Dit blijkt verder uit het rapport. De vraag is of het nut van de tunnel en het daarmee optredende voordeel voor directe bewoners opweegt tegen de overlast in de wijken 1 en 2 door het verkeer dat van verderaf komt (zowel bestemmingsverkeer en niet bestemmingsverkeer) en ook gebruik maakt van de tunnel of gaat maken van de tunnel. Het gebied waarvoor verkeer als bestemmingsverkeer wordt aangemerkt is groot. Een spoorwegovergang die voor de beleving lang dicht kan zijn is nu nog de enige belemmering als er door de woonwijk wordt gereden om daarmee stoplichten op de doorgaande wegen te mijden. Dit kan mensen nu nog doen besluiten de reguliere grotere wegen te verkiezen boven de slingerweggetjes door de woonwijken. Bij een vrije doorgang in geval van een tunnel zal er geen enkele belemmering (stoplichten, spoorwegovergang of ander verkeersbelemmerend obstakel meer in de weg staan om de woonwijken als sluiproute te verkiezen in plaats van de reguliere daarvoor beter geschikte rondwegen weliswaar met stoplichten.	Nee.	Iedereen kan, wellicht op de hele kleine uitzondering na, hetzij omrijden of gaan lopen of de fiets pakken. Het is nu een gemak waar men aan gewend is. Noodzaak dus niet maar meer het gemak wat maakt dan een tunnel voor de direct omwonenden nuttig, gemakkelijk maar niet noodzakelijk is. Indien vanuit de gemeente wordt besloten om wel een tunnel aan te leggen dan zou vooraf onderzoek gedaan moeten worden naar de ontsluitingen en verkeersstromen die al bestaan en mogelijk nog meer gaan ontstaan of waarbij deze ontsluitingen nog intensiever gebruikt gaan worden. Sinds de afsluiting van de Kerkweg (in het verleden eenrichtingsverkeer van gemaakt), is er een stroom voor de terugweg ontstaan door de wijk van zuid naar noord. Daarmee is een enorme belasting ontstaan op de Poortlaan en de Zijdelaan (woonwijk) welke als enige weg terug wordt gezien van zuid naar noord. Waar het verkeer eerst nog een ruim aangelegde doorgaande weg terug kon volgen moet men nu door een woonwijk waarbij de straten verre van geschikt zijn voor deze verkeersstroom. Een tunnel zal voor nog meer verkeersaantrekkende werking kunnen zorgen waardoor de oneigenlijke belasting op de Poortlaan en Zijdelaan nog groter kan worden. De verkeersveiligheid is nu al in het geding op deze smalle straten zelfs voor een groot deel zonder stoep en niet geschikt voor tegenliggend verkeer (te smal). Verzoek/advies bovenstaande als nadrukkelijk punt mee te nemen alvorens iets wordt besloten zonder dat daar een degelijk plan onder ligt voor een goede verkeersafhandeling.
4.	Nijverheidlaan	Ja, zeer nuttig	Voor de bewoners van de zuid-kant van het spoor hebben veel belang bij een goede en snelle verbinding met het noordelijk deel van Ede. Geen tunnel gaat gepaard met veel omrijden, extra belasting van het milieu, overlast 'sluipverkeer' voor de aangrenzende wijken.	Ja	Voor goede bereikbaarheid, noordelijk deel met daarin, zorgcentra, winkels, kerken en sociale contacten
5.	Blotenberglaan Ede Zuid	Ja	Een autotunnel zorgt voor een goede Noord-Zuid verbinding. Vanuit Zuid kun je dan gemakkelijk naar het centrum of andere voorzieningen aan de Noordkant.	Ja	Als er geen autotunnel aangelegd zou worden, moet je extra omrijden, wat voor een grotere belasting van het wegennet zorgt, zoals de Klinkenbergerweg en de Tooroplaan. De aanname dat mensen bereid zijn om vaker de fiets te pakken, daar ben ik het niet mee eens. Ons gezin fietst zoveel mogelijk in Ede. Door de steile fietstunnel is het niet echt gemakkelijk gemaakt om naar de Noordkant te fietsen. Als er geen tunnel aangelegd zou worden, dan zijn we in Zuid afgesloten van de rest van Ede.
6.	Blotenberglaan Ede Zuid	Ja	Nuttig altijd. Auto's hoeven niet ver omrijden en dat scheelt minder milieu vervuiling. Ook minder verkeer in wijken die toegang tot doorgaande wegen bieden. Voorbeelden zijn om vanuit Ede zuid, Kerkweg omgeving, naar de Tooroplaan te rijden. Tevens geeft dit minder impact op de middenstand rond de overweg.	Afhankelijk	Bij sluiting van de overweg Kerkweg zal de gemeente een keuze moeten maken. Zonder tunnel betekent veel verkeer die via andere wegen een weg gaan vinden naar buiten de wijken rondom de voormalige overweg. Hiervoor zal de gemeente geld moeten investeren om dit in goede banen te leiden. Of investeren in een tunnel waardoor aanpassingen in de wegen in de omgeving niet nodig is. Ook geldt het gevoel een rol. Bij sluiten van de overweg Kerkweg zonder autotunnel zullen veel mensen vinden dat de kwaliteit van de leefbaarheid achteruitgaat. Hun wijk zal minder goed bereikbaar zijn en voor hen zal ook de andere wijken slecht bereikbaar zijn.

7.	Wijk Klaphek	Ja	<p>Motivatie: In de wijk Klaphek is zowel woongelegenheden (± 860 adressen) als werkgelegenheid met een opvallend accent op autobedrijven. Al deze betrokkenen willen graag gemakkelijk en efficiënt deelnemen aan de mobiliteit. Bedrijven zijn scherp op een goede bereikbaarheid. Denk o.a. aan de grote trucks die nieuwe en gebruikte auto's komen halen of brengen, maar ook aan een goede bereikbaarheid voor hun klanten. In de Klaphek is een school (speciaal onderwijs) met een overduidelijke regiofunctie en een dagelijkse drukte van busjes en ouders met auto's. Een deel hiervan zal de komst van de Kerkwegtunnel ervaren als een zegen. De mensen die wonen in onze wijk zullen allemaal een voorkeur hebben voor bepaalde winkels die regelmatig bezocht worden en dat is mogelijk met divers vervoer of lopend. De keus Bellestein, Rozenplein of AH XL is fijn. Waar de bewoners wel tegenaan lopen is dat voorzieningen of sociale contacten beneden de spoorlijn Utrecht-Arnhem beter bereikbaar zullen zijn met een Kerkwegtunnel. Pikant detail is dat het sentiment van diverse ouders om hun kinderen op een school te doen van gelijklopende geloofsovertuiging sterk is, dus dat bijvoorbeeld de Koepelschool beter bereikbaar is via de tunnel is voor hen een belangrijke reden om voor een tunnel te zijn.</p> <p>Toelichting: In het Ecorys rapport is geobjectiveerd dat de Klaphek beduidend gemakkelijker toegang heeft tot cluster Spindop. De praktijk is ook dat met de auto vanuit de Klaphek boodschappen doen bij de Aldi (Verl. Blokkenweg) aantrekkelijker wordt met tunnel.</p>	Twijfel	<p>Motivatie: Er zijn redenen om geen tunnel te willen, het geld zou beter aan iets anders besteed kunnen worden. Er zijn ook argumenten om wel een tunnel te bouwen omdat het een groot deel van de (betrokken) bevolking tijdwinst of iets anders oplevert. Voor de Klaphek ligt de balans zo dat hij iets overhelt naar een positief belang bij de tunnel. Zie ook de argumenten hierboven. De Klaphek als wijk is nu al voor noodhulp matig bereikbaar en dat zal de tunnel niet verbeteren.</p> <p>Toelichting: Elk mens heeft het recht om zichzelf als middelpunt van de wereld te zien en van daaruit iets als noodzaak te betitelen. Onze democratie legt ons op om niet alleen de meerderheid zijn zin te geven, maar ook de minderheid in passende mate tegemoet te komen. Hierboven zijn de belangen dus tegen elkaar afgewogen.</p> <p>Nawoord: Niet ter sprake is gekomen dat er rond de overwegingen voor nut- en noodzaak van de tunnel ook een ander aspect is voor de lichamelijke gezondheid van Edenaren. Dat is niet alleen een reductie van (onder andere) fijnstof, maar ook de stimulans om te bewegen, dus te lopen en/of te fietsen. Er is al een fietstunnel (Somatunnel). Het zou mooi zijn als B&W naast de snelfietsroute Veenendaal ook binnen redelijke termijn zorgen voor andere fietsstimulerende maatregelen. Daar bedoel ik uitdrukkelijk niet mee dat er autowerende maatregelen moeten komen. Een heel goed voorbeeld van positieve fietsroute verbeteringen is de aanpassing van de fietsroute Bovenbuurtweg.</p>
8.	Winkeliers Kerkweg	Ja	<p>Een autotunnel zal er voor zorgen dat de wijken aan de noord- en zuidzijde van het spoor met elkaar verbonden blijven en dat er een mogelijkheid blijft bestaan om met de auto het spoor te kruisen om boodschappen te doen of zorginstellingen, scholen, kerken, kinderdagverblijven aan de andere kant van het spoor te bezoeken. Ook zal een autotunnel zorgen voor een logische verbinding tussen de zuidzijde van het spoor en het centrum van Ede. Het niet realiseren van een autotunnel zal een gevoel van afsluiting veroorzaken en zal de leefbaarheid in de wijk (zeker aan de zuidzijde) negatief beïnvloeden.</p>	Ja	<p>Een autotunnel is noodzakelijk. Vooral voor de winkeliers aan de Kerkweg, die door de afsluiting van de overweg hun levensader zien verdwijnen. Komt hier niets voor in de plaats dan zal de levensvatbaarheid van hun bedrijven ernstig in gevaar komen.</p> <p>De aanleg van de autotunnel is dus niet alleen noodzakelijk maar ook van levensbelang voor de middenstand in Ede Zuid!</p>
9.	Fietsersbond afd. Ede	Niet nuttig	<p>Toelichting: Iedereen kan met een auto aan de andere kant van het spoor komen: er zijn in de nabije omgeving drie autotunnels. Wij hebben wel begrip voor wijkbewoners die een gevoel van afsluiting ervaren en voor de winkeliers vlakbij de spoorwegovergang, maar vinden dit niet zwaarwegend genoeg om te kiezen voor nog een autotunnel. Er is hier al een fiets- en voetgangerstunnel, die zorgt voor verbinding van de wijken. Een autotunnel bij de Kerkweg heeft een aanzuigende werking op autoverkeer, terwijl er nu al klachten zijn over sluijperverkeer in rustige straten in de omgeving. Als Fietsersbond hebben wij op de eerste avond al benadrukt dat wij verkeersveiligheid en milieu belangrijk vinden. Een autotunnel zorgt voor negatieve effecten op dit gebied: er is sprake van geluidshinder en milieuvervuiling en er zullen zich meer conflicten tussen fietsers en automobilisten voordoen. Sluiting van de overweg zal de wijk rustiger en veiliger maken en dat is goed voor de leefbaarheid en het milieu. Het autoverkeer verplaatst zich naar de hoofdroutes, die daarvoor bestemd zijn.</p>	Niet noodzakelijk	<p>De noodzaak is er niet, vindt de Fietsersbond en zo blijkt ook uit het onderzoek van Ecorys. Mensen geven aan om te willen rijden, verzinnen een andere oplossing of gaan op de fiets. 12% van alle NZ-verplaatsingen gaat nu via de Kerkwegovergang. Dit aantal kan na sluiting worden opgevangen door de andere tunnels in de nabije omgeving, zeker als er ook automobilisten zijn, die dan een andere keuze maken. Het liefst zouden wij natuurlijk zien dat nog meer mensen op de fiets gaan. Door verdere uitvoering van het Fietsplan kan de gemeente dit (in samenwerking met de Fietsersbond) bevorderen. Tenslotte: een autotunnel kost miljoenen en de Fietsersbond vindt dat een onnodige investering. Gebruik dat geld liever voor een fietstunnel (er zijn wel ideeën voor). De fietser is namelijk - meer dan de automobilist - gebaat bij een fijnmazig netwerk.</p>
10.	Hakselseweg	Ja	<p>De uitkomsten laten mijn inziens voldoende zien dat er nut is voor een tunnel om de wijk – wijk verbinding in stand te houden. Met name voorzieningen zoals winkels/scholen en zorgcentra blijven op deze wijze snel en laagdrempelig bereikbaar.</p>	Ja, maar niet onomstotelijk bewezen door enquête	<p>De enquête laat mijn inziens een beeld zien dat in beperkte mate de noodzaak van de tunnel weergeeft. Elementen waarbij mensen aangeven best te gaan omrijden voor bijvb winkels zijn van tijdelijk aard en men zal uiteindelijk andere keuzes maken. Daarnaast is een belangrijk element rondom de leefbaarheid van de aanwonende rondom de Koepeltunnel volledig buiten beschouwing gehouden echter zal de er een grote verkeerstoename te verwachten zijn die voor ons bijzonder onwenselijk is.</p>

11.	Comité Spoorzone	Ja	De belangen van de bewoners aan beide zijden van de spoorlijn Utrecht – Arnhem zijn zo met elkaar verweven doordat zij dezelfde ruimte en voorzieningen (winkels, zorg, kerk enz.) delen, dat we deze vraag positief beantwoorden. Voorzieningen die het grootste geluk voor een grote groep mensen bepalen, zijn nuttig en zinvol omdat burgers op die manier de mogelijkheid hebben om zich binnen de directe omgeving te verbinden met andere mensen. Zoals ook uit het onderzoeksrapport van Ecorys blijkt, zal een autotunnel een positieve bijdrage leveren aan een goede wijk-wijk-verbinding tussen Ede-Zuid en Ede-West. Dit is erg belangrijk voor de leefbaarheid van de mensen die er wonen. Een autotunnel draagt bij aan een afname van het gevoel dat men wordt afgescheiden van wijken aan de andere kant van het spoor en aan betere (auto)bereikbaarheid van winkels en voorzieningen.	Ja	Een autotunnel is noodzakelijk omdat we negatieve gevolgen voorzien voor mensen die grotendeels afhankelijk zijn het autoverkeer en meer moeten omrijden om hun doelen te bereiken. Hoewel het onderzoek stelt dat mensen aan beide zijden van het spoor nauwelijks contact met elkaar hebben, is de verwachting van een meerderheid dat afsluiting voor het autoverkeer negatief tot zeer negatief zal zijn. Een autotunnel is tevens noodzakelijk voor de winkels en instellingen aan beide zijden direct gelegen aan de spoorlijn. Het betekent continuïteit en 'kunnen blijven voortbestaan'.
12.	WAC Ede	Niet beantwoord	Gezien de uitkomsten van het onderzoek zullen bij het ontbreken van een autotunnel de autogebruikers kiezen voor omrijden, als een belemmering wordt het niet ervaren wel als irritante bijkomstigheid bij het autogebruik. Het omrijden met auto's belast het milieu extra ten opzichte van de spoorwegovergang Kerkweg nu. Die extra belasting staat waarschijnlijk gelijk met het wachten met draaiende motor bij een gesloten spoorwegovergang na 2020. Een autotunnel trekt veel autoverkeer aan, de smog en geluidsbelasting zal voor de directe omgeving van de autotunnel toenemen. Dit is niet direct een goed verkoopargument voor de nog te realiseren woningen op het SOMA terrein. De stelling dat het spoor een barriere is tussen Zuid en Noord wordt versterkt door de spoorwegovergang want hier kun je niet zo maar doorlopen, je moet op gezette tijden wachten voor een gesloten spoorboom. Dat versterkt het gevoel van afsluiting. Bij een tunnel kun je altijd het spoor kruisen ongeacht of er een trein passeert, het gevoel van een barriere werking zal hierdoor op termijn verminderen.	Niet noodzakelijk	Het is niet noodzakelijk omdat het overgrote deel van het spoor kruisende verkeer langzaam verkeer is en daar is al middels een tunnel in voorzien. Het toevoegen van een autotunnel zal voor het langzaam verkeer gevaarlijke kruisingen met autoverkeer opleveren in en om de geplande autotunnel. De geplande snelfietsroute doorkruist de nieuwbouw van het SOMA terrein, als hier ook nog druk autoverkeer aan wordt toegevoegd aan de rand van dit woongebied dan beperkt dat het woongenot van deze woningen in grote mate.
13.	SME	Niet nuttig	Het is o.i. niet nuttig om een autotunnel aan te leggen. We hebben begrip voor het nadeel dat de winkeliers vlak bij de spoorwegovergang en voor de mensen die minder mobiel zijn en gebruik moeten maken van voorzieningen aan de overzijde van het spoor ondervinden door sluiting/ geen tunnel, maar vinden dat dit nadeel voor een beperkt aantal mensen niet op weegt tegen de nadelen die velen in de aangrenzende wijken ondervinden m.b.t. luchtvervuiling ,geluidshinder en de verkeersveiligheid als er een tunnel wordt aangelegd. n.b. Met name wat luchtvervuiling betekent voor de gezondheid van de mensen wordt onvoldoende onderkend zoals onlangs weer gebleken is uit diverse publicaties. Een groene invulling van het voor de tunnel gereserveerde terrein zal de luchtkwaliteit, geluid en gevoel van welzijn ten goede komen. We hebben ernstige twijfels over het veilig afwikkelen van de ca. 8 tot 10.000 fietsers en de ca. 6000 auto's uit de tunnel die over de Zanderijweg en Kerkweg gaan en elkaar nog moeten kruisen ook om in de voor hun bestemde tunnel te komen. Tevens denken wij dat de op dit moment al ernstige en feitelijk ontoelaatbare verkeershinder en onveiligheid in de Poortlaan en Zijdelaan door "sluipverkeer" van zuid naar noord nog zal toe nemen. Door sluiting van de overweg zal het verkeersbeeld in de wijk veel rustiger en dus veiliger worden en verplaatst het autoverkeer zich naar de hoofdroutes die daar voor bestemd en volgens de gemeente ook toereikend in capaciteit zijn. De leefbaarheid en het milieu in de wijk zal toenemen. De benodigde investering van vele miljoenen kan o.i. nuttiger besteed worden ter verbetering van het milieu (groen) en verkeersveiligheid* (stimuleren fietsen, wandelen e.d.) *We vinden het teleurstellend het gemak waarmee mensen laten weten wel om te rijden en slechts 16 % zegt de fiets te nemen. Hier ligt naar onze mening een taak voor de gemeente(fietsplan?!).	Niet noodzakelijk	Het is o.i. niet noodzakelijk een autotunnel aan te leggen.Noodzaak is onvoldoende aangetoond, mensen geven heel gemakkelijk aan wel om te gaan rijden, bezoek winkelcentra verschuift (pos.en neg.), extra omrijden m.b.t. tot milieu (neg.) wordt gecompenseerd door meer fietsen(pos.) , voor hulpdienst maakt het niet uit enz. Resumé: SME is tegen de aanleg omdat de voordelen(bereikbaarheid) onvoldoende opwegen tegen de nadelen (veiligheid en milieu) en de miljoenen investering naar onze mening nuttiger besteed kan worden. n.b. Mocht de raad om hun moverende redenen onverhoopt toch kiezen voor nog een tunnel, zijn wij van mening dat serieus onderzocht zou moeten worden de mogelijkheid om van de huidige fietstunnel een autotunnel voor lokaal verkeer (personenwagens) te maken en een nieuwe tunnel aan te leggen voor voetgangers en fietsers (veiliger,fietsvriendelijker en goedkoper).

14.	Ondernemersver. Ede - Zuid	Ja	De sociale barrière is behoorlijk groot. Met name het “boodschappen verkeer” zal een aanzienlijk deel op andere plekken de boodschappen gaan doen. Tevens zal de piekbelasting op klinkerbergerweg en Keesomtunnel nog toenemen. Hoewel verkeerskundig wel aanvaardbaar niet wenselijk.	Ja	Zie ook vraag 1. De druk op het verkeersnet wordt steeds groter. In feite zijn er zonder de kerkweg nog maar twee spoor kruisingen. Ook de Sociale barrière werking wordt misschien door de geënquêteerde personen niet als zeer ernstig ervaren, maar zelfs nu is er al een boven en onder de spoorlijn wat de sociale “vermenging” minder maakt. Op termijn brengt dit schade aan. Ondernemers in Ede zuid hebben door alle ontwikkelingen in Ede Zuid als veel problemen. Opnieuw zou er dan een groep klanten verdwijnen.
15.	Happy Kids kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang	Wij vanuit Happy Kids vinden het een grote noodzaak om een autotunnel op de kerkweg aan te leggen.	Wij vrezen dat de eind 2019 geplande sluiting van de overweg ervoor zal zorgen dat de ouders van kinderen uit de wijk ten zuiden van de spoorlijn straks te ver om moeten rijden en hierdoor wellicht besluiten afscheid te nemen op Happy Kids. Kinderopvang in een wijk verbindt ook, om deze reden is het ook belangrijk deze maatschappelijke functie aan beide wijken aan te bieden. Tevens worden wij minder bereikbaar voor potentiële klanten uit de wijk ten zuiden van de spoorlijn, zij zullen wellicht niet meer voor onze opvang kiezen. Wij zullen hierdoor klanten mislopen. Mochten bestaande klanten of toekomstige klanten toch overwegen om te gaan omrijden, dan gaat dit ook ten koste van het milieu daar zij dan kilometers om moeten rijden. Klanten van Happy Kids komen uit de gehele omgeving van Ede. Zij wonen dus niet alleen in het gebied rondom de spoorweg, maar zij maken wel gebruik van deze spoorovergang. Over het algemeen worden kinderen (ook baby's) met de auto vervoerd en gaat men direct door naar het werk nadat zij hun kinderen hebben afgezet. Deze klanten zullen om ons te kunnen bereiken nu allerlei andere wegen door de wijken moeten nemen om bij onze opvang te komen. Wij gebruiken deze overgang zelf ook voor het ophalen van kinderen bij diverse scholen voor onze BSO. Omrijden zou inhouden dat wij bij bepaalde scholen te laat zullen aankomen en wellicht hierdoor klanten gaan verliezen of niet meer kunnen bedienen, ook niet in de toekomst omdat dit logistiek niet haalbaar is. Wij realiseren ons dat een tijdelijke sluiting aan de orde is, maar zullen voor de toekomst hopen aan onze klanten te kunnen beloven dat dat van tijdelijke aard is en dat er in de toekomst een autotunnel in het verschiet ligt. Hierdoor zal Happy Kids in de toekomst weer gemakkelijk bereikbaar zijn voor klanten die vanuit de zuidkant naar onze opvang wensen te komen. Dit is van belang voor de continuïteit van onze organisatie, maar ook van belang voor bewoners die dicht in de buurt wonen van de opvang. Zij zullen anders de andere binnenwegen ook meer gaan gebruiken om opvang te genieten bij opvang buiten hun wijk. Kortom al eerder aangegeven: Bedrijvigheid en bereikbaarheid zoals onze Kinderopvang, supermarkten, gezondheidscentrum Ed. dergelijke worden minder makkelijk bereikbaar. Zeker voor de kinderopvang kan dit grote gevolgen hebben voor de bestaande klanten of toekomstige klanten. Zij wegen af of omrijden voor hen haalbaar en praktisch is voor het brengen en halen van hun kind. Wellicht overwegen zij niet meer naar deze opvang te gaan als zij zo ver moeten omrijden. Voor al deze bedrijvigheid zullen mensen wellicht gaan omrijden. Rond spittijd (brengen en ophalen van kinderen) is het op de Keesomstraat bij de AHXL al best druk. Hier zal alleen maar een toename van drukte verwacht worden, daar mensen dit wellicht als alternatieve route gaan gebruiken. Zij zullen ook meer door de wijk heen gaan rijden om weer op hoofdwegen te komen. Wij pleiten voor een autotunnel aan de kerkweg die de wijken Zuid en Noord verbindt.		

5. Evaluatie proces onderzoek nut en noodzaak autotunnel Kerkweg

	Belangenvereniging	1. Hoe vond je de bijeenkomsten	2. Heb je voldoende mogelijkheid gehad om eigen inbreng te leveren	3. Wat vond je van de samenwerking Met de projectgroep van de gemeente	4. Wat vond je van de Samenwerking met Ecorys	5. Hoe vond je de communicatie tijdens het proces	6. Was de rol v.d. werkgroep duidelijk	7. Welke verbeterpunten wil je ons meegeven
1.a	Kerkweg - Noordzijde	Bijeenkomsten waren prima qua opzet. Qua tijdstip soms lastig (vrij vroeg op de avond al aanwezig zijn). Frequentie ook prima. Jammer dat de samenstelling van de werkgroep wel steeds wijzigde gedurende het proces omdat deelname toch wel erg vrijblijvend was. Dan krijg je halverwege vragen die allang afgekaart zijn. Ook zaten er soms wel mensen bij waarvan wij ons afvragen wat ze er deden.	ja	Prima, Malu zorgt ervoor dat communicatie duidelijk plaatsvindt en dat de informatie voorziening van goed niveau is. Alleen jammer dat er niet meer gecommuniceerd werd naar buiten toe door de gemeente, wij moesten nu zelf de buurt up to date houden.	Was goed, presentaties waren prima. Fijn dat het steeds dezelfde mensen waren. Bij start waren ze wel minder goed verdiept in de materie.	Prima alleen soms wat aan de late kant.	Ja en ik vond dat we boven verwachting veel inspraak hadden (bij bijvoorbeeld keuze onderzoeksbureau)	Zorg voor duidelijkheid wie er deelnemen en dat deze mensen zich ook echt commiteren en niet de ene keer wel, andere keer niet komen. Of steeds vervangers regelen die niet goed zijn ingelezen; Stukken soms iets eerder verstrekken tbv inleestijd; Let op de relevantie van mensen die worden uitgenodigd; hebben zij wel te maken met de tunnel? Iets later starten ivm haast voor mensen die uit het werk door moeten komen
1.b	Kerkweg							
2.	Nw Maanderbuurtweg							
3.a	Oud Ede Zuid	Goed, soms rommelig vanwege nieuwe mededenkers die te pas en te onpas zijn aangeschoven	Ja	Kreeg voldoende ruimte om mee te denken in dit proces	Kreeg er soms weinig hoogte van, waren niet volledig op de hoogte van de situatie ter plaatste.	Wel duidelijk maar volledig ?	Ja en nee, de een was voor de ander tegen. De een sprak voor eigen gewin een ander namens het geen hij vertegenwoordigde	Niet ingevuld
3.b	Oud Ede Zuid Twijnstraat- Poortlaan- Zijdelaan. (enkele bewoners)	Goed georganiseerd.	Zeker, er was voldoende tijd en voldoende toelichting.	Erg goed. Mensen die zich ook probeerde in te leven in benoemde problematiek en ook ter zake kundig waren.	Ook zij hebben een goede bijdrage geleverd. Serieus werk van gemaakt.	Prima	Ja, dit is ook meermaals aangegeven om geen verkeerde verwachtingen te wekken.	Ga ik nog over nadenken, maar vooralsnog mijn complimenten tot nu toe.
4.	Nijverheidlaan	Zinvol en informatief	Ja	Goed, er werd goed geluisterd en samengevat.	Prima, goed uitleg en informatief.	We hebben niets gemist, helder en duidelijk.	Ja, geen op- en of aanmerkingen.	Geen
5.a	Blotenberglaan Ede Zuid	Goed georganiseerd	Ja	Prima	Geen mening	Ja	Zeker	Geen

5.b	Blotenberglaan Ede Zuid	Zeer nuttig	Ja er was voldoende ruimte voor ieders inbreng	Leuk en heel prettig in de omgang.	Ik heb 2 bijeenkomsten gemist, maar de laatste bijeenkomst was heel duidelijk.	Prima	Ja, ik voelde me serieus genomen	Tot nu toe ben ik zeer tevreden. Ik ben zeer benieuwd naar de uitkomst.
6.	Wijk Klaphek	Zinvol, een gezonde vorm van inspraak, maar ook een blijk van werkende democratie en plezierig	Ja, mondeling en schriftelijk	Goed. Begrijpelijk om te zien dat bij sommige projectgroepsleden eigenbelang de grootste motivatie is	Zakelijk goed en efficiënt. Omgang met de groep was beperkt.	Helaas is de communicatie en uitvoering rond de verkeersmetingen iets anders verlopen (niet meten in de schoolvakantie)	Ja	Hopelijk is de goede samenwerking tussen de gemeente en 'de bevolking' ook door de bestuurders zo ervaren dat dit veel navolging vindt in de toekomst bij andere projecten en wijkontwikkeling.
7.	Winkeliers Kerkweg	De bijeenkomsten waren goed georganiseerd. De sfeer was prettig en open.	Ja, er was voldoende gelegenheid om je eigen standpunt naar voren te brengen.	Deze samenwerking heb ik als zeer prettig ervaren	Niet beantwoord	De communicatie was prima. Er is nooit onduidelijkheid over iets geweest.	De communicatie was prima. Er is nooit onduidelijkheid over iets geweest.	Niet beantwoord
8.	Fietsersbond afd. Ede	Goed: ieder kon zijn/haar standpunt duidelijk naar voren brengen in een goede sfeer	Ja	Goed	Goed en duidelijk	Goed	Ja	Niet nodig
9.	Hakselseweg	Constructief en bijdragend aan het participatie gevoel. Neemt niet weg dat met name de 60+ generatie goed vertegenwoordigd was en veel in het verleden bleef hangen.	Ja	Prettig en transparant.	Prettig en transparant	Prettig en transparant	Ja	Geen
10.a	Spoorzone Nee / Spoortunnel Ja	Ik heb alleen de eerste, tweede en laatste (16 oktober) bijeenkomst bij kunnen wonen. De eerste twee waren uitstekend: transparant en sterk. De laatste bijeenkomst vond ik vervelend vanwege enkele deelnemers die bepaalde zaken niet konden of wilden begrijpen.	Ja, vragen kon ik stellen en ook opmerkingen maken waar ook iets mee werd gedaan.	Goed mee samengewerkt in een gemêleerde groep van voor en tegenstanders van een eventuele tunnel.	Niet beantwoord	Het communicatie is goed geweest, tijdig en duidelijk.	Ik vond het zinvol om op deze manier mee te kunnen denken in de opzet van het onderzoek. Het is zinvol om met elkaar vertrouwen te zoeken in het onderzoek dat door de lokale overheid wordt geïnitieerd, vanuit een situatie van gepaste achterdochtigheid omdat er altijd verschillende en soms tegenstrijdige belangen zijn. De verschillen tussen mensen in de werkgroep zijn echter heel groot, waardoor het	Niet beantwoord

							samenwerken niet altijd makkelijk ging. Sommigen komen namens een instelling, anderen namens zichzelf. Sommigen denken alleen aan het eigen belang, anderen kunnen een probleem vanuit meer perspectieven bekijken. Deze verschillen zijn logisch, maar er moet wel mee gewerkt worden.	
10.b	Spoorzone Nee/ Spoortunnel Ja	De bijeenkomsten die ik heb bijgewoond waren goed georganiseerd (duidelijke agenda en terugkoppeling/verslaglegging). Er was voor iedereen voldoende gelegenheid om zijn/haar inbreng te leveren. Informatievoorziening vanuit de Gemeente was transparant.	Jazeker. Ik voelde me vrij om vragen te stellen. De opmerkingen die ik plaatste werden serieus genomen en meegenomen in het verdere proces.	Prima mee samengewerkt.	Ecorys heeft zich naar mijn idee gehouden aan de afspraken die met hen zijn gemaakt. De samenwerking was vooral inhoudelijk en zakelijk. In de bijeenkomsten miste ik af en toe de aandacht voor de 'minder-kwantificeerbare' argumenten in het onderzoek naar de nut/noodzaak van de tunnel.	De communicatie was duidelijk, tijdig en volledig.	Het is goed en belangrijk om op deze wijze mee te denken en beslissen in de opzet naar nut en noodzaak van de tunnel. Er zijn altijd verschillende en soms tegenstrijdige belangen. Maar het is goed om deze belangen in een werkgroep op een democratische manier bij elkaar te brengen. De betrokkenheid en opkomst was groot genoeg om met elkaar tot een goede opzet van het onderzoek te komen. Het is belangrijk dat de Gemeente dergelijke werkgroepen, samengesteld uit diverse belanghebbenden, blijft vragen om te participeren. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om op een integere en transparante manier mensen te informeren en te betrekken. Werkgroepleden hebben de verantwoordelijkheid, pro-actief én constructief-kritisch hun inbreng te leveren zodat de kwaliteit van een onderzoek als deze op een goed niveau zal zijn.	Niet beantwoord.

11.	WAC Ede	Goed georganiseerd en goed geleid. Iedereen kreeg ruimschoots de tijd om zijn inbreng te leveren	De ruimte voor eigen inbreng was voldoende	Open en met een luisterend oor.	De samenwerking was afstandelijk en er is niet alles geleverd wat tijdens de offerte periode werd voorgesteld als 'natuurlijk doen we dat' en 'dat zal zeker worden onderzocht'. Een aantal onderdelen zijn wat mager aangepakt, uit zuinigheid?	De communicatie was helder en riep geen vragen op	De werkgroepleden bereiden geen stokpaardjes terwijl daar voor sommige deelnemers genoeg redenen voor waren om dat toch te doen.	Er zijn een aantal deelnemers die direct effect van een spoorwegsluiting zullen ervaren. Is het daarom niet terecht dat zij een zwaardere stem en grotere aandacht krijgen in de discussies. Ik denk aan de minder valide aanwonenden, de kleine ondernemers in de direct omgeving, de studenten die dagelijks het spoor kruisen.
12.	SME	Prima, goed georganiseerd, enthousiast gebracht.	Ja	Goed	Goed	Goed	Ja	Mogelijk wat ruimte bieden om e.e.a. breder te kijken, uiteraard zonder het hoofddoel uit het oog te verliezen.
13.	Uitvindersbuurt (Huijgenspark)	Redelijk goed, er waren punten die beter aangepakt moest worden.	Niet alleen voor mij eigen maar ook voor andere.	Heel goed zijn.	Niet zo goed. Wij hadden deze ook niet gekozen. Ik had het gevoel dat ze niet goed onderzoek hebben gedaan.	Regelmatig niet wat we afgesproken hadden nagekomen.	Ja, dat was best duidelijk	De afspraken die we maken beter opschrijven en nakomen. Beter bij de onderwerp blijven bijvoorbeeld (fietsers, lopers, enz.) dit onderwerp ging over een autotunnel

