



Verslag bijeenkomst 2e bijeenkomst Meedenkgroep Zeeheldenbuurt

Via Teams op dinsdag 8 december van 20.00-22.00 uur

Welkom

Projectleider opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. Deze bijeenkomst is een vervolg op de eerste bijeenkomst op 17 november. Toen werd focus in de thema's aangebracht. Vanavond worden deze thema's verder besproken, mede aan de hand van de huiswerkopdracht en de analyse van opmerkingen van het Buurtcomité. Het gaat dan vooral om de twee thema's 'groen & parkeren' en 'inrichting 30 km zone/snelheid'. Vanuit alle disciplines is een presentatie gemaakt die vanavond gezamenlijk wordt doorlopen. Deelnemers loggen ook in op de app 'Mentimeter' (online polling- en presentatietool waarmee respons wordt opgehaald) om tijdens de presentatie diverse vragen via een 'poll' te beantwoorden.

1. Thema: groen & parkeren

Er worden diverse kaarten getoond om de bestaande situatie met knelpunten duidelijk te maken.

Er volgt een vraag vanuit de 'Mentimeter': *hoe vaak parkeert u op meer dan 100 meter van uw huis?*

Reactie van de deelnemers: de meeste deelnemers kunnen hun auto binnen de 100 meter kwijt (inclusief eigen opritten). De mensen die verder parkeren kiezen daar vaak bewust voor omdat ze bijvoorbeeld twee auto's hebben of een bus.

A. Parkeren

Parkeeronderzoek op verschillende dagen in oktober wijst het volgende uit:

- a) De donderdagavond tussen 22.00 en 24.00 uur blijkt de meeste parkeerdruk te geven.
- b) De Bettenkamp, de Karel Doormanstraat, de Van Zantenstraat, de Wilterdinkstraat en de Graaf Bentincklaan geven veel parkeerdruk.

De Van Zantenstraat gaf volgens de meting van de gemeente weinig parkeerdruk aan, maar volgens bewoners is de parkeerdruk hier juist groot, vermoedelijk ook door bezoekers aan het centrum/Cultura.

Thijs geeft aan dat hiermee rekening is gehouden en dat de meting een representatief beeld geeft.

Gevraagd wordt of bij de meting ook de extra thuiswerkers in deze corona-periode zijn meegenomen.

Reactie gemeente: waar de meting niet helder is gaat het vooral om de grenzen waar de parkeervergunningen ingaan.

Aangegeven wordt dat bij evenementen in het buurtcentrum veel overlast rondom het buurthuis ontstaat.

Reactie gemeente: een dergelijke situatie kan nu niet gemeten worden vanwege corona, maar aan de andere kant werken nu juist veel mensen thuis, waardoor hun auto's rondom het buurtgebouw staan geparkeerd i.p.v. die van bezoekers. Aangegeven wordt dat er vaak ook 's avonds evenementen in het buurthuis zijn en dat de bewoners dan ook veelal thuis zijn.

Aangegeven wordt dat er is veel overlast is van ouders bij de school.

Reactie gemeente: dit komt inderdaad ook uit de reacties veelal naar voren en wordt meegenomen in het vervolgproces (inrichting op straatniveau).

De gemeente heeft ook onderzoek gedaan naar het groen en de verharding van de straten.

- a) Waar de parkeerdruk het hoogst is komt minimaal hetzelfde aantal parkeervakken terug plus meer groen.
- b) Er is een aantal 'pleintjes' in de wijk dat verbeterd kan worden zoals o.a. het Banckertplein, de skatebaan aan de Bettenkamp, de Hendrik Stafweg en bij de entree Slijpkruikweg/Veldhuizerweg. Daarnaast is vanuit de wijk ook aangegeven dat er behoefte is aan meer recreatie, spelen en ontmoetingsplekken. De gemeente bekijkt hoe zij aan deze behoefte tegemoet kan komen.

Aangegeven wordt dat er al eerder is geprobeerd via EDE Doet om e.e.a. te realiseren om elkaar te ontmoeten. Dit werd toen door omwonenden tegengegaan omdat zij niet steeds groepjes mensen voor hun deur willen. Hoe gaat de gemeente hier nu dan mee om?

Reactie gemeente: de gemeente heeft een taakstelling en hierbij de opgave voor klimaatadaptatie, hetgeen mogelijk wat deuren kan openen. De gemeente zal op wijkniveau de verschillende kansen bekijken en zoveel mogelijk bewoners hierin meenemen c.q. tegemoetkomen.

Aangegeven wordt dat het soms bij het Venster College heel druk is met parkeren en dan weer heel rustig. Is dit ook meegenomen in de meting?

Reactie gemeente: het gaat hier vooral om een piekmoment van korte duur, niet structureel. Wel moet het hier verkeersveilig zijn.

Aangegeven wordt dat ook buiten schooltijd hier vaak busjes geparkeerd staan. Omwonenden hadden veel weerstand tegen plaatsing van bankjes e.d. maar wellicht geen weerstand tegen extra groen.

B. Kader en thema's voor beplanting

De gemeente wil met extra groen vooral ruimte maken voor biodiversiteit om zo de ecologische waarde van het groen te versterken.

Er volgt een vraag vanuit de 'Mentimeter' over boomkeuze in de straat. Voor wat betreft boomkeuze vraagt de gemeente of de voorkeur gaat naar zo min mogelijk variatie voor een eenduidig straatbeeld of naar meer diversiteit. De uitkomst is gelijk, maar na hierover door te praten met de deelnemers blijkt dat het merendeel van de meedenkers kiest voor een eenduidig straatbeeld met zo min mogelijk variatie, maar wel meer variatie dan maar één boomsoort.

Aangegeven wordt dat de keuze mede afhankelijk is van de hoeveelheid en soorten bomen die geplant gaan worden. Bij meerdere bomen is een beetje diversiteit welkom. Hangt ook af van plaatsing in een korte/lange en smalle/brede straat.

Aangegeven wordt dat sommige bomen niet heel hoog worden, maar diversiteit is welkom evenals onderbeplanting.

Er volgt een vraag vanuit de 'Mentimeter' over het type onderbeplanting, laag, laag en hoog of maakt niet uit. Reactie: de voorkeur gaat uit naar een lage onderbeplanting zoals bijvoorbeeld een Heester.

2. Thema: inrichting 30 km zone/snelheid

Er worden diverse kaarten getoond om de bestaande situatie met knelpunten duidelijk te maken.

A. Inrichting 30 km

Voor een goed straatprofiel bestaat een aantal eisen zoals invalide- en calamiteitentoeankelijk.

Als goede voorbeelden toont de gemeente de Evertsenstraat in Ede, de Van Galenstraat (lage parkeerdruk en veel groen) en de Hendrik Stafweg (verkeersremmend).

Gevraagd wordt of wanneer sprake is van vergroening dan ook bepaalde straten eenrichtingsverkeer zullen worden?

Reactie gemeente: vanuit de gemeente zal zo min mogelijk eenrichtingsverkeer worden aangebracht omdat dit de verkeerscirculatie negatief beïnvloed. Vaak is het veiliger om tweerichtingsverkeer aan te houden, waarbij men elkaar de ruimte geeft om te passeren via bijvoorbeeld inritten (dit verkeersremmende middel kan prima worden gecombineerd met extra groen).

Hierop wordt gereageerd dat eenrichtingsverkeer dan een 'racebaan' wordt.

Gevraagd wordt waarom hier trottoirs worden geplaatst, soms ruik je rubberlucht als men elkaar passeert.

Aangegeven wordt dat in de Bettenkamp bomen half voor de inrit staan. Kan hier aan voetgangers tegemoet worden gekomen?

Reactie gemeente: het beleid is dat zo lang bomen nog waardevol of zelfs monumentaal zijn, dat om de bomen heen wordt gekeken naar de herinrichting voor auto's maar zeker ook voor voetgangers.

Aangegeven wordt dat aan de spiegels van de bomen nooit meer iets gedaan wordt. Hoe gaat dit met de nieuwe bomen?

Reactie gemeente: bij hele grote bomen groeit op den duur niks meer onder de boom. Hier moet goed worden gekeken naar de soort boom en de beplanting hieronder. De boomspiegels worden in de nieuwe situatie beter ingericht zodat de eventuele beplanting in de boomspiegels ook meer ruimte krijgt.

Gevraagd wordt in de Bettenkamp een trottoir moet zijn?

Reactie gemeente: het uitgangspunt van de gemeente is dat minimaal aan één zijde van de straat een trottoir moet zijn. Hierbij is de mogelijkheid om parkeren op het trottoir te realiseren, waardoor de stoep smaller wordt, of duidelijke parkeervakken aan te brengen. Er kan meer ruimte worden gecreëerd door aan één zijde een breed trottoir te creëren. Dat betekent wel weer andere knelpunten zoals bijvoorbeeld de toegankelijkheid van de woningen.

Er volgt een vraag vanuit de Mentimeter over het parkeren op verhoogd niveau of op straatniveau en over een trottoir aan één zijde of aan twee zijden van de weg.

Reactie: ten aanzien van parkeren zijn de reacties verdeeld met een lichte voorkeur voor parkeren op straatniveau en voor trottoirs gaat de voorkeur uit naar trottoirs aan beide zijden van de straat, waardoor de trottoirs smaller worden.

Deze uitkomst verrast de gemeente omdat juist over de smalle trottoirs veel opmerkingen zijn binnengekomen.

Bij de herinrichting van de bestaande straten is het uitgangspunt van de gemeente om minimaal aan één zijde een trottoir te plaatsen. Bij knelpunten moeten dan creatieve oplossingen gezocht worden. Zo is bijvoorbeeld de vrees voor geparkeerde auto's vlak voor het raam niet nodig; een creatieve oplossing zou kunnen zijn om hier een plantvak te creëren.

Over het algemeen reageren de meedenkers positief op het voorstel om dan aan de ene kant van de straat een smal en aan de andere kant van de straat een breed trottoir te plaatsen.

Gevraagd wordt wat de definitie van een trottoir is.

Reactie gemeente: in principe is een trottoir een verhoging van de weg. Bij gebrek aan verhoging gaat het om een woonef en duidt de plek een scheiding aan.

Gevraagd wordt waarom 'shared space' geen optie is?

Reactie gemeente: de gemeente wil alle straten als 30 km zone aanhouden. Bij 'shared space' is dit niet mogelijk, bijvoorbeeld vanwege de veiligheid van spelende kinderen en vage parkeernormen.

Aangegeven wordt dat hier weinig doorgaand verkeer is, waarop is de 30 km zone dan gebaseerd?

Reactie gemeente: de 15 km zone werkt erg lastig met bijvoorbeeld fietsers die harder rijden en bij 30 km rijden auto's en fietsers door elkaar.

Gevraagd wordt of de mogelijkheid van 'shared space' in een poll kan worden gezet.

Reactie gemeente: In principe wordt met de 30 km zone aan alle nationale richtingslijnen voldaan (herkenbaarheid 30 km zones en niet gelijkvloers). Een vraag over 'shared space' zit nu niet in de Mentimeter, maar die kan de gemeente ter plekke maken, dus deze vraag wordt aan de deelnemers gesteld.

Aangegeven wordt dat de herinrichting van de straat voor de komende 30 jaar is en gehoopt wordt dat de gemeente hier voldoende toekomstvisie voor heeft.

@ Reactie gemeente: de verkeersdoorstroming heeft hier ook invloed op. Bij doodlopende straatjes zou 'shared space' een optie kunnen zijn zoals in de Van Gentstraat.

Uit de extra vraag over 'shared space' in de Mentimeter komt naar voren dat de meeste deelnemers 'shared space' geen goed idee vinden doordat bijvoorbeeld veel kinderen op de stoep spelen en er busjes/vrachtwagens (hard) voorbij rijden. De grenzen bij de 30 km zone zijn nu voldoende duidelijk. In het geval van 'shared space' moet een gelijkwaardige gemengde verkeerssituatie ontstaan en dat is hier niet het geval.

Gevraagd wordt waarom de trottoirs in de Bettenkamp niet kunnen plaatsmaken voor één mooi plaveisel? Nu loopt niemand op het trottoir omdat het niet breed genoeg is. Iedereen loopt over straat. Kinderen spelen op straat. Dit geldt bovendien niet alleen voor de Bettenkamp. Kan voor deze situaties geen maatwerk komen? Dit zou bovendien mooi aansluiten aan de Notaris van Puttenstraat.

Eén van de deelnemers geeft aan voorstander te zijn van trottoirs, maar vraagt zich af of de rijbaan bij gelijkvloers dan strak aan zijn garage komt te liggen? Nu heeft hij al een plantenbak geplaatst omdat er te snel wordt gereden en hierbij regelmatig de hoek wordt afgesneden.

Reactie gemeente: ook Verkeer binnen de gemeente blijft continu betrokken bij dit project en zal waken voor de verkeersveiligheid.

Aangegeven wordt dat de Notaris van Puttenstraat eigenlijk één grote brede straat is geworden zonder duidelijke afscheiding ondanks een trottoir. Kan hier wellicht iets met kleuren gedaan worden ter verduidelijking?

Hierop wordt gereageerd dat er een gele loopstrook is, maar dat deze onduidelijk is aangegeven.

Reactie gemeente: de herinrichting van een drukke straat kan worden opgelost door de straat opnieuw in te richten, maar er kan ook naar straten in de directe omgeving gekeken worden voor oplossingen. Hier gaat de volgende vraag over.

Er volgt een vraag vanuit de Mentimeter over parkeerdruk: Als in een straat de parkeerdruk hoog is willen we hier dan herinrichting met meer parkeerplaatsen, of lopen we een straatje verder om zo de parkeerdruk beter te verdelen en hierdoor bijvoorbeeld ook ruimte ontstaat voor meer groen?

NB: de parkeerdruk wordt gemeten vanaf 100 meter lopen vanaf je huis.

Uit de poll komt een redelijk gelijk verdeeld beeld naar voren tussen de wens om parkeren op te lossen in de eigen straat en oplossen in de buurt.

Aangegeven wordt dat in de Notaris van Puttenstraat juist parkeervergunning zijn aangebracht vanwege parkeeroverlast, maar nu verschuift het parkeerprobleem naar andere straten. Is die vergunning dan wel zo'n goed idee geweest?

Reactie gemeente: de gemeente heeft hier aandacht voor. Ook de vijf parkeerplaatsen in de Bettenkamp langs het spoor worden hierin meegenomen.

De gemeente vraagt wie heeft gestemd voor meer parkeerplaatsen dan meer groen in dezelfde straat? Hierop komt geen reactie. Conclusie is dat dit op straatniveau nog beter bekeken moet worden.

B. Snelheid

Vanuit het vakspecialisme Verkeer wordt uitgelegd uit hoe de snelheidsovertredingen in Ede zijn getest, welke test mede gebaseerd is op voorbijkomende routeplanners.

Uit de test door de gemeente kwam een forse overschrijding van de 30 km naar voren, met name op de Rijksweg en Proosdijerveldweg. Terug naar de Zeeheldenbuurt vinden vooral snelheidsovertredingen op de Amsterdamseweg en de Trompstraat plaats. Vanuit verkeerskundig oogpunt is het verder vrij stabiel in de Zeeheldenwijk. Herkennen bewoners dit beeld?

Een deelnemer mist het stukje verkeer vanaf de rotonde bij Cultura tot aan de flitspaal richting Proosdijerveldweg waar vaak te hard wordt gereden. Is dit stuk ook meegenomen?

Reactie gemeente: conform de meting houdt 85% zich hier aan de snelheid. Of de meting is niet representatief genoeg of die 15% hardrijders komt over als 'veel en vaak'.

Gemeld wordt dat de Ruitstraat, de Piet Heinstraat en de Molenstraat sluiproutes zijn voor buurtbewoners. Deze buurtbewoners gebruiken voor hun sluiproute geen routeplanner. Zijn deze dan wel meegenomen in de test van de gemeente?

Reactie gemeente: ja, ook deze zijn meegenomen in de test.

Aangegeven wordt dat vlak aan het begin van het vergunningsparkeren-gebied het parkeerbeleid en de 30 km zone niet voldoende duidelijk zijn. Het lijkt namelijk geen impact op mensen te hebben. Snelheid is makkelijker in te richten dan parkeerplaatsen. Aan de straat zelf is niet te zien of hier wel of geen parkeren is toegestaan. Voor snelheid geldt wel herkenbaarheid aan de straat.

Reactie gemeente: het is niet uitgesloten dat het beleid hier verder wordt aangepast, maar dit voorstel lijkt de gemeente de beste keus (zie sheet).

Uit de Mentimeter poll op de vraag 'Welke snelheidsremmer zien jullie het liefst?' komt naar voren: 6x verkeersplateau, 1x plantvak, 7x combinatie van allen.

Vanuit Verkeer wordt een nieuw voorstel getoond met 13 plateaus en 3 drempels als extra toevoeging op de bestaande situatie en gevraagd wat men hiervan vindt.

Aangegeven wordt dat in sommige straten een plateau ontbreekt.

Reactie gemeente: de remmers worden alleen toegepast op wegen die eruit gaan en niet op wegen die recentelijk nog zijn aangepast. Het verzoek om de drempel in de Van Galenstraat te vervangen door een plateau zal worden uitgezocht door Verkeer.

Gevraagd wordt: op de sheet staat bij de inrit 'te verwijderen', wat wordt hiermee bedoeld?

Reactie gemeente: een te verwijderen drempel i.c.m. een inrit.

Aangegeven wordt dat vanaf de Telefoonweg richting de Evertsenstraat behoorlijk gas wordt gegeven. Kan hier iets aan gedaan worden? Op het stukje richting de Bettekamp wordt ook hard gereden.

Reactie gemeente: op de Evertsenstraat komt een nieuw plateau, maar afremmen gebeurt dan pas op dat moment. De Bettekamp wordt volgens de richtlijnen ingericht. Mocht het nodig zijn dan zou naderhand een aanpassing kunnen volgen, maar de verwachting is dat de situatie op deze manier wenselijk is weergegeven. Er zijn ook nagenoeg geen overtredingen geconstateerd.

De gemeente vraagt de meedenkers naar hun eerst reactie op de kaart met snelheidsremmers. Het overgrote deel ziet de aanpassing als een grote verbetering, het voorstel wordt goed ontvangen.

3. Thema: wateroverlast en klimaat

De uitgangspunten voor wateroverlast en klimaat worden gepresenteerd. Met name over de filtratie van water zijn veel reacties binnengekomen.

Uit de Mentimeter poll op de vraag 'Wat vindt u ervan als de straat tijdelijk blank staat na korte hevige bui eens in de zoveel jaar?' komt naar voren: het overgrote deel reageert met 'niets aan de hand', een aantal ziet dit als 'hinder' en bijna niemand vindt dit overlast.

Uit de Mentimeter poll op de vraag 'Wat vindt u ervan als uw huis bijna onder water staat dat weggepompt moet worden eens in de zoveel jaar?' komt naar voren: de meesten zien dit als schade, en een groot deel als overlast.

Uit de Mentimeter poll op de vraag 'Wat vindt u ervan als uw auto in het water staat na een tijdelijke hevige bui eens in de zoveel jaar?' komt naar voren: de gemeente moet hierbij ook de zogenaamde T-factor meenemen over de frequentie van deze buien. Buien gaan toenemen. Ondanks de T-factor zal er opnieuw moeten worden ingericht.

Bij overlast op een huis of een auto wordt een hevige bui als hinder ervaren, maar in relatie tot gras/straat wordt dit niet als hinder ondervonden.

Het weer wordt extremer met heftiger buien en langere periodes van extreme droogte.

Voorheen was het beleid erop gericht om het water snel te laten weglopen. Nu wordt gericht op infiltratie/opvang van water. Wat heeft prioriteit voor de meedenkers? Uitkomst poll: een kleine meerderheid is het eens met filtratie/opvang van water.

Zo is bijvoorbeeld een deelnemer het niet eens met filtratie/opvang: het is zeker een belangrijk aspect, maar het is niet het enige aspect dat mee moet spelen bij de inrichting. Het lijkt wat kort door de bocht.

Reactie gemeente: juist nu worden de extremen getoetst zodat er in samenhang kan worden gekeken naar de situatie.

Tot zover de inhoud van de 2^e meedenksessie. De deelnemers wordt gevraagd om in voorbereiding van de 3^e en laatste sessie het volgende te doen:

Ga in gesprek met familie/buurtgenoten over:

- a) De snelheidsremmers
- b) Ambities/kansen in de wijk
- c) Welke straten zouden goed geclusterd kunnen worden

Graag ontvangen wij jullie reacties uiterlijk 11 januari per mail: zeeheldenbuurt@ede.nl

Afronding

De presentatie en het verslag van vanavond worden toegestuurd.

Tijdens de vervolgbijeenkomst wordt ingegaan op de uitkomsten van deze bijeenkomst en zal ook naar clustering van straten worden gekeken.

Evaluatie

- De deelnemers vragen om beter leesbare kaarten te ontvangen. Deze worden verstuurd samen met het verslag.
- De heer Van de Weerd heeft de indruk dat de discussie rondom 'shared space' niet volledig over dezelfde beelden/situaties ging en zal voor het volgende overleg zelf beelden voordragen om te bespreken.
- Soms een wat lastig jargon, maar ook weer leerzaam.

De bijeenkomst wordt afgesloten met complimenten voor de organisatie.

De 3e bijeenkomst Meedenkgroep Zeeheldenbuurt vindt plaats op dinsdag 26 januari en start om 19.30 uur.