

Subject: Re: Herinrichting Zeeheldenbuurt
From: Sjoerd Nota <sjoerd@kenniscentrumsharedspace.nl>
Date: 13-09-2024 12:06
To: Zeeheldenbuurt <zeeheldenbuurt@ede-west.nl>
CC: "pieter@kenniscentrumsharedspace.nl"
<pieter@kenniscentrumsharedspace.nl>

Dag Bert,

Wij hebben afgelopen dagen het ontwerp van de gemeente en jullie vragen nader bestudeerd en intern besproken. Naar aanleiding hiervan hebben we de volgende opmerkingen en suggesties.

Uitgangspunt van Shared Space is dat de ruimte in eerste instantie wordt beschouwd als ruimte om in te verblijven en waarin verkeersdeelnemers te gast zijn. Hiervoor is het van belang om in de inrichting en het gebruik van materialen de verblijfsfunctie voorop te stellen en de ruimte zoveel mogelijk als gedeelde ruimte in te richten. In het ontwerp van de gemeente zijn nog vrij traditionele profielen opgenomen met een rijbaan en verhoogde trottoirs. Hierdoor ontstaat een visuele en fysieke scheiding tussen voetgangers en fietsers/automobilisten.

Wij kunnen ons voorstellen dat de gemeente hier vanwege beeldkwaliteit (behoud historische profielindeling en karakter van de wijk) en de afwatering van hemelwater voor kiest. Desalniettemin zou dit historische profiel op meer plekken onderbroken kunnen worden door een inrichting en materialisering die verblijfsfunctie van de openbare ruimte versterkt en de ruimte beter leesbaar maakt. Voorbeeld hiervan zijn de kruisingen met plateaus. Hier is nog steeds onderscheid aanwezig tussen een trottoir en de rijbaan voor fietsers/automobilisten. Dit zijn plekken waar door een doorlopende verharding (kleurstelling en materiaalgebruik) het onderscheid in ruimte voor voetgangers en fietsers/automobilisten veel vloeiender gemaakt kan worden. Ook een historische of herkenbaar centraal punt in de wijk, bijvoorbeeld nabij een specifieke voorziening (winkel, wijkgebouw, horeca) leent zich goed voor een dergelijke inrichting en versterkt de herkenbaarheid en karakter van de wijk.

Vanuit de gedachte van Shared Space is het een optie om hierbij het gehele profiel (rijbaan en stoepen) gelijkvloers te maken met de parkeervakken en het trottoir op dezelfde hoogte. Door het gelijkvloers maken van de straat ontstaat er minder nadrukkelijke scheiding tussen verkeersdeelnemers, in dit geval tussen auto's, fietsers en voetgangers. Ook wordt de ruimte beter toegankelijk bijvoorbeeld voor ouderen en voor mindervaliden. Hierbij kan eventueel het parkeren aan één zijde van de weg worden georganiseerd, waarbij het parkeren op wegen met een lange rechtstand kan verspringen van zijde, zodat een snelheidsremmende as-verspringing ontstaat. Voor, achter of tussen de parkeervakken blijft dan ruimte over om groenvakken te realiseren. Vraag is wel of hiermee nog het benodigd aantal parkeerplekken kan worden behaald. Tevens vraag dit om andere (vaak flink kostbaardere) wijze van afwatering van hemelwater. Maar ik begrijp van je dat de gemeente hier niet voor voelt.

Daarnaast hebben we ten aanzien van het ontwerp nog een aantal aandachtspunten:

- De rijlopers worden in het nieuwe ontwerp vrij smal. Dit is mogelijk wanneer er voldoende uitwijkmogelijkheden aanwezig zijn. Dit is in echter vaak niet het geval. Er wordt aangegeven dat er uitgeweken kan worden op de inritten en lege parkeervakken. De inritten zijn meestal te kort om goed op te kunnen staan en de parkeervakken geven geen garantie dat ze leeg zijn. Zeer waarschijnlijk zijn er wel parkeervakken leeg maar het is dan nog maar de vraag of er voldoende leeg zijn en of zij lang genoeg zijn als uitwijk-vak. Wij adviseren een minimale rijloper van circa 4,8 meter bij verkeer in twee richtingen en een minimale rijbaanbreedte van circa 3,4 meter bij eenrichtingsverkeer (voor auto's)

- Met name in de J.W. Bitterstraat maar ook op andere plekken liggen een aantal parkeervakken tegen de kruispuntplateaus aan. Dit beperkt de toegankelijkheid en voldoende zicht op aankomend verkeer vanuit de zijrichtingen.
- In bijna alle straten is te zien dat er aan beide zijden van de weg een smal trottoir ligt. Het kan dan beter zijn om aan één kant van de weg een volwaardig trottoir te maken van minimaal 2 meter, zodat deze goed toegankelijk zijn voor kinderwagens, rolstoelen en rollators. Aan de andere kant van de weg kunnen dan groene vlakken worden gerealiseerd.

Verder hebben we nog een aantal specifieke vragen van jullie gekregen, na jullie vergadering op maandag 2 september. Hieronder onze toelichting voor deze vraagstukken (die ook al deels hierboven aan de orde zijn gekomen):

Vraag 1. De meeste wegen in het projectgebied worden versmald van ca de huidige 5,60 (met parkeren op straat) naar 3,85 met daarnaast verhoogd parkeren (2 meter breed) aan een zijde van de weg en een verhoogd trottoir. De verhoging parkeerplaatsen en trottoirs is met een schuine overrijdbare band hoogte 5cm, breedte 20cm) Het wordt door het project omschreven als een eenrichtings-inrichting voor verkeer in twee richtingen. Uitwijken kan alleen via de verhoogde (lege) parkeerplaatsen, verhoogde trottoirs. of verhoogde uitritten Wat betekent dit voor de verkeersveiligheid?

Voor fietsers, met name ouderen of ouders met kinderen, kan het een onveilig gevoel geven wanneer er een breed voertuig langskomt. Tegen een schuine band kan dan relatief eenvoudig worden omgefietst, maar bij ouderen die vaak een e-bike hebben kan het toch misgaan. Bij neerslag kan men ook sneller uitglijden op een schuine band. Bakfietsen en scootmobielen kunnen bij normale auto's doorrijden, bij bredere voertuigen moeten zij ook uitwijken. In de nieuwe situatie is het voor moeders met kinderwagens en ouderen met rollators juist door een schuine band gemakkelijker om zich door de wijk te verplaatsen. Het oversteken in het midden van een wegvak wordt gemakkelijker door de schuine band i.p.v. een 'normale' stoeprand. De plateaus liggen op gelijke hoogte met het trottoir wat oversteken makkelijker maakt. Zie nog wel onze wel bovenstaande opmerking over de plateaus.

Vraag 2. Hoe gaat verhoogd parkeren werken naast een trottoir, naast een groenstrook of naast de erfgrans. Wat is nodig voor veilig parkeren en uitstappen?

Het parkeren naast een trottoir wat op gelijke hoogte met het parkeervak ligt kan resulteren in een aantal auto's die met 1 of 2 wielen op het trottoir staan. Op de smallere punten van de straat is dit onhandig. Het parkeren naast een groenstrook vereist een iets breder parkeervak aangezien je niet in het groenperk uit wilt stappen. Ook het parkeren naast een erfgrans vereist een breder vak (circa 2,2-2,5 meter). Het verhoogd parkeren is niet bevorderlijk voor het bevorderen van lagere snelheden, want er ontstaat een visuele scheiding tussen rijbaan en parkeerbak/stoep. Wanneer op de rijloper wordt geparkeerd krijgen automobilisten de indruk dat de weg smaller is, met een lagere snelheid als gevolg. Bij een weg waar verhoogd geparkeerd wordt langs de weg, is de weg zelf vrij en oogt het overzichtelijker waardoor er vaak harder gereden wordt.

Vraag 3. In de huidige situatie hebben alle straten trottoirs aan beiden kanten. In het ontwerp is er in de meeste straten sprake van een eenzijdig trottoir met meestal uitstapstroken naast parkeerplaatsen. Bij een straat als de Bettenkamp wisselt de zijden van het trottoir verschillende keren, met oversteken op een kruispunt Wat betekent dat voor de veiligheid en het comfort van wandelaars en spelende kinderen (o.a. blokje om).

Een trottoir aan beide kanten neemt veel ruimte in beslag waardoor de hele buurt krappert. Ook is de vraag of de stoepen dan breed genoeg (minimaal 2 meter) kunnen worden voor alle soorten voetgangers (denk ook aan kinderwagen, rolstoelen, rollators, ed.). Als aan één zijde van de weg een breder trottoir wordt gemaakt kan deze breedte wellicht wel worden behaald. Wel zorgt een dergelijke inrichting voor meer oversteekbewegingen aangezien je van je voordeur eerst de weg over moet steken om bij het trottoir te komen.

Vraag 4. Ook verschillende schoolroutes worden versmald aangelegd. Wat betekent dit voor de verkeersveiligheid en verkeersafhandeling?

Een versmalde weg zorgt ervoor dat je elkaar niet kunt inhalen wat in theorie zorgt voor lagere snelheden en een betere verkeersveiligheid. Met betrekking tot de verkeersafwikkeling is een dergelijke situatie niet altijd bevorderlijk. Het autoverkeer kan op drukke momenten hinder hiervan ondervinden, maar kan er ook voor zorgen dat men andere routes kiest of vaker lopen of fietsend gaat. Dit zorgt er mogelijk ook voor dat ouders liever de fiets pakken om hun kinderen naar school te brengen.

Vraag 5. In verschillende straten zoals de Bettekamp, van Zantenstraat en Hendrik Stafweg staan oudere bomen. Dit vraagt om aangepaste oplossingen omdat het plaatsen van overrijdbare band dicht bij de bomen teveel schade aan de wortels zou kunnen opleveren. Onder welke voorwaarden zou in deze straten gelijkvloers bestraten een oplossing kunnen betekenen.

Zie ook hierboven. Het gelijkvloers bestraten zou een oplossing kunnen bieden in het geval dat het wegvak op dezelfde hoogte komt te liggen als het bestaande trottoir. Dit kan wel uitdagingen opleveren met de afwatering. Dit zal dan op een andere wijze opgelost moeten worden, bijvoorbeeld met lijngoten. Dit is echter vaak wel een duurdere oplossing.

Vraag 6. Rond de Basisschool de Lettertuintuin aan de de Ruyterstraat zal eenrichtingsverkeer worden ingesteld op het Banckertplein, een deel van de de Ruyterstraat en een deel van de Bettekamp. Dit om de chaos rond de school te verminderen. In hoeverre is dit verkeerskundig gezien noodzakelijk? Volgens de school zou de chaos aangepakt kunnen worden als het parkeerprobleem wordt aangepakt. Veel auto's parkeren nu op het grasveld van het Bankertplein of op de de Ruyterstraat, daarbij ook de weg deels blokkerend.

Eenrichtingsverkeer is over het algemeen een verkeersmaatregel om de doorstroming te bevorderen, bijvoorbeeld op smalle wegen met veel parkerende voertuigen op de rijbaan. Ook kan het de verkeersroutering in een wijk doen wijzigen, zodat er bijvoorbeeld minder doorgaand (gebiedsvreemd) verkeer door de wijk gaat rijden.

Een eenrichtingsweg kan wel zorgen voor een hogere snelheid aangezien er geen sprake meer is van tegenliggers is. Dit is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Ook kan het instellen van eenrichtingsverkeer zorgen voor een (onwenselijke) verplaatsing van verkeer naar andere omliggende wegen. Dit dient tevoren dus goed doordacht te worden.

Het is ook de vraag tot in hoeverre een (gevoelsmatige) verkeerschaos oplosbaar is en of het wenselijk is om dit op te lossen. Extra parkeervoorzieningen kunnen er bijvoorbeeld toe leiden dat meer mensen met de auto naar school zullen gaan (meer parkeeraanbod creëert vaak ook meer vraag. Een overweging is om het parkeren op het gras tegen te gaan met bijvoorbeeld zwerfkeien op een dusdanige onderlinge afstand dat er wel gemaaid kan worden maar niet meer geparkeerd. Ook is communicatie vanuit de school en eventuele incidentele handhaving door de wijkagent hierin een mogelijkheid om het onwenselijke gedrag te beperken.

Vraag 7. Er wordt ook eenrichtingsverkeer ingesteld in de vrij smalle Karel Doormanstraat. In hoeverre zal het instellen van eenrichtingsverkeer de snelheid van auto's vergroten en in combinatie met de versmalde straten uiteindelijk tot nog meer eenrichtingsverkeer leiden (domino-effect).

Eenrichtingsverkeer is over het algemeen een verkeersmaatregel om de doorstroming te bevorderen, bijvoorbeeld op smalle wegen met veel parkerende voertuigen op de rijbaan. Ook kan het de verkeersroutering in een wijk doen wijzigen, zodat er bijvoorbeeld minder doorgaand (gebiedsvreemd) verkeer door de wijk gaat rijden.

Een eenrichtingsweg kan wel zorgen voor een hogere snelheid aangezien er geen sprake meer is van tegenliggers is. Dit is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Ook kan het instellen van eenrichtingsverkeer zorgen voor een (onwenselijke) verplaatsing van verkeer naar andere omliggende wegen. Dit dient tevoren dus goed doordacht te worden.

Vraag 8. In hoeverre leveren de schuine overrijdbare trottoirbanden extra risico op voor ongelukken van fietsers, met name ouder fietsers en kleine kinderen. Mede gezien de smalle straten. We zien de laatste tijd meer eenzijdige fietsongelukken.

Zie antwoord vraag 1.

Vraag 9. In hoeverre zijn plateaus (8 cm hoog) op de kruispunten daadwerkelijk meer snelheidsremmend dan een gelijkvloerse geaccentueerde kruising/ schijnplateau?. Zijn er betere alternatieven voor de veiligheid, mede gezien het probleem dat de plateaus waarschijnlijk ook meer wateroverlast geven.

In de huidige situatie zouden plateaus zeker nuttig zijn, want ze zijn snelheidsremmend, echter kunnen ze wel trillingsoverlast veroorzaken voor direct omwonenden. Ook zie je vaak dan na een drempel weer gas wordt gegeven om de verloren snelheid/tijd weer in te halen, wat storend kan zijn voor omwonenden. Het effect van schijnplateaus is beperkt, vooral op wegen waarvan verkeer dagelijks gebruik maakt (zoals in dit geval) en deze hebben vooral een attentieverhogend effect (vergroten de zichtbaarheid van de kruising)..

Tot zover. Mochten jullie naar aanleiding nog aanvullende vragen of opmerkingen hebben, of willen dat we nader met jullie meedenken, dan vernemen we dat graag.

Met vriendelijke groet, Sjoerd Nota

Kenniscentrum Shared Space

+31 648 33 43 60

sjoerd@kenniscentrumsharedspace.nl

www.kenniscentrumsharedspace.nl

Van: Zeeheldenbuurt <zeeheldenbuurt@ede-west.nl>

Datum: dinsdag, 23 juli 2024 om 10:30

Aan: info@kenniscentrumsharedspace.nl <info@kenniscentrumsharedspace.nl>, Sjoerd Nota <sjoerd@kenniscentrumsharedspace.nl>

Onderwerp: Herinrichting Zeeheldenbuurt

Dag Sjoerd,

Ik stuur je dit bericht naar aanleiding van het telefoongesprek vanmorgen met Pieter de Haan.

Als vereniging Zeeheldenbuurt hebben we in 2021 contact met jullie gehad over de herinrichting van onze buurt en wat shared space daarvoor zou kunnen betekenen.

Dat heeft toen o.a. geleid tot bijgaand document.

Inmiddels zijn we een stuk verder in het proces waarin bleek dat de gemeente niet of nauwelijks middelen wilde besteden aan participatie van bewoners. Ondanks eerdere beloften kwam er daarmee geen participatie op stratnivea.

Dat heeft geleid tot een een voorlopig ontwerp waar heel veel bewoners niet gelukkig mee zijn. We hebben inmiddels een initiatiefgroep van 14 mensen met verschillende deskundigheden en uit een groot deel van de straten die probeert het ontwerp zo veel mogelijk bij te sturen. Op de presentatie van het voorlopig ontwerp op 10 juli jl waren ca 300 bewoners aanwezig die hun ongenoegen niet onder stoelen of banken stopten. De wethouder werd toe gedongen om een extra

participatieronde op straatniveau toe te zeggen.

Enkele belangrijke bezwaren tegen het voorliggende ontwerp zijn

- Verhoogd parkeren waardoor de rijbaan smaller wordt (3,85m), "een eenrichtingsontwerp voor twee-richtingsverkeer". Bij een tegenligger moet een auto de verhoging op (inrit of vrije parkeerplaats). Dit zal ook gelden voor bakfietsen en de combinatie vrachtwagen en fietser.
- Bij veel straten is het parkeeren aan een kant, waardoor een rechte straat ontstaat die uitnodigd to harder rijden. Nu wordt verkeer geremd door afwisselend parkeren.
- Op alle kruispunten komen verhoogde plateaus, ook op kruispunten waar geen problemen met de snelheid zijn
- Er komen veel groenvakken die de loopruimte beperken en waarschijnlijk ingezaaid gaan worden met een bermmengsel. Bewoners hebben vertrouwen dat dat mooi wordt en goed wordt onderhouden.
- Doorlopende trottoirs verdwijnen in veel straten aan een kant ten behoeve van deze groenvakken
- Bij een school wordt een-richtingsverkeer ingesteld, terwijl het eigenlijke probleem het parkeren is.
- Er zijn verder veel fouten en onvolkomenheden in het ontwerp, zoals parkeer- en groenvakken tegen de erfgrans, en voor tuinpaden die naar de voordeur leiden, parkeervakken voor een uitrit, telefoonpalen midden in een parkeervak en onvoldoende ruimte voor bevoorrading van scholen en bedrijven. We zijn als bewoners bezig met een complete inventarisatie van deze knelpunten

Er is dan ook weinig tot niets gedaan met de inbreng van bewoners uit de eerste algemene fase, inclusief de discussie over shared space.

Het projectteam toont nog weinig genegeheid om de principes van het ontwerp bespreekbaar te maken. Ook de optie voor gelijkvloers bestraten in straten die daarvoor in aanmerking zouden kunnen komen is tot nu toe niet bespreekbaar.

Wij overwegen daarom een onafhankelijke deskundige in te schakelen voor een advies over het ontwerp en we vroegen ons af wat het Sharedspace Kenniscentrum hierbij voor ons zou kunnen doen en wat de kosten daarvan zouden zijn. Het voorlopig ontwerp is in te zien op <https://ede.nl/zeeheldenbuurt>

Alvast hartelijk dank voor jullie reactie

--

Met vriendelijke groet,

Bert Alkemade
Ver. Zeeheldenbuurt Ede
Tel. 06-46054516

Ontdek en ontmoet je buurt
Plaats ook zelf nieuws en foto's op
<http://www.zeeheldenbuurteden/>
of op <http://www.ede-westnl>