

Inspiratiesessie Shared Space Zeeheldenbuurt

22 april 2021, 20:00 - 21:45 via Teams

Introductie door Thijs Brugman (afdeling Verkeer) van gemeente Ede.

De Zeeheldenbuurt heeft een grote opgave voor rioolvervanging, waardoor voor de meeste straten een herinrichtingsopgave mogelijk is. Gezamenlijk met verschillende disciplines wordt gekeken welke opgaven er zijn en hoe we de ruimte zo goed mogelijk kunnen inrichten. Vooral vanuit het oogpunt van landschap en verkeer zijn er mogelijkheden om de woonomgeving anders in te richten, om verkeersveiligheid en wooncomfort te verbeteren.

In de basis denken we verkeerskundig vanuit het concept Duurzaam Veilig dat we sinds de jaren '90 hanteren: De verkeersomgeving is zo ingericht dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren, Als er toch een ongeval plaatsvindt, is de ernst na afloop beperkt. De snelheid moeten we afdwingen door de inrichting, daar zijn meerdere variaties in.

Tussen november en januari zijn er drie meedenksessies met gemeente Ede en bewoners uit de Zeeheldenbuurt geweest om na te denken over de uitgangspunten van de herinrichtingsopgave. Dit vormt de basis voor het verdere ontwerpproces waar bewoners ook bij betrokken worden. De inrichtingsvariant van Shared Space is hierbij ook benoemd. De wens vanuit de meedenkgroep bestond om meer bewoners te informeren en inspireren over dit onderwerp, waaruit deze inspireersessie voort is gekomen.

Gemeente Ede ziet mogelijkheden voor Shared Space, hoewel niet overal en het moet wel passen. Er moet goed nagedacht worden over ruimtebehoefte van functies naast verkeer, denk bijvoorbeeld aan parkeren, groen, afwatering en verblijfruimte. De gemeente wil deze inspiratiesessie graag faciliteren, waarbij ze vooral op de achtergrond reacties geeft op de voorstellen zonder direct kritisch te zijn.

Presentatie door Henk Veenstra van Kenniscentrum Shared Space

Shared Space is ontstaan omdat het verkeer te veel de openbare ruimte domineert. Er moet meer ruimte komen voor de fietser en de voetganger. Veilig en duurzaam verkeer moeten we anders gaan aanpakken, omdat de druk op de verkeer en de openbare ruimte neemt steeds meer toe. Shared Space gaat eigenlijk terug naar hoe het vroeger was, zonder veel verkeer. Shared Space is geen doel op zich, maar het gaat om het veilig en mooi inrichten van de openbare ruimte.

Shared Space kan op verschillende manieren worden ingericht. Voorbeelden zijn:

- Trottoir gelijk aan de weg
- Goot in het midden van de weg
- Meer ruimte voor groen
- Geen verkeersborden/verkeerstekens
- Accenten met verschillende kleuren klinkers

Belangrijk bij Shared Space is dat je elkaar in de ogen kan kijken, dan ontstaan er veilige situaties omdat je meer rekening met elkaar houdt. Het kenniscentrum is actief in contact met het blindeninstituut en denken ook actief naar hoe rekening te houden met andere mensen met een beperking.

Het aanpassen van gedrag is makkelijker gezegd dan gedaan, maar daarom is het van belang om de omgeving erbij te betrekken.

Vraag: *U heeft er over dat het belangrijk is om de inrichting van Shared Space samen met de bewoners te doen. Hoeveel tijd kost dat en hoe gaat dat in zijn werk?*

Antwoord Henk Veenstra: Hete is belangrijk om het ontwerp gezamenlijk met de buurt op te pakken, maar dat kost wel heel veel tijd. Het duurt vaak wel een jaar, omdat we dan 25 sessies met bewoners organiseren. Het voordeel is dat je achteraf geen gezeur hebt, omdat men de kans heeft gehad om mee te denken.

Vraag: *Waarom liever geen eenrichtingsverkeer in Shared Space?*

Antwoord Henk Veenstra: Als je bijvoorbeeld helemaal vooraan de straat woont, moet je helemaal omrijden om thuis te komen. Dan heb je dus meer verkeersbewegingen en dat wil je niet. Daarnaast heb je ook geen tegenliggers bij eenrichtingsverkeer, waardoor het meer uitnodigt om harder te rijden.

Vraag: *Bij eerdere inventarisaties zijn al opmerkingen opgehaald, wat wordt daarmee gedaan? Vooral het deel van cluster I ziet zichzelf niet als onderdeel van ZHB en die zijn hier dus ook niet echt vertegenwoordigt.*

Antwoord gemeente: Op dit moment zijn we bezig met de startnotitie. De eerder opgehaalde opmerkingen uit de vragenronde van vorig jaar april en de meedenkgroepen op buurtniveau gebruiken we als input

hiervoor. De meedenkgroepen op straatniveau moeten nog worden opgestart. Hierin is er weer ruimte voor inspraak op het ontwerpen van de herinrichting. Ook cluster I wordt hier ook voor uitgenodigd, dus spreek vooral uw burens aan om ze op te roepen om mee te doen. De meedenkgroep voor cluster I (Concordialaan e.o.) zal naar alle waarschijnlijkheid na de zomer worden opgestart.

Bert Alkemade van het buurtcomitee deelt voorbeelden van shared space voor straten in ZHB

Bewoner Concordialaan wil graag meedenken over de herinrichting, vooral over de hoge snelheden in de straat.

Reacties van bewoners op idee vanuit Buurtcomité om de wijk in te delen in afgesloten stukken om hard rijden te voorkomen:

- Geen voorstander, want dan wordt het nog meer rondrijden door de wegafsluitingen
- Zolang fietsers wel overal naar toe kunnen, goed idee.
- Op zich een goed idee, maar ik zou het niet rechte lijnen aanhouden. Als er meer slimmigheden in komen dan heb ik geen bezwaar.

Reactie gemeente: vanuit de gemeente hebben we geen opgave om de verkeersstructuur aan te passen. De voorgestelde indeling staan we niet positief tegenover, onder andere vanwege de extra omrijbewegingen in de wijk. Vanuit de gemeente zien we eigenlijk geen sluipverkeer, iedereen in de wijk is bestemmingsverkeer. Door de betere inrichting van de 30km zone kan de breedte van de weg ook smaller worden. Dit remt de snelheid aanzienlijk.

Piet Heinstraat: er zijn daar 8 parkeerplekken voor 16 huishoudens, dus veel mensen parkeren de auto's nu op de stoep want dan kan het verkeer makkelijker doorstromen. Shared Space vindt bewoner van Piet Heinstraat wel een goed idee en ook een mooie inrichting.

Verkeersdrukte Banckertplein: veel mensen parkeren de auto's daar in het groen, waardoor het gras kapotgaat.

Witte de Withstraat: parkeerplekken zijn berekend op de grootte van auto's van de jaren '70, waardoor de auto's nu niet meer op de parkeervakken tussen de schuren passen.

Vraag: *De gemeente zegt dat er geen sprake is van sluipverkeer in de wijk, maar bewoner ziet veel automobilisten die naar N224 willen en erachter komen dat dat niet kan en omdraaien. Kan hier iets aan worden gedaan?*

Antwoord gemeente: Er komt een inritconstructie bij de Telefoonweg, zodat het duidelijk is dat automobilisten een 30km zone binnenrijden.

Vraag: *Werkt een slingerende aanleg van de weg juist niet averechts? Voor sommige mensen is dat juist een uitdaging om hard te rijden.*

Antwoord gemeente: Als je wilt kan je altijd hard rijden, het is uiteindelijk je eigen verantwoordelijkheid. We willen met de uitstraling van de straat het gedrag proberen te veranderen. Door klinkers aan te brengen, wegprofiel smaller te maken, etc. kan je het gedrag van mensen beïnvloeden om zachter te rijden.

Vraag: *De doorgang naar de N224 is 25 jaar geleden gesloten. Kan de gemeente uitzoeken of de doorgang naar de N224 nog steeds aanwezig in databases van navigatiesystemen?*

Antwoord gemeente: Het kan niet meer in databases van navigatiesystemen staan. Vanuit de gemeente moeten wij namelijk wegveranderingen doorgeven en navigatiesystemen updaten elk jaar.

Voorstel Ruud Dijkman voor stukje Bettkamp tussen de Telefoonweg en Bitterstraat: samen met 10 bewoners is dit voorstel gemaakt. Er is nu nog 1 bewoner die het er niet helemaal mee eens is. In dit voorstel is rekening gehouden met 4 meter vrije doorgang voor hulpdiensten en is ruimte voor twee extra parkeerplaatsen. Het voetpad is op verzoek van bewoners, omdat ze bang zijn wanneer parkeerplaatsen tot aan de erfgrans zijn, ze de deur niet meer uit kunnen. Grootste voordeel van deze inrichting: er moet geslingerd gereden worden, waardoor er geen gas kan worden gegeven vanaf de hoek met de Telefoonweg. Reactie gemeente: Dit soort ideeën kunnen we verder gaan uitwerken in de meedenkgroepen op straatniveau.

Idee voor Bettkamp: in plaats van paaltje wat er nu staat een kunstwerk of boom om de snelheid te remmen.

Reactie Henk Veenstra: Vanuit de Shared Space-gedachte liever niet met paaltjes, tenzij het echt nodig is voor de veiligheid. Je kan ook bijvoorbeeld met de kleuren van de lantaarnpalen de gang van de weg aangeven.

Reactie gemeente: Telefoonweg valt niet helemaal binnen dit project omdat het Warmtebedrijf hier al eerder de grond in moet. Aan de indeling zal in principe niets worden veranderd. Wel wordt het asfalt vervangen door klinkers, wordt de aansluiting met de rotonde aangepast met inritconstructie en komen er kleine groenvakken voor of na parkeervakken als dat past.

Vraag: *Hoe behoud je het oude karakter van de Concordialaan?*

Antwoord gemeente: deze straat heeft cultuurhistorie, dus er zijn bepaalde elementen die je kunt behouden, zoals de laanstructuur.

Vraag: *Is het een idee om borden aan begin van de Concordialaan en Buitzorglaan te plaatsen, waarmee we de mensen attenderen dat het 30km zone is?*

Antwoord gemeente: we doen niet aan herhaling van 30km borden maar we zorgen ervoor dat het aan het begin van de wijk duidelijk is dat je een 30 km zone binnengaat.

Vraag: *Wat is het verschil tussen 30km zone inrichting en 15km zone inrichting?*

Antwoord Bert Alkemade: in 15km zone om de 50 meter een verkeersremmende maatregel. Dus of drempel of zigzaggen.

Vraag: *Veel pakketbezorgers rijden hard door de wijk. Kan je bij de bedrijven aangeven dat ze zachter moeten rijden? Of is het een idee om een soort centraal punt voor pakketjes te maken waar vanuit er met elektrische bakfietsen de pakketjes worden verdeeld over de rest van de wijk?*

Antwoord gemeente: Aangeven bij de bedrijven kunt u natuurlijk altijd zelf doen. Wat betreft een centraal punt voor pakketjes in de wijk, dit valt niet binnen dit project.

Afsluiting

Henk Veenstra van Kenniscentrum Shared Space vond het een nuttige sessie en is benieuwd naar het vervolgproces in de wijk. Hij benadrukt nogmaals dat Shared Space niet een doel op zich is, maar een middel om naar een veiligere verkeerssituatie te gaan.

Deze inspiratiesessie over Shared Space krijgt geen vervolg in deze vorm. De documentatie en presentatie wordt gedeeld als inspiratiemateriaal met de bewoners van de Zeeheldenbuurt. Deze sessie kan wel dienen als inspiratie voor de meedenkgroepen per cluster waarin bewoners kunnen meedenken over het ontwerp van hun straat. Hierover zullen ze op een apart moment worden benaderd.