

Opdrachtgever	Gemeente Tiel
Datum	26 oktober 2022
Auteur	Joost Verhoeven
Kenmerk	011938.20220819.N3.01
Status	Definitief
Pagina	1/9

Maatregelen Huf van Burenstraat

1. Inleiding

In 2017 is naar aanleiding van de realisatie van de parkeergarage Westluidense Poort de Huf van Buren heringericht volgens de principes van Shared Space. Shared Space wil zeggen dat de (verkeers)ruimte niet is ingedeeld. Voetgangers, fietsers en automobilisten maken gebruik maken van dezelfde ruimte. Verder wordt er zo min mogelijk geregeld met verkeersborden. Een veilige verkeerssituatie ontstaat op basis van eigen verantwoordelijkheid van de weggebruikers en op basis van onderling oogcontact op elkaar reageren. Het Shared Space-principe blijkt op de Huf van Burenstraat in de praktijk niet goed te functioneren: het gevoel van subjectieve onveiligheid is groot en fietsende kinderen ervaren dat de auto's te hard rijden. Dit is door de Kinderraad geagendeerd en heeft geleid tot een verzoek van de gemeenteraad dat wijzigingen nodig zijn om de Huf van Burenstraat 'veiliger te maken'.

2. Inrichting en functioneren Huf van Burenstraat



Figuur 1: De Huf van Burenstraat gezien vanaf de kruising met de Westluidensestraat

De Huf van Burenstraat heeft een pleininrichting met een vlakke verharding tussen het Vlinderpark en de Westluidense Poort. Deze inrichting loopt door over het John van Burenplein en het zuidelijke (doodlopende) deel van de Westluidensestraat. Op het verhardingsvlak staan bankjes, een paar bomen en lantaarnpalen. De Westluidense Poort heeft hier geen ingangen, de ingangen zitten om de hoek aan de oost- en westzijde van het gebouw. Vanaf de Huf van Burenstraat is er één toegang voor wandelaars naar het Vlinderpark. Door de 30cm hoge betonnen rand is het Vlinderpark nadrukkelijk afgescheiden van de Huf van Burenstraat en maakt daardoor geen onderdeel uit van het Shared Space verblijfsgebied.

Het ontbreken van verblijfsfuncties langs de straat maakt dat het vooral een doorgangsstraat is. Dat geldt voor alle weggebruikers. Voor automobilisten is het de verbinding naar de eenrichtingsstraten in het oostelijke deel van het centrum via de Westluidensestraat. Voor fietsers en automobilisten is er geen aanleiding om hier de snelheid te matigen of kort te stoppen. Zelfs voor voetgangers is er geen duidelijke aanleiding om hier te verblijven, de bankjes ten spijt. Dat is ook de ervaring in de praktijk, doorgaans is het erg rustig met voetgangers. Het pleintje aan de oostzijde van de Westluidense Poort wordt weinig gebruikt.

Fietsers, scooters en auto's kunnen de hele breedte van de verharding gebruiken. Voor voetgangers ontbreekt de herkenbare en veilige loopruimte, zelfs de bankjes zijn niet afgeschermd van het (auto)verkeer. Er is in de Huf van Burenstraat voor automobilisten geen

aanleiding om de snelheid te verminderen of de aandacht te verleggen van de weg naar de omgeving. De oversteek naar de Vlindertuin (Gevangenisstraat) is niet gemarkeerd. Aan het begin en einde van de straat zijn geen snelheidsremmers aanwezig. Bij het begin en einde van de straat moeten voetgangers, fietsers en automobilisten op elkaar reageren maar daarbij geldt net als overal voor fietsers en automobilisten 'rechts gaat voor'.



Figuur 2: De Huf van Burenstraat ter plaatse van de aansluiting op de Rechtbankstraat

Samengevat: In de Huf van Burenstraat ontbreken in de inrichting en langs de straat aanleidingen waarbij weggebruikers op elkaar moeten reageren – de essentie van het goed functioneren van Shared Space. Bovendien zijn er weinig mensen te voet. Daarmee ontbreekt ook de aanleidingen voor aangepast en rustig rijgedrag. Dat is hier niet gecompenseerd met fysieke snelheidsremmende maatregelen. Voor de voetgangers ontbreekt een herkenbare en veilige loopzone. Dit laatste is het belangrijkste veiligheidsprobleem.

3. Verkeersbeeld

In de zomer van 2022 is een verkeerstelling uitgevoerd (20 juni tot en met 7 juli 2022). Op een gemiddelde werkdag rijden er circa 2.800 auto's, waarvan 3% vrachtverkeer. De fietsers zijn niet geteld. De Huf van Burenstraat kent twee richtingen verkeer, maar de overgrote meerderheid van het verkeer rijdt van de Rechtbankstraat richting de Westluidensestraat (2.600 voertuigen), het aandeel dat richting de Rechtbankstraat rijdt is klein (minder dan 200 auto's op een gemiddelde werkdag). De snelheid waarmee wordt gereden is laag, men

houdt zich in overgrote meerderheid goed aan het 30 km/h-regime, 15% rijdt harder dan 34 km/h. Het beperkte verkeer dat richting de Rechtbankstraat rijdt, rijdt niet harder dan 30 km/h.



Figuur 3: samenvatting van de uitkomsten van de verkeerstelling

De intensiteit in de Huf van Burenstraat is laag. Bij deze intensiteit en snelheid van het autoverkeer kunnen alle voetgangers eenvoudig oversteken. Het gevoel van onveiligheid in de Huf van Burenstraat wordt daarmee dus niet veroorzaakt door veel autoverkeer of een feitelijk hoge snelheid van het autoverkeer. Dit versterkt de stelling dat het gevoel van onveiligheid vooral wordt veroorzaakt door het functioneren van de inrichting.

4. Maatregelen

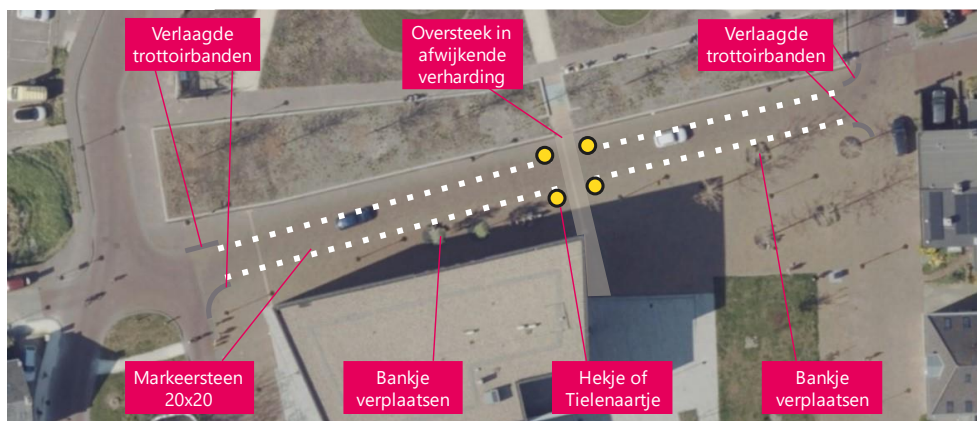
De gemeente Tiel werkt aan een autoluw centrum en onderzoekt de mogelijkheden om coffeshops in het centrum uit te plaatsen. Deze ontwikkelingen leiden op termijn tot een verwachte afname van autoverkeer; ook over de Huf van Burenstraat. Dit laat onverlet dat het wenselijk is de huidige inrichting te verbeteren. Het ontbreken van een herkenbare veilige zone is voor de voetgangers is een probleem en zorgt voor een gevoel van onveiligheid.

Markeren van rijloper en voetgangersruimte

De rijloper voor de auto kan worden gemarkeerd door witte markering in de verharding. Witte 'dubbelklinkers' zorgen ervoor dat de rijloper duidelijk herkenbaar is. Met de markering kan een goed herkenbare rijloper van of 3,85 meter breed worden aangegeven, voldoende voor autoverkeer in één richting in combinatie met de fiets in twee richtingen (minimaal profiel conform de CROW ASVV). Hiermee wordt het autoverkeer verleid om zo veel mogelijk afstand te houden van de zijkant. In geval van een incidentele tegenligger moeten de automobilisten onderling bepalen dat er wordt uitgeweken – passend bij het shared space concept. De rijloper wordt ingeleid door vanaf de Rechtbankstraat en vanaf de Westluidensestraat met verlaagde trottoirbanden de boogstraat aan te geven. Door op deze manier de rijloper duidelijk aan te geven is het ook duidelijk waar voetgangers een veilige plek in het profiel hebben.

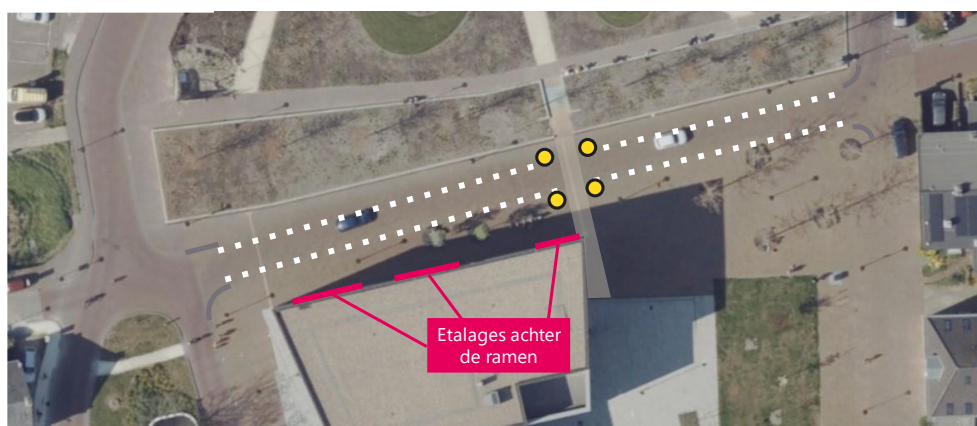
Om de lengte van de straat te doorbreken is een brede strook in een afwijkende kleur verharding in het verlengde van het pad door de Vlindertuin in het plan opgenomen. Daarmee is het voor fietsers en automobilisten goed te zien dat hier overstekende voetgangers te verwachten zijn. Ter plaatse van de oversteek naar het park kunnen hekjes of geel-zwarte 'Tiele-naartjes' worden geplaatst om deze oversteek extra te markeren. Het Tiele-naartje is onder alle omstandigheden goed zichtbaar. Bijkomend voordeel in dit geval is dat er geen fietsen aan vast gemaakt kunnen worden.

Op twee plaatsen staan er bankjes erg dicht bij de rijloper. Het voelt niet veilig om daar te zitten, beter is het deze bankjes te verplaatsen.



Figuur 4: anti-parkeerpaaltjes (Tiele-naartjes) om de voetgangerszone te begeleiden (luchtfoto Cyclomedia 2021)

In aanvulling op deze maatregelen op straat kan de verblijfsfunctie extra accent krijgen door de gevel van de Westluidense Poort levendiger te maken. Dat kan door de ramen te benutten als etalage en daar wisselende tentoonstellingen te presenteren. Daarmee ontstaat een extra aanleiding om als voetganger langs het gebouw te lopen. Bij automobilisten beperkt een levendiger gevel de neiging het gaspedaal in te drukken. Meer voetgangers en een lagere snelheid dragen aanvulling op de maatregelen op de straat bij aan het functioneren van het shared space principe.



Figuur 5: Levendiger straatbeeld door invulling van de ramen van de Westluidense Poort