

Verslag meedenksessie inrichting Griftdijk (Noord)

4 juli 2023

1. Inleiding

Op 4 juli heeft de tweede bijeenkomst over de mogelijke herinrichting van de Griftdijk (Noord) plaatsgevonden. Het doel van de avond was om belanghebbenden te raadplegen over mogelijke scenario's en om hen mee te nemen in het proces. De avond bestond uit een twee delen: een presentatie, die ook online te volgen was, en een meedenksessie. De presentatie is te vinden op MijnWijkplan ([Inrichting Griftdijk \(Noord\) - MijnWijkplan](#)). U vindt daar ook de beantwoording van de vragen die tijdens de presentatie zijn gesteld terug. In het document dat voor u ligt, vindt u het verslag van de meedenksessie.

2. Meedenksessie

Tijdens de meedenksessie hebben we in drie groepen van ongeveer acht personen nagedacht over verschillende vragen die komen kijken bij een mogelijke herinrichting van de Griftdijk. De vragen die we hebben besproken zijn:

1. Hoe verdelen we de ruimte tussen voetgangers, fietsers en groen?
2. Welke maximumsnelheid past goed bij de Griftdijk, rekening houdend met o.a. hoogwaardig openbaar vervoer?
3. Hoe verbeteren we de oversteekbaarheid en aansluitingen van zijwegen op de Griftdijk?

We deden dit in drie rondes zodat elke groep aan elke tafel kon aanschuiven. Op die manier hebben we verschillende ideeën opgehaald over hoe we het beste met de bovengenoemde vraagstukken om kunnen gaan.

Uit de gespreksrondes kwam naar voren dat de deelnemers verschillende knelpunten ervaren op de Griftdijk. Deze knelpunten hebben met name betrekking op de veiligheid van weggebruikers, de bereikbaarheid van functies aan en rondom de Griftdijk en de toegankelijkheid voor alle weggebruikers. De deelnemers hebben diverse voorstellen aangedragen om deze knelpunten aan te pakken. Het verbeteren van de fietspaden, het aanleggen van voetpaden, het verminderen van de drukte, het invoeren van een lagere maximumsnelheid, het anders inrichten van oversteekplaatsen, het toevoegen van oversteekplaatsen, het verbeteren van aansluitingen en het eenduidiger maken van de Griftdijk kunnen volgens hen bijdragen aan een verbetering van de veiligheid, de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de Griftdijk. Over de precieze invulling van deze voorstellen bestaan verschillende ideeën. Overige aandachtspunten en onderwerp van discussie zijn ruimte voor groen en de bereikbaarheid van het (H)OV.

3. Opbrengst van de avond

3.1 Hoe verdelen we de ruimte tussen voetgangers, fietsers en groen?

Knelpunten

De Griftdijk wordt door verschillende soorten verkeersdeelnemers gebruikt. De ruimte die beschikbaar is binnen het profiel van de Griftdijk is echter variabel en beperkt. Op veel plekken zijn er bijvoorbeeld geen voetpaden beschikbaar en de breedte van het fietspad is niet overal gelijk. De deelnemers geven aan dat de fietspaden worden

gebruikt door zowel fietsers als voetgangers. Vooral op drukke tijden (tijdens de spits), is er te weinig ruimte voor de vele fietsers. Scholieren fietsen in groepsverband waardoor ze veel ruimte innemen en er is sprake van snelheidsverschillen op de fietspaden (voetgangers, fietsers en 'speed pedelecs'). Zowel voor fietsers als voor voetgangers beperkt dit de bereikbaarheid. Ook zorgt het volgens de deelnemers voor veiligheidsproblemen. Ten slotte wordt opgemerkt dat de Griftdijk niet toegankelijk is voor mensen met een beperking.

Fietsers en voetgangers prioriteren boven snelverkeer

De deelnemers geven aan langzaam verkeer belangrijk te vinden. Volgens hen is het essentieel om een goed netwerk voor langzaam verkeer aan te leggen in de wijk. Een parallelle fietsstructuur zou bijvoorbeeld kunnen helpen om het toenemend aantal fietsen op de Griftdijk naar beneden te krijgen. Deelnemers pleiten er echter ook voor om langzaam verkeer te prioriteren boven gemotoriseerd vervoer. Dit zou tot uiting kunnen komen in de vorm van een fietsstraat of in de vorm van een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van maximaal 30 km/h. Hierbij moet dan wel sprake zijn van een goede scheiding tussen fietsers, voetgangers en de rijbaan. Het verkleinen van het vergunningengebied van de toekomstige 24-uursknip kan volgens deelnemers daarnaast bijdragen aan minder autoverkeer op de Griftdijk. Ook wordt het verbieden van landbouwverkeer als voorstel genoemd door de deelnemers. Ten slotte wordt de suggestie gedaan de maatvoering van fiets- en voetpaden af te stemmen op de gebruiksintensiteit op de verschillende delen van de route.

Fietspaden verbeteren

Deelnemers merken op dat de fietspaden op de Griftdijk verbeterd kunnen worden. Dit zou volgens een deelnemer ook als apart doel binnen het project moeten worden geformuleerd. Deelnemers geven aan dat de fietspaden verschillende breedtes hebben over de lengte van de Griftdijk. Soms werken ze daardoor als flessenhals. Deelnemers vragen daarom om de fietspaden eenduidig te maken. Bij voorkeur breder dan de minimale breedte.

Voetpaden aanleggen

Deelnemers geven aan dat er behoefte is aan voetpaden langs de Griftdijk. Hiervoor worden meerdere redenen gegeven. Het aanleggen van voetpaden kan de fietspaden ontlasten en de veiligheid voor zowel fietsers als voetgangers verbeteren. Daarnaast kan een voetpad volgens de deelnemers de bereikbaarheid van functies aan en rondom de Griftdijk vergroten. Op diverse plaatsen, zoals de rotonde Grote Boel en de Van Boetzelaerstraat wordt een voetpad gemist. Ook geven deelnemers aan dat de Griftdijk als looproute van en naar station Lent wordt gebruikt, ondanks het ontbreken van voetpaden langs delen van de weg.

Er worden verschillende suggesties gegeven voor de inrichting van toekomstige voetpaden. Ten eerste zouden ze toegankelijk moeten zijn voor iedereen. Dit betekent dat de paden voldoende breed moeten zijn. Een andere deelnemer geeft echter aan dat een smal, afgebakend pad ook voldoende zou zijn. Daarnaast zouden de voetpaden gescheiden moeten zijn van de fietspaden door hoogteverschil of een berm. Goede verlichting is daarbij belangrijk zodat voetgangers zichtbaar zijn voor andere verkeerdeelnemers. Ten slotte wordt opgemerkt dat de voetpaden doorlopende routes moeten zijn die niet abrupt eindigen. Zo voorkom je voetgangers op de fietspaden.

Ruimte voor groen?

Deelnemers geven aan groen belangrijk te vinden. Sommige deelnemers geven echter wel aan om veiligheid en bereikbaarheid te prioriteren boven groen. Anderen geven vervolgens aan dat hoewel voetgangers de prioriteit hebben, de breedte van de voetpaden niet ten koste mag gaan van groen. Daarnaast wordt opgemerkt dat het verplaatsen van de fietser naar de rijbaan, ruimte op kan leveren voor voetpaden en groen. Ten slotte geeft een deelnemer aan dat variantie in beplanting belangrijk is bij de inrichting van de bermen.

3.2 Welke maximumsnelheid past goed bij de Griftdijk, rekening houdend met o.a. hoogwaardig openbaar vervoer?

Voorkeur voor 30 km/u

Veel deelnemers spreken een voorkeur uit voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur. Als argumenten worden genoemd dat 30 km/u de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid verbetert. Ook wordt gezegd dat het tijdsverlies bij 30 km/u nihil is. De inrichting van de weg wordt ook veel benoemd: men vindt het belangrijk dat de weg een inrichting krijgt die past bij de toegestane snelheid. In de huidige situatie met 50 km/u wordt al vaak te hard gereden, dus hoe krijg je met een lagere maximumsnelheid ook daadwerkelijk voor elkaar dat mensen hun snelheid aanpassen?

(Hoogwaardig) Openbaar Vervoer

De Griftdijk is een route voor HOV, maar dat wordt door de meeste aanwezigen niet zo belangrijk gevonden. Een goede busverbinding naar de stad vinden mensen prettig, maar men vraagt zich af wat het predicaat HOV voor meerwaarde heeft. Ook vragen mensen zich af wat het reistijdverlies zou zijn. Volgens sommigen is dat beperkt, omdat de bus nu al op weinig plekken echt de 50 km/u haalt. De vertraging zou vooral ontstaan rond de kruispunten en rotondes. Dat maakt dat de naam HOV voor de aanwezigen niet heilig is en wat hun betreft geen belemmering hoeft te zijn voor verlaging van de maximumsnelheid.

Terugdringen verkeersdrukte

Naast aandacht voor verkeersveiligheid en oversteekbaarheid, vinden veel mensen dat de Griftdijk ook (te) veel autoverkeer heeft. Zij vinden maatregelen nodig om de verkeersdrukte te beperken. Als mogelijke maatregelen wordt door sommigen genoemd het verkleinen van het ontheffingsgebied voor de knip of zelfs het maken van een 'harde' knip waarbij helemaal geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk is, ook niet voor bewoners (maar wel voor ov, fiets en hulpdiensten).

3.3 Hoe verbeteren we de oversteekbaarheid en aansluitingen van zijwegen op de Griftdijk?

Verlagen snelheid

Tijdens de verschillende gespreksrondes wordt een aantal aspecten van een goede oversteekbaarheid en veilige aansluitingen op de Griftdijk (Noord) besproken. Eén van de maatregelen die volgens de deelnemers hieraan kan bijdragen, is het omlaag brengen van de maximaal toegestane snelheid op de Griftdijk. Het verlagen van de maximumsnelheid zou er bovendien voor kunnen zorgen dat meer kinderen gebruik gaan maken van de aanwezige oversteekplaatsen. 30 km/h zou volgens de deelnemers een geschikte snelheid zijn. Door een bewoner wordt opgemerkt dat ook fietsers vaak te hard rijden. Ook zij zouden hun snelheid omlaag moeten brengen. Bij een lager snelheidsregime horen volgens de deelnemers ook snelheidsremmende maatregelen zoals plateau's, busdrempels en compartimentering. Op een aantal plekken aan de Griftdijk zijn al snelheidsremmende maatregelen toegepast, zoals bij de kruising met de Terracottastraat. Hier is sprake van een bocht bij de oversteekplaats. Volgens een bewoner zouden dit soort situaties beter werken bij een regime van maximaal 30 km/h. Op dit moment levert het volgens deze persoon vooral gevaarlijke situaties op. Om een lagere snelheid te kunnen handhaven zouden bovendien extra flitsers en handhaving moeten worden ingezet.

Drukke verminderen

Een andere maatregel die volgens de deelnemers zou kunnen bijdragen aan het verbeteren van de oversteekbaarheid en het veiliger maken van aansluitingen op de Griftdijk, is het verminderen van de drukte. Het invoeren van de 24-uursknip zou hieraan kunnen bijdragen. Eventueel is het verkleinen van het ontheffingsgebied hierbij ook een optie. Daarnaast wordt er geopperd om verkeer zo veel mogelijk om te leiden via andere routes in de

wijk zoals de Margaretha van Mechelenweg. Ook het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Carbatinastraat wordt genoemd zodat de aansluiting van de Zegelringstraat op de Griftdijk minder druk wordt.

Inrichting

Ook in de inrichting van oversteekplaatsen en aansluitingen op de Griftdijk zijn keuzes te maken. Aansluitingen van andere wegen op de Griftdijk zijn volgens deelnemers op bepaalde plaatsen onoverzichtelijk. Weggebruikers nemen volgens hen risico's om de Griftdijk op te kunnen rijden. Dit komt omdat de Griftdijk hoger is gelegen dan de meeste zijstraten en vanwege de drukte op de weg. Er wordt geopperd om de aanloop naar de Griftdijk geleidelijker te laten verlopen.

Daarnaast wordt het belang van veilige oversteekplaatsen benadrukt. Met name kinderen moeten zelfstandig over kunnen steken. Zij hebben meer tijd nodig en kunnen situaties lastiger inschatten. Deelnemers geven daarom aan dat het optisch duidelijk moet zijn dat er een oversteekplaats is. Duidelijke bebording, belijning en passende bestrating zijn daarbij van belang. Ook eenheid in de uitvoering van oversteekplaatsen kan daar aan bijdragen. Belangrijk daarbij is dat de oversteekplaatsen in ieder geval attentieverhogend werken. Deelnemers komen met verschillende ideeën over hoe dit zou kunnen worden ingevuld. Zebra's, schoolzones, kleurgebruik, minirotonde's en voldoende brede middeneilanden zodat in twee stappen kan worden overgestoken zijn daar voorbeelden van.

Ook geven de deelnemers een aantal voorbeelden van hoe het volgens hen niet moet. Voorsorteren kan volgens hen gevaarlijke situaties opleveren. Ook een grote hoeveelheid stoplichten kan zorgen voor verwarrende situaties wanneer deze op voor weggebruikers onlogische plekken zijn geplaatst. Ten slotte is het belangrijk dat er op bepaalde plekken voldoende gemaaid wordt zodat het zicht op oversteekplaatsen en aansluitingen voldoende wordt geborgd.

Op welke plek en hoe vaak oversteken?

Aan de tafels wordt ook gesproken over de hoeveelheid en de locaties van oversteekplaatsen. Aan de Griftdijk en in de wijken rondom de Griftdijk zijn veel functies gevestigd. Deelnemers geven aan dat ze verwachten dat dit er nog meer gaan worden. Het is belangrijk om die functies goed te kunnen bereiken. Als belangrijke bestaande oversteekpunten worden genoemd: Dijkstraat, Van Boetzelaerstraat en Dick Brunastraat. Mede vanwege de scholen die hier zijn gevestigd.

Deelnemers geven echter aan dat ze graag meer oversteekplaatsen willen, bijvoorbeeld bij de Disselstraat. Deze oversteekplaatsen zouden met name bedoeld moeten zijn voor langzaam verkeer. Ze mogen er daarom anders uitzien dan de oversteekplaatsen voor gemotoriseerd vervoer. Volgens de deelnemers zou de gemeente bij de keuze voor nieuwe oversteekplaatsen moeten kijken naar het netwerk en de relaties tussen functies in de wijk.