

Comment	Reactie
<p>waarop fietsers en auto's van beide kanten komen. Fietsers worden nu al weggedrukt door autoverkeer en het ontwerp met een rechte weg nodigt uit tot hard rijden zonder obstakels en voor fietsers zal het naar mijn verwachting niet veiliger, zelfs nog onveiliger worden doordat er minder ruimte is voor gezamenlijk gebruik maken van de weg door fietsers en auto's. Waarom tweerichtingsverkeer voor auto's? Geef fietsers echt de ruimte en zorg voor (meer) veiligheid. Maak er geen geasfalteerde straat van, hou het oude karakter van de straat in stand met bv klinkers die herbruikt worden uit de bestaande straat. Voor wat betreft het groen: fijn dat er meer groen komt. Zorg ook voor onderhoud en bewatering van het (nieuwe) groen. Graag de Ruysstraat en Singel geen parkeerplaatsen toegevoegd gaan worden. De parkeerplaatsen worden slechts anders verdeeld, maar het aantal blijft gelijk/wordt zelfs minder. Ook het extra groen zie ik daar niet terug. Door de (fiets)straat smaller te maken (bijv. éénrichting-verkeer voor auto's), wordt de straat veiliger én blijft er ruimte over voor extra groen en parkeerplaatsen.</p>	<p>Eens. Om de snelheid van het autoverkeer te temperen zijn enkele drempels nodig. Comfort (asfalt) en vormgeving (kleur, voorangsregeling) zijn cruciaal voor gebruik en herkenbaarheid van de fietsstraat. Fietsstraten zijn nu nog redelijk onbekend in Vlissingen. We willen hier verandering in brengen door er meer te ontwikkelen. Het doel is de hoofdfietsroutes zoveel mogelijk te bedienen en een sluitend netwerk te maken. We beseffen ons goed dat dit soms vragen oproept. Zeker in het begin. Echter moet er eens een start worden gemaakt.</p>
<p>want toen ik ooit laatst woonde was de sfeer helemaal uit in die straat in veiligheid met dealers en andere tuig? omgeving. word ook duidelijk aangegeven wie heeft voorrang? want dat is niet duidelijk b.v. Kanaalstraat in Oost-Souburg en als je vergoenen? word ook beter bij gehouden zoals in andere plekken beetje verwaarloosd erin? ook zie ik in de profiel dat de fietsers maar aan 1 kant staan en hoe ziet met terug gaande fiets verkeer? ik zal echt beter over na denken</p>	<p>Goede suggestie. Instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's verbetert situatie op de fietsstraat. Consequentie is wel dat automobilisten om moeten rijden. En dit betekent weer meer autokilometer in 30km/h zones. Aansluitende straten zullen dan ook (wat) zwaarder worden belast. We gaan na of het een kans is.</p>
<p>De Dishoeckstraat is een belangrijke straat in onze gemeenschap die momenteel behoefte heeft aan renovatie en verbetering. Naast het aanpakken van de algemene infrastructuur en het oprispen van het straatbeeld, is er ook een dringende behoefte aan meer parkeerplaatsen , ook in de rode buurt als in de Kasteelstraat. Één richting s verkeer lijkt me niet slim. Je creëert meer drukte op andere wegen. Wat weer zal resulteren naar mensen die even snel binnen door willen rijden en te snel in de woonerf gaan rijden.</p>	<p>In een ideale situatie (verkeersdeelnemers houden zich aan de verkeersregels) zijn er geen drempels nodig. Het wegbeeld wijzigt behoorlijk. We verwachten dat verkeerdeelnemers hun gedrag aanpassen.</p>
<p>Ik sluit me bij Walter aan, een rechte weg is te uitnodigend tot hard rijden ondanks het een fietsstraat is. De situatie zoals het nu is, haaks parkeren in plaats van parallel parkeren heeft de voorkeur omdat je de weg dan kan laten verspringen en de snelheid er deels uit haalt.</p>	<p>Het ontwerp brengt parkeervraag en -aanbod in balans. Aantal parkeerplaatsen zijn afgestemd op het gebruik. We telden op meerdere momenten alle geparkeerde voertuigen. De drukste momenten waren maatregelend. Hier bovenop plaatsten we een plus van 5-10%. Aanliggende straten kennen een hoge parkeerdruk. Dit kunnen we helaas niet oplossen in de Van Dishoeckstraat. Veiligheid van de fietser verbetert door zo min mogelijk parkeren toe te staan. We proberen ook hier de balans te vinden.</p>
<p>'@Christian Snijders Ben het hier wel mee eens , zeker over het parkeren</p>	<p>Eens. Onderbreking van de rechtstand zorgt voor lagere snelheid van het autoverkeer. En dat is winst voor de veiligheid. De manoeuvre voor het in- en uitrijden van het haakse parkeervak geeft risico op aanrijdingen. Zeker met bromfietsers en in situaties tijdens slechte weersomstandigheden. Om de snelheid op "lange" rechte stukken te temperen kunnen drempels worden toegepast. Hetgeen niet ongebruikelijk is bij een inrichting van fietsstraten. In en uitrijden van haakse parkeervakken kan veiliger gemaakt worden door extra ruime (breed/ diep) parkeervakken te maken. Fietsstraten zonder parkeervakken zijn het veiligst, dan fietsstraten met langsparkeren gevolgd door fietsstraten met haakse parkeervakken.</p>
<p>'@Christian Snijders Ben het hier wel mee eens , zeker over het parkeren</p>	<p>Het aantal parkeerplaatsen in de van Dishoeckstraat wordt in de nieuwe uitgebreid met ongeveer 16 plaatsen. Er wordt dus gehoor gegeven aan de uitbreiding van parkeergelegenheid in de van Dishoeckstraat en er wordt vergroend.</p>

<p>Hieronder wordt de opmerkingen gemaakt over rechte weg, snelheid, en groen. Is het mogelijk om rotondes toe te passen? Voorstel voor de kruising met de Singel, kruising de Dempostraat / Verkuijl Quakkelaarstraat, en op het einde (glacisstraat) waar een afschijding ontstaat voor de fietsers. Hiermee voorkom je het "snelle" verkeer en geef je duidelijk voorrang van het fietsverkeer aan. Daarnaast kun je zo'n rotonde voorzien van groenvoorziening / wateropslag tijdens te verwachte regenbuien.</p>	<p>Kruispunten verbijzonderen (minirotonde, punaises, kruispunt plateaus et cetera) sluit aan bij inrichtingsvoorschriften 30km/h straten met gelijkwaardige kruispunten. Bij fietsstraten ligt dit net even anders. Hier is het uitgangspunt dat de fietser zonder hinder route kan vervolgen. Zijstraten worden dan met een uitritconstructie aangesloten. Dit heeft enkele voordelen: comfort fietsers (hoeft geen voorrang te verlenen aan bestuurders uit zijstraten), lage snelheid verkeer vanuit zijstraten en comfort voetganger (voorpad loopt door over de zijstraat, minder obstakels). Het autoverkeer lift ook mee met deze voorrangregeling. Mocht snelheid hierdoor toenemen is het toepassen van drempels een optie.</p>
<p>niet gaat helpen. Ik zie in het ontwerp een bijna rechte straat; helaas nodigt dat uit to (zeer) snel rijden. De snelheden die nu al soms in de straten zoals de van Dishoek en bijvoorbeeld de van de Spiegelstraat gereden worden zijn absurd hoog. Dus graag in het ontwerp snelheid verlagende objecten opnemen zoals drempels voor auto;s waar fietsers dan weer geen last van hebben. Op deze manier lijkt het een ontsluitende route te worden voor de stad en zal het eerder verkeer doen toenemen , dit allemaal ten nadele van fietsers. Meer groen is zeker welkom, het moet wel zo aangebracht worden dat het niet uitnodigt tot een honden uitlaat-</p>	<p>Om de snelheid van het autoverkeer te temperen zijn drempels veruit het meest effectief. Mocht hier aanleiding toe zijn, kunnen we dit middel inzetten.</p>
<p>Een fietsstraat met aan beide kanten parkeervakken? Wat maakt het een fietsstraat, anders dan de naam en de kleur van het asfalt? Misschien kunnen de parkeervakken met doorgroetegels gemaakt worden? En komen er ook parkeervakken voor fietsers? Is er nagedacht over klimaatadaptatie, want dan is het wellicht handiger om een goot in het midden van de weg aan te leggen ivm wateroverlast? Wat al eerder gezegd is, weg moet wel bochtiger zijn ivm hard rijden.</p>	<p>Terechte opmerkingen. Autoparkeren en fietsstraten is geen ideale combinatie. Het betreft een compromis in het ontwerp. Waarbij gekozen is voor langsparkeren (net wat veiliger van haaksparkeren). Hoofdkenmerken van fietsstraat: comfortabele (en herkenbare) inrichting en voorrangregeling ten opzichte van zijstraten. De kracht zit 'm niet in een enkele straat inrichten als fietstraat. Maar we werken toe naar een compleet netwerk (noord<->zuid, west <-> oost) voor de fietser. Met de herinrichting van de Van Dishoekstraat zetten we een eerste stap. Fietsparkeren (vooral gericht op gebruik bewoners, zeker voor wie geen achterom heeft) is een belangrijke voorwaarde om het gebruik van de fiets te stimuleren. Fietsnietjes bieden zowel comfort (eenvoudig gebruik), veiligheid (mogelijkheid om fiets aan te binden) en zijn een beperkt storend element als er geen fietsen staan. Vanuit verkeerskundig oogpunt bezien geen bezwaar tegen groene parkeervakken en goot in het midden van rijbaan. Automobilist lift mee met het comfort (asfalt/ voorrang) van fietsers. Drempels kunnen sloelaas bieden als snelheid oploopt.</p>
<p>Inderdaad, een rechte straat zal niet helpen de snelheid naar omlaag te brengen. Er schijnt ook nog een basisschool in het Scheldekwartier te komen. Mocht dat doorgaan dan graag ook nog een paar zebrapaden. Een rotonde bij de Singel lijkt mij ook wel wat.</p>	<p>We gaan terughoudend om met voorrangregelingen voor voetgangers. Mocht er aanleiding toe zijn (en de komst van een basisschool zou een aanleiding kunnen zijn), nemen we het zeker in overweging. Wel plaatsen we direct een kanttekening erbij. Een zebrapad is slechts een voorrangregeling. Dit verbetert niet direct de veiligheid.</p>
<p>AUB geen fietsstraat. Dit gaat niet werken. Ipv minder parkeervakken gewoon een duidelijke fietsstrook! Met een troep aan ALLEBEI de kanten want de ene stoep is al jaren buiten gebruik. Het is nu 1 straat zonder afscheidingen dus zeer overzichtelijk. Ook dat kruispunt bij het tankstation is levensgevaarlijk. Je staat met je auto OP het fietspad?</p>	<p>Een enkele fietsstraat gaat inderdaad niet werken. We zetten in op compleet maken van netwerk voor de fietser. Fietsstroken passen we ook toe. Wel moet hier rijbaan breed genoeg voor zijn. Het huidige profiel fietsstraat sluit het beste aan bij een rijbaanbreedte van ca 5,00m. Terecht dat een opmerking wordt gemaakt over het kruispunt PKrugerstraat. Vanuit verkeerskundig oogpunt bezien is een punt dat aandacht verdient.</p>