

VERSLAG SCHOUW SHARED SPACE STATION DUIVEN



Het station Duiven is een overzichtelijk station met twee perrons, 160 meter lang, liggend aan weerskanten van de sporen. Er is geen busstation maar twee haltes aan de weg ten zuiden van het station. Een beveiligde overgang met spoorbomen is alleen voor wandelaars en fietsers. De stationsomgeving ligt op een *Shared Space* met twee kruisende fietsroutes en één auto verbinding. Eén van de fietsroutes is een snelfietsroute die op de *Shared Space* onderbroken is. De gemeente Duiven heeft de *Shared Space* bij het station vernieuwd. Er zijn nieuwe bankjes en extra groen, zowel bomen als haagjes gekomen. Ook zijn extra perken voor planten aangelegd. De verkeersveiligheid was een belangrijk aandachtspunt. Het betrof geen renovatie.

Shared Space noordzijde (centrumzijde)

- De nieuwe groenperken hebben geen afscheidingsranden. Hierdoor komen blinden en slechtzienden in het zand terecht. Een vorm van afscheiding is wenselijk. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met een goede afwatering.
- De tegels van de geleidelijnen zitten momenteel vol met zand waardoor ze voor blinden en slechtzienden moeilijker 'te voelen' zijn. Dit zal tijdelijk zijn. Het zand is bedoeld om tussen de voegen geveegd te worden.

– De geleidelijnen lopen deels dood op de groenperken en de trappen naar de kaartautomaten en een van de wachtruimtes. Ze hebben geen logisch vervolg. Vlak bij de fietsenstalling loopt de blindegeleiding weer verder. Het is bedoeld als een andere looproute richting het centrum. Maar het is veel te verwarrend voor blinden en slechtzienden.



– Bij het oversteken van het spoor ontbreekt een blindegeleiding. Ribbeltegels mogen blijkbaar niet op overwegen worden aangebracht. Het ontbreken daarvan maakt het voor blinden en slechtzienden moeilijk op de overweg recht te blijven lopen.



- De drukke doorgaande weg over de *Shared Space* is gebleven. Treinreizigers blijven overgeleverd aan de vriendelijkheid, oplettendheid en behendigheid van gemotoriseerde bestuurders (ook van vrachtauto's). Het blijft gevaarlijk om over te steken. De zilverkleurige metalen doppen die vroeger de oversteek markeerden hielpen niet en waren te glad. Ze zijn vervangen door markeringstekens aan beide zijden van de weg. Toch is een zebrapad en een waarschuwingssysteem waarmee het oversteken gereguleerd wordt wenselijk. Bijvoorbeeld zoals de oversteekplaats van de busbaan en het fietspad op het station in Nijmegen die met knipperlichten en een alarmsignaal is beveiligd.
- Op het plein ontbreekt de mogelijkheid voor het veilig afzetten en ophalen van blinden en slechtzienden.
- Een verwijzing aan beide zijden van de *Shared Space* dat men een bijzonder weggedeelte binnenrijdt is wenselijk. Er is echter door de gemeente niet voor gekozen omdat er al veel verkeersborden staan. Daarnaast zijn er onlangs borden geplaatst voor de aanwezigheid van camera's in het gebied. Er bestaan geen specifieke borden voor het aangeven van een *Shared Space*. De haagjes gaan nog groeien en kunnen wellicht in de toekomst als markering dienen.

Shared Space zuidzijde



Langs het spoor aan de zuidzijde loopt het elf kilometer lange snelfietspad Arnhem-Zevenaar-Babberich. Dat is ingericht door de provincie (herkenbaar aan de 'schakelvormige' verlichting). Fietzers op zo'n fietspad hebben in principe altijd voorrang. Dit kan echter verkeerstechnisch niet altijd. Bij het station is het fietspad zo'n honderd meter verdwenen en loopt over het voetgangersgebied bij het station met nieuwe bankjes en plantenperken.

– Op de snelfietsroute die door de *Shared Space* loopt, is aan beide zijden een dubbele verkeersdrempel geplaatst. Aan een kant vlak voor de oversteek naar de bushalte. Aan de andere kant vanwege de verkeersveiligheid ook verder weg van de *Shared Space*. Fietzers, vooral e-bikes, remmen daar af, maar gaan op de *Shared Space* weer vaart maken. Een niet gewenst fietsgedrag. Maar misschien had de drempel toch iets dichterbij geplaatst kunnen worden.



– Ook aan deze kant ontbreken bij de groenperken afscheidingen waardoor blinden en slechtzienden in het zand terecht komen.

– De snelfietsroute vormt een hindernis voor blinden en slechtzienden om veilig bij de bushalte aan de Scheefkelk te komen. Een zebrapad ontbreekt, evenals geleidelijnen. Dat geldt ook voor de bushalte aan de overzijde.

– Het zou wenselijk zijn voor beide richtingen de bus te laten halteren aan de stationszijde. Dat kan makkelijk, omdat de bus hier een rondje rijdt. Beide richtingen rijden via de Scheefkelk naar het station en via de Heideanjer weer naar de Zilver schoon. Er is ruimte om twee haltes achter elkaar aan te leggen. Daarnaast kan de snelfietsroute worden gebundeld met de verkeersweg in de vorm van een fietsstraat met 30 km/uur. De nieuwe bushaltes zijn dan makkelijk en veilig te bereiken. Dat lost de onveilige situatie met fietsers op de *Shared Space* op. Zie ook de toelichting over de *Shared Space* bij een station.

DEELNEMERS AAN DE SCHOUW OP 27 FEBRUARI 2025:

ROCOV Gelderland: [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Gemeente Duiven: [REDACTED] Medewerker Verkeer)