

Buurtbewonersinitiatief “Verkeersveiligheid in de wijk”

Aanleiding

Op 9 maart 2016 was er een informatieavond in het gemeentehuis over de verkeersproblematiek in de Daendelsweg en de Emmalaan. Aanwonenden en omwonenden konden hier meepraten over een mogelijke oplossing en er was duidelijk bezwaar tegen het aanvankelijke voorstel voor afsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Tijdens deze bijeenkomst is er breed geconcludeerd dat een integrale aanpak wenselijk is alvorens eenzijdige maatregelen te nemen die enerzijds lokaal een probleem oplossen en anderzijds een probleem doorschuiven of verleggen. Vanuit de aanwonenden en omwonenden is daarom het verzoek gekomen om te kijken naar mogelijkheden voor een brede integrale aanpak van de verkeerssituaties en de woonomgeving in onze wijk.

Met betrokken buurtbewoners die affiniteit hebben met verkeer en leefomgeving willen we nu kijken naar constructieve en duurzame alternatieven die bijdragen aan de goede verkeersveiligheid en de algehele leef- en woonkwaliteit van onze wijk.

Dit buurtbewonersinitiatief heeft alleen kans van slagen indien het een representatieve samenstelling van de wijk vertegenwoordigt en betrokkenen oog hebben voor het integrale wijkbelang.

Betrokkenen en vertegenwoordiging in initiatief van “onze wijk”:

Langeweg, Tulpenlaan, Loseweg, Wilhelminaweg, Koninginnelaan-Zuid, Emmalaan, Kweekweg, Daendelsweg, Emmalaan, Wijkvereniging de Naald, Wijkvereniging de Parken, Winkeliersvereniging Koninginnelaan en Verkeerskundige vanuit de Gemeente.

Gebiedsafbakening van “onze wijk”:



Uitgangspunten

Integrale benadering omtrent “Verkeersveiligheid en leefklimaat in de wijk”, die recht doet aan de definitie “verblijfsgebied”* (zie bijlage definitie). Initiatieven worden getoetst aan de hand van de onderstaande criteria en uitgangspunten.

Het eerste criterium is **Draagvlak** vanuit de buurtbewoners en andere direct betrokkenen in het in afstemming met elkaar werken aan initiatieven voor het realiseren van verbeteringen van de verkeersveiligheid, de woon- en werkomgeving. De huidige karakteristiek van onze wijk willen we als uitgangspunt behouden; zien we als waardevolle balans voor de woon-, winkel- en werkfuncties .

- Initiatieven worden uitgevoerd indien dit in beginsel voldoet aan proportionaliteit en subsidiariteit.
- Bij alle maatregelen gaan we uit van primair het “oplossen van problemen bij de bron” i.p.v. het doorschuiven of verplaatsen van problemen.

Sturen op bestemmingsverkeer in onze wijk door het oplossen van de knelpunten in de hoofdontsluitingswegen buiten onze wijk. Geen onnodig sluipverkeer in onze wijk. Dat zien wij als een fundamenteel punt. Wij wensen hierin voortvarend handelen en inzage in de planning van maatregelen en de effecten op de verkeersdrukte tengevolge hiervan.

Innovatie omtrent “Verkeersveiligheid in de wijk”. Initiatieven worden uitgevoerd waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten aan de uitgangspunten “verkeersvisie”; Apeldoorn fietsstad, bestaande wegen veilig benutten, comfortabele gezinsstad. (Daarbij het belang van het autoverkeer niet uit het oog wordt verloren, wij willen tenslotte een stad zijn en hebben met onze 170.000 inwoners ook een economisch belang.)

Visie en aanpak op **stadsdistributie**. In de toekomst zal de individuele bezorgservice (o.a. door internetverkoop en supermarkt onlineservice) alleen nog maar verder toenemen. Tevens is bekend dat betreffend vervoer niet milieuvriendelijk is (hoge uitstoot van NOX en fijnstof). Ook hierin wensen wij voortvarend handelen inzicht in de planning en aanpak van maatregelen.

Duurzaamheid omtrent “Verkeersveiligheid in de wijk”.

Initiatieven worden uitgevoerd t.b.v. gunstig effect op de leefbaarheid, met behoud van de karakteristieken van de wijk en i.r.t. uitwerking bestaande voornemens (vb. verbeteren van de ringweg).

Gelijkheidsbeginsel en objectivering van veiligheidsgevoel. Maatregelen die relevant geacht worden voor een bepaalde straat dienen ook relevant te zijn ook voor alle andere straten in gelijke omstandigheden. Veiligheidsbeleving is een abstract begrip. Wij wensen inzicht te krijgen in de gegevens over gerubriceerde veiligheidsmeldingen in onze wijk om waar mogelijk een zo objectief mogelijke benadering te volgen; waarbij we uitdrukkelijk ook niet alleen maar op cijfers willen af gaan. In de recente circulaire van de gemeente wordt gesproken over diverse meldingen. Wij wensen inzicht in de gerubriceerde reacties uit onze wijk om voorgaande gemelde redenen.

Proces/ denkrichtingen

1. Is de huidige samenstelling representatief voor de wijk? Hoe kunnen wij gebruik maken van reeds bestaande gremia (vb. financiële middelen). Ontwikkelen van een raamwerk die aansluit en recht doet aan keuzes.
2. Zijn er gemeenschappelijke thema's die elkaar kunnen versterken. Communicatie naar de wijkbewoners etc.
3. Vergroten van groen, speelruimtes, gedragsverandering etc.
4. Stimuleren van fietsgebruik van bewoners en gasten (paleis Het Loo, diverse hotels) etc.
5. Oog voor korte termijn als wel lange termijn (Dealenseweg/ Emmalaan versus visiestuk)

Frequentie

Op dit moment moet de werkgroep zich nog uit kristalliseren, maar de gedachte is om minimaal 2 maal per jaar bijeen te komen om structureel gesprekspartner te zijn inzake verkeersveiligheid in onze wijk: voorjaar adviezen aandragen en in het najaar vanuit diverse werkgroepen bovenstaande activiteiten uitwerken. De werkgroep wil maximaal gebruik maken van de bestaande cyclussen van de gemeente en de wijkraden.

Bijlage

Verblijfsgebieden zijn aaneengesloten gebieden met woon-, winkel- of werkfuncties. In verblijfsgebieden mag volgens de beginselen van Duurzaam Veilig alleen autoverkeer komen dat er zijn herkomst of bestemming heeft. Het doorgaande autoverkeer moet zo veel mogelijk gebruikmaken van wegen en straten die daarvoor zijn bedoeld. Dat zijn volgens de wegategorisering de gebiedsontsluitingswegen, verkeersaders binnen en buiten de bebouwde kom, respectievelijk met snelheidslimiet 50 en 80 km/uur, en de stroomwegen, meestal auto(snel)wegen met snelheidslimiet 100 of 120 km/uur. Verblijfsgebieden hebben volgens Duurzaam Veilig een snelheidslimiet van 30 km/uur, omdat bij een botssnelheid lager dan 30 km/uur een ongeval zelden een dodelijke afloop heeft. Bij deze snelheidslimiet kunnen langzaam verkeer en motorvoertuigen op een veilige manier mengen. Daarnaast is er een gunstig effect op de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen).