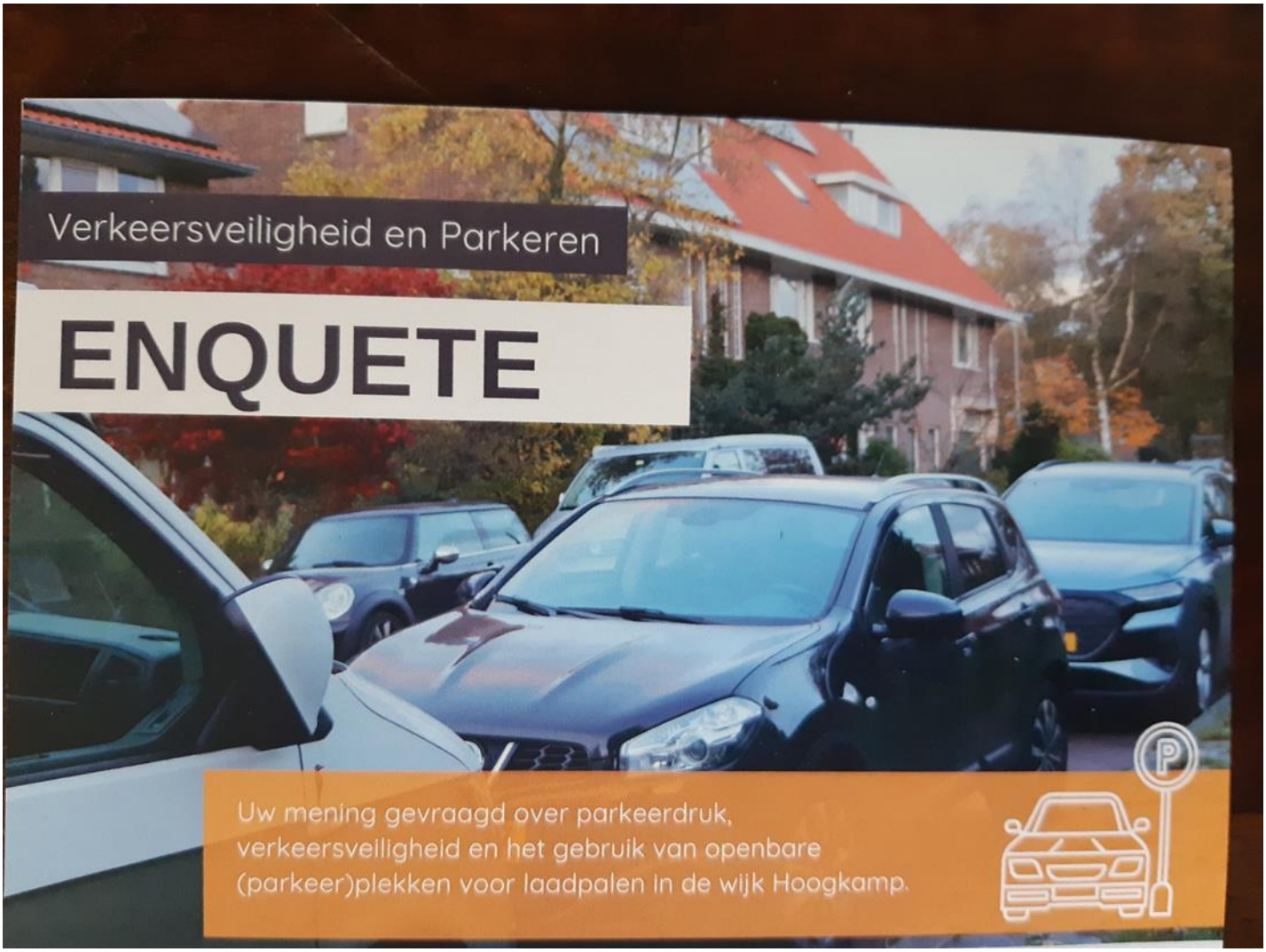


Resultaten enquête Verkeersveiligheid en Parkeren De Hoogkamp

De Penseelstreek

Februari 2024 versie 1.0

De werkgroep Leefomgeving van de Wijkvereniging De Penseelstreek houdt zich bezig met de kwaliteit van de openbare ruimte binnen de Penseelstreek (Gulden Bodem, Hoogkamp, Sterrenberg).
Ruim 5 jaar geleden heeft de werkgroep in alle wijken binnen de Penseelstreek een enquête gehouden naar waar bewoners aandacht vragen voor de leefbaarheid van de woonomgeving. Eén van de onderwerpen waar aandacht voor werd gevraagd was “verkeersveiligheid en parkeren”. Dit scoorde in de wijk Hoogkamp het hoogst. Reden om dit resultaat opnieuw te peilen. Daarmee krijgt de werkgroep een beeld om het gesprek met de gemeente aan te gaan om tot oplossingen te komen.

INHOUD

1. Beknopte samenvatting 3

2. Inleiding 3

3. Aanpak 4

4. Respons enquête 4

5. Algemene Informatie 4

6. Parkeren 5
   6.1. Respons op parkeren “in de eigen straat”.
   6.2. Respons op parkeren “in de wijk de Hoogkamp”.
   6.3. Bijzondere situaties
   - Pizzeria Eataliano
   - Basisschool Panorama
   - De Tennisvereniging De Hoogkamp
   - Bakker Hilvers en de tandartspraktijk
   - campers, caravans, bouwafval-containers, pallets met bouwmaterialen

7. Laadpalen op de openbare weg 7
   7.1. Algemeen
   7.2. Gebruikers laadpalen openbare weg
   7.3. Niet gebruikers laadpalen openbare weg
   7.4. Toename laadpalen op de openbare weg

8. Verkeersveiligheid 9
   8.1. Algemeen
   8.2. Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” in combinatie met de wijk Hoogkamp als geheel

9. Deelauto’s 12

10. Vervolg 12

11. Bijlagen:
    I. Tekst gemeente beëindigen laadpalen op eigen terrein met een kabel over het trottoir naar een openbare parkeerplaats.
    II. Gesuggereerde locaties voor “laadpaalpleintjes”
    III. Sluiproute Schelmseweg Amsterdamseweg (Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” en Hoogkamp als geheel)
    IV. Verkeersveiligheid Bakenbergseweg en Jacon Maris oversteek voet - fiets
    V. Parkeren in bochten / optie groenvakken – vergroenen – ontharden/ slinger Israelslaan
    VI. Spiegel Witsenstraat (verkeersveiligheid)

12. Afzonderlijke bijdragen enquêteresultaten per straat en de Hoogkamp als geheel

1. Beknopte samenvatting

Verkeersveiligheid, parkeren en laadpalen vragen in de wijk De Hoogkamp de volle aandacht. Dit blijkt uit een in januari afgesloten online enquête onder de bewoners van deze wijk. De enquête is een vervolg op een in 1917 gehouden Penseelstreek brede enquête waar De Hoogkamp het hoogst scoorde op onvrede op deze onderwerpen. Waar het gaat om de verkeersveiligheid is te hard rijden in alle straten een grote zorg. De smalle straten maakt dit extra gevaarlijk ook nog door in de bochten geparkeerde auto's. Die ontnemen het (over)zicht en dus ook de voorrangssituaties. De Jacob Marislaan, waar de 30 km/uur nauwelijks wordt aangehouden, en het niet geven van voorrang ten opzichte van de zijstraten, springt er als absoluut onveilig uit.
Het parkeren in de bochten is één van de gevolgen van de ontoereikendheid van het aantal parkeerplaatsen. Dit ondanks het gegeven dat er veel geparkeerd kan worden op "eigen terrein" en garages. Zeker in de straten met bovenwoningen is nooit rekening gehouden met het autobezit, dat nog steeds toeneemt. Er zijn nauwelijks "uitwijk-P-terreinen", waardoor er een "waterbedeffect" optreed naar de randen van de wijk (Mesdag-Bakenbergseweg-Jacob Marislaan). Daar is het aantal parkeerplaatsen echter ook beperkt. Grote zorg en onvrede is er over de bestaande en sterke stijgende behoefte aan openbare laadpalen. Dit levert veel onvrede op. Een actief beleid op extra mogelijkheden van de gemeente wordt gemist. Bovendien beïnvloeden de plekken voor openbare laadpalen de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Vooral op het vlak van verkeersveiligheid en voorzieningen voor laadpalen zijn vele suggesties gedaan. De bewoners hopen dat de gemeente en politie de passieve houding omzet naar een actieve houding en de bereidheid toont om met de bewoners tot oplossingen te komen.

Uit de enquête blijkt dat de wijk de nodige problemen aan de orde stelt. De werkgroep zal dit aan het college van burgemeester en wethouders voorleggen met de uitnodiging dit graag met de gemeente te willen bespreken om hen uit te nodigen hoe naar oplossingen kan worden toegewerkt. De lijn is dat de verkeersstructuur op onderdelen tekort schiet. Meest in het oog springend vanuit verkeersveiligheid/ parkeren zijn het voorkomen van parkeren in de bochten (handhaving/plantvakken-bakken) en hardrijden op de Jacob Marislaan (incl. voorrangsituaties) en Bakenbergseweg. Veel aandacht en actie is nodig op de beschikbaarheid van meer openbare laadpalen zonder dat dit het aantal reguliere parkeerplaatsen verminderd.
Bewoners uit de wijk willen graag een bijdrage leveren om dit verder op te pakken. Dat is vanzelfsprekend het geval op die punten waar zij direct "aanwonende zijn". Vanuit de werkgroep zal de actieve communicatie met de wijk worden onderhouden.

2. Inleiding

De werkgroep Leefomgeving van de Wijkvereniging De Penseelstreek houdt zich bezig met de kwaliteit van de openbare ruimte in onze wijk en heeft daarover overleg met de gemeente.

Ruim 5 jaar geleden heeft de werkgroep in alle wijken binnen de Penseelstreek een enquête gehouden naar waar bewoners aandacht vragen voor de leefbaarheid van de woonomgeving. Eén van de onderwerpen waar aandacht voor werd gevraagd was "verkeersveiligheid en parkeren". Dit scoorde in de wijk Hoogkamp het hoogst.

Na corona en er nu meer helderheid is over de wijze waarop de gemeente Arnhem actiever in contact wilt staan met de wijken, heeft de werkgroep zich gebogen over de actuele onderwerpen. Daarbij is het natuurlijk van belang in hoeverre de score uit 2017 voor de Hoogkamp nog steeds up-to-date is. Dit ook omdat de werkgroep in de afgelopen tijd meerdere berichten vanuit de Hoogkamp heeft ontvangen over parkeerdruk, verkeersveiligheid en het gebruik van openbare (parkeer)plekken voor laadpalen.

Om dit te toetsen is er een online enquête gehouden. Deze rapportage bevat de resultaten van die enquête. Deze resultaten zullen door de werkgroep worden gebruikt om in overleg met de gemeente te kijken naar eventuele oplossingen. Bewoners verwachten een actievere houding van gemeente en politie, omdat de ervaring is dat er geen opening is voor het gesprek. Als er ideeën bespreekbaar zijn, zal de werkgroep nadrukkelijk een beroep doen op bewoners van de Hoogkamp om mee te denken. De werkgroep wilt de brug slaan tussen gemeente en bewoners om de kwaliteit van de leefomgeving, in dit geval op het vlak van "parkeren en verkeersveiligheid" optimaal te maken.

3. Aanpak

In lijn met de resultaten van de enquête uit 2018 is gekozen voor een online enquête. De oproep voor deelname is gedaan via een huis-aan-huis flyer, de website van de wijkvereniging, Nextdoor, de nieuwsbrief van de basisschool 't Palet, de website van Tennisvereniging De Hoogkamp en flyers bij Bakker Hilvers. De enquête kon worden ingevuld in de periode 7 december 2023 – 7 januari 2024. Bij de afbakening van de Hoogkamp is het gebied ten westen van de Bakenbergseweg aangehouden. In totaal 724 adressen. [1]
De enquête heeft zich gericht op algemene informatie (woonachtig op straatniveau, autobezit, gebruik laadpalen), parkeren (beschikbaarheid algemeen en laadmogelijkheden in het bijzonder) en verkeersveiligheid.
Met deze aanpak is, met behoud van anonimiteit, getracht om meer specifieke duiding van aandachtspunten te verkrijgen. Dit om voor de agenda met de gemeente specifieker te maken. Dat is mede van belang, omdat de wijk een diversiteit kent aan onder andere type bebouwing (vrijstaand/geschakeld/ beneden- en bovenwoningen), parkeermogelijkheden (eigen terrein – oprit-, straten met parkeren aan één zijde- twee zijden), rijbaan (enkel/dubbel) en type-functie van de straat (doorgaand binnen de straat c.q. wijk; tussen wijken).

4. Respons enquête

De enquête is uitgezet bij 724 adressen. Daarop hebben 241 bewoners de enquête ingevuld. De respons van de enquête is 33%[2]. Voor een online enquête wordt dit als goed beschouwd en daarmee mag het resultaat als voldoende representatief worden beschouwd. Tevens kan worden geconcludeerd dat de noodzakelijke aandacht voor "parkeren en verkeersveiligheid" in de Hoogkamp nog steeds actueel is. Opvallend is dat veel respondenten de moeite hebben genomen om (uitgebreide) toelichtingen te geven. Dit geheel is voor de werkgroep van belang, juist omdat de enquête mede was bedoeld om te bezien of de gevraagd aandacht voor dit onderwerp bij een enquête uit 2019 nog steeds geldt. Dat dit zo is mag ook worden herleid uit de door een groot aantal geënquêteerden genomen moeite om een (uitgebreide) toelichting te geven. Tevens is er een aantal suggesties voor oplossingen ingebracht.

5. Algemene informatie

Van de respondenten heeft 96% één auto, waarvan 39% twee of meer auto's. Volgens de cijfers van het CBS 2020 bedraagt het gemiddelde autobezit per huishouden in Arnhem 80%, zodat gesteld kan worden dat de Hoogkamp een meer dan gemiddeld autobezit kent. Het aantal elektrische (incl hybride plug in) auto's is momenteel 22%. Deze auto's worden nagenoeg 50/50 opgeladen op eigen terrein dan wel openbare weg. Van belang is dat 17% van de respondenten aangeeft op korte termijn serieus

[1] Buiten de enquête zijn de straten oostzijde Bakenbergseweg, Joris vd Haagenlaan, G. Douwweg en Heemstralaan 102-112 gehouden. Redenen: bij dit deel van de wijk is zowel bij de enquête 2018 als nadien geen enkele aandacht voor parkeren/verkeersveiligheid naar voren gekomen. Eén inwoners van de Joris vd Haagenlaan heeft, op verzoek, de enquête alsnog ingevuld.
[2] Zie in de bijlage de respons per straat.

overweegt een elektrische (incl. hybride plug in) auto aan te schaffen. Vanuit dat perspectief zullen de reacties/bevindingen over de openbare laadpaalpunten bezien moeten worden.

6. Parkeren

Voor wat betreft het parkeren kan 60% van alle respondenten de auto parkeren op een afstand < 100 meter en parkeert 28% op eigen terrein/garages. Slechts 4% parkeert in de regel > 200 meter van huis. Dit zijn gemiddelden; aangeven wordt dat met name in de weekenden de gemiddelde afstand > 200 meter is. De betekenis van deze percentages laat zich moeilijk normeren. Voor deze enquête beschouwen we de respons als achtergrond informatie. [3]

6.1. Respons op parkeren "in de eigen straat".

Over de gehele wijk gezien ervaart 37% het parkeren in de eigen straat als probleem. Er is echter een groot contrast per straat. Zo zijn er de uitersten van totaal geen probleem, score 100 %, tot een serieus probleem, score 67%. Voor de duiding van de mate van een "probleem" is de respons vertaalt naar "geen probleem, reëel probleem en een serieus probleem".[4]

De resultaten laten zich per straat als volgt samen te vatten.
In **de Albert Neuhuysstraat** wordt het parkeren door de bewoners als *"geen probleem"* ervaren.
In het overgrote deel van de straten is er sprake van een *"reëel probleem"*[5]. In de toelichting is veel gelijkenis in de beantwoording. Het gaat om :

- Het aantal parkeerplaatsen staat bij lange na niet meer in verhouding tot het aantal woningen en het autobezit waar ooit in "mijn" straat rekening is gehouden; veel huishoudens hebben inmiddels twee auto's en de groei van het autobezit zal alleen maar toenemen;
- Het tekort aan parkeerplaatsen leidt tot parkeren op de hoeken (alle ruimte die ook maar ergens is, wordt benut); parkeren in andere straten (waterbed-effect);
- Het tekort aan parkeerplaatsen dient zich al aan bij de bewoners; door bezoek wordt het probleem nog groter;
- Zeker overdag staan er altijd wel "busjes" (aannemers e.d.), terwijl meerdere dagen bouwafvalcontainers en opslag van bouwmateriaal parkeerplaatsen bezet houden; dit komt ook terug in de toelichting over verkeersveiligheid.
- Eigen opritten worden (steeds) minder benut; sowieso door het bezit van meerdere auto's en toename van het bezit van campers/caravans ; maar ook omdat de oprit wordt benut als deel van de tuin dan wel speeltoestellen.
- Er is steeds (meer) sprake van een "waterbed effect " ; door een tekort aan parkeerplaatsen wordt uitgeweken naar met name de Bakenbergseweg, Jacob Marislaan en de Breitnerstraat.

Van een *"serieus probleem"* is sprake in de **Van Goghstraat**, **Jan Vethstraat** en de **Josef Israelslaan.**
Aanvullend op de genoemde toelichtingen bij *"serieus probleem"* worden de volgende redenen benoemd:

- De combinatie van onder- en bovenwoningen is voor wat betreft het (oorspronkelijk ingeschat) autobezit ernstig achterhaald. Het groeiend autobezit (ook in de sfeer van tweede auto's)

[3] "acceptabel" geachte loopafstanden van een woning laten zich moeilijk normeren. Het begrip/de beleving verschilt van persoon tot persoon en type gebied. In een CROW publicatie wordt verwezen naar enkel buitenlandse onderzoeken. Dit geeft een beeld (2016 !) van een acceptabele loopafstand van een woning tot een parkeerplaats van 150 meter.

[4] In de verhouding "geen probleem" en "wel een probleem" is, om dit in perspectief te plaatsen, als definitie in de toelichting de volgende definitie aangehouden: op de vraag "ervaart u parkeren als een probleem in uw straat ?" geen probleem bij nee tussen de 100 en 90%" ; "reëel probleem bij ja tussen de 10 en 40% en een serieus probleem bij ja tussen de 40" en 100 %

[5] **Jacob Marislaan, Bakenbergseweg, Breitnerstraat, Mauvestraat, Mesdaglaan, Voermanstraat, Witsestraat.**

maakt het parkeerprobleem nog groter. Daar komt nog eens bij dat in de **Van Gogh- en Jan Vethstraat** slechts aan één zijde van de straat geparkeerd kan worden. Parkeren in de eigen straat is daarmee “een toevalstreffer”. Zeker ’s avonds en in de weekenden is er een zoektocht in de omliggende straten.

6.2. Respons op parkeren “in de wijk de Hoogkamp”.

De respons op de vraag “Ervaart u de Hoogkamp als een wijk met parkeerproblemen?” levert geen significant ander beeld op ten opzichte van de beantwoording en toelichtingen ten opzichte van de reacties p[de vraag “Ervaart u in zijn algemeenheid parkeerproblemen in uw straat?”. In de toelichtingen worden veel relaties gelegd tussen het parkeerprobleem in de gehele wijk de Hoogkamp en de verkeersveiligheid. Het gaat dan om het effect in parkeren op de bochten van de straat waardoor er slecht zicht is op de kruisigingen, de oversteken zijn geblokkeerd en doorgang op de trottoirs met name voor kinderwagens en rolstoelen. Dit zal verder aan de orde komen bij het hoofdstuk Verkeersveiligheid.

Suggesties:

- Meer handhaving op foutparkeren (incl. caravans / campers)
- Niet langer toestaan dat opritten worden veranderd in tuin/uitbouw

6.3. Bijzondere situaties.

In de toelichting op de ervaren problemen in het parkeren wordt (in meer of mindere mate) verwezen naar een aantal specifieke oorzaken. Het gaat dan om:
Het parkeer (gedrag/effect) bij **Pizzeria Eataliano** (hoek Josef Israelslaan en Bakenbergseweg); de pizzeria, heeft een verkeersaantrekkende vanuit een wijdere omgeving. werking. Het zorgt niet alleen voor problemen bij het parkeren maar ook verkeersveiligheid.
Essenties: Met name vanaf de namiddagen en begin van de avond staat de straat vol met auto's van bezoekers (gasten) , afhalers en medewerkers, op andere tijden (mn doordeweeks) door leveranciers. Naast het in beslag nemen van parkeerplaatsen, wordt er geparkeerd op de stoep (in bochten) en voor opritten. Verder is met grootte regelmatig het trottoir onbegaanbaar door fietsen/scooters veelal door bezorgers. Dit blokkeert ook voor passanten met een wandelwagen, rollator of rolstoel. Parkeren auto’s en fietsen op het trottoir belemmert het zicht/doorgang op de kruising. Effect op verkeersveiligheid.
Suggestie: in de respons wordt aangegeven dat de eigenaar wel meedenkt aan het parkeren

Basisschool Panorama
Het is geen nieuw probleem, maar wederom komt de Verkeerschaos bij deze basisschool naar voren. Het behoeft dan ook geen verdere toelichting. Specifiek voor deze situatie kwam naar voren:

- Een groot deel van het personeel komt met de auto. Die staan dan de hele dag op parkeerplaatsen direct bij de school.
  Suggestie: De school kan zelf afspraken maken om het personeel te laten parkeren in straten waar meer ruimte is. Bijv. Parallelweg Amsterdamse weg.
- Direct tegenover de school staan 2 laadpalen met 4 laadpunten. Dit is bijzonder onhandige plek.
  Suggestie: verplaats deze laadpalen naar een andere locatie. (zie laadpalen) kan heel verschillende oorzaken hebben. Het kan bijvoorbeeld komen door de infrastructuur:

De **Tennisvereniging De Hoogkamp** levert de nodige parkeerproblemen op. Dit mate name in de Breitnerstraat, waarbij dit zich met name voordoet bij competitiewedstrijden en toernooien.
Suggestie: is dat de vereniging actief bezoekende teams verzoekt “elders” te parkeren en eigen spelers dringend verzoekt om bij competitiewedstrijden “de fiets te pakken”.

In enige mate wordt het parkeren bij **Bakker Hilvers en de tandartspraktijk** benoemd. Met name bij Hilvers is er op het piekmoment "zaterdag" een ongewenst parkeergedrag in de bocht en dubbel parkeren. Dit raakt de doorgang en de verkeersveiligheid.

In zijn algemeenheid komt ook het meerdaags parkeren van **campers, caravans, bouwafval-containers en pallets met bouwmaterialen** naar voren.
Suggestie: gerichte handhaving politie/boa's.[6]

7. Laadpalen op de openbare weg

7.1. Algemeen.
Zoals eerder benoemd is er in de Hoogkamp een hoog percentage aan autobezit, te weten 96%. Van dat bezit . Van de autobezitters heeft bijna een kwart (22%) een elektrische/hybride plug-in auto. Dit percentage zal snel toenemen, omdat 16% van de respondenten heeft aangegeven zeer zeker binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug-in auto zal aanschaffen. Daarboven heeft 17% aangegeven dat er een grote kans is dat zij binnen 3 jaar zo'n aanschaf zullen doen.
Het bezit en verwachte aanschaf verschilt sterk per straat. Zo is de reactie vanuit de Van Goghstraat dat er geen bezit is van elektrische/hybride plug-in auto. Zo'n 11% zal binnen 3 jaar zeker zo'n auto aanschaffen en 5% misschien. Aangetekend wordt dat de respons laag was. Daarentegen is het bezit in de Mauvestraat hoog: 39% bezit; 30% zeker aanschaf; grote kans aanschaf 22%). Zeker voorgenomen aanschaf is hoog. Ander voorbeeld: 58% van de respondenten van de Bakenbergseweg geeft aan zeker binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug-in auto te gaan aanschaffen. Een sterke groei kan ook uit de beantwoording van de respondenten in de straten worden afgeleid. Hier wordt verhoogde aandacht voor een oplossing van de gemeente verwacht.

7.2. Gebruikers laadpalen openbare weg
De bezitters van elektrische/hybride plug-in auto's laden voor gemiddeld 50% op eigen terrein en 50% op de openbare weg op.
Zo'n 50% van degenen die op de openbare weg moeten laden ervaart daarbij problemen. Niet alleen wordt de beschikbaarheid als veel te weinig beschouwd. Veel reacties gaan over het "oneigenlijk/niet efficiënt" gebruik van de openbare laadpalen.
Daarbij moet gedacht worden aan:

- Het parkeren van "niet elektrische/hybride plug-in auto's" op laadplekken; hier wordt verwezen naar het groot tekort aan parkeerplaatsen en komt vaak naar voren bij laadplaatsen in straten met een "serieus probleem" in het reguliere parkeren.
- Veel "laadpaalklevers", mensen van wie de auto al lang is opgeladen, laten de auto als ware het een reguliere parkeerplaats staan.

Dit "oneigenlijk/niet efficiënt" gebruik, staat niet in verhouding tot "de schreeuw" om meer laadpalen.
Overall wordt opgemerkt dat er veel rondgereden moet worden ("zwerfladers") , via een "laadpaal-app" gezien kan worden waar een plek vrijkomt maar dat zien medewijkgenoten ook en is er "een run", voor bezoek met een elektrische auto is het echt een ramp "te kunnen laden". Extreem voorbeeld is een familielid dat op 200 km afstand woont en vaak "moet laden" het een ware zoektocht is, ook in omliggende wijken.
Gelet op de voorziene groei is (zie 7.4.) er een oproep aan de gemeente om snel met een oplossing te komen in de sfeer van "parkeerpleintjes".
Suggesties: parkeerplaats bij sportzaal, terrein Mesdag waar geruime tijd een zandopslag was en binnenterrein garageboxen (particulier bezit, bijv. Van Gogh-Israel-Voerman-Mesdag).

[6] Gerichte handhaving politie/boa's komt ook naar voren bij parkeren in bochten.

7.3. Niet gebruikers laadpalen openbare weg

Van de niet gebruikers van een laadpaal op de openbare weg (respondenten die geen E-auto hebben en respondenten die laden op eigen terrein) , ziet 16% deze laadpalen als problemen. De problemen richten zich op:

- Nemen reguliere parkeerplekken in beslag (let op sowieso tekort);
- Palen op het trottoir zijn een hinderlijk obstakel, beperkt de doorgang voor voetgangers[7];
- Onlogische plekken, namelijk in straten waar al grote parkeerdruk is.

Verbijzonderde opmerkingen/bezwaren:

- Geen enkel overleg over de plaatsing met de direct omwonenden ; geeft irritatie;
- Aanvraag van een invalideparkeerplaats is complexer en wordt zeer kritisch benaderd;
- Laadpalen in eigen tuin en parkeren op de openbare weg met een kabel over het trottoir, wordt , ook al wordt dat meestal afgedekt met een rubberen mat, als gevaarlijk beschouwd en hinderlijk voor voetgangers (slecht ter been); geen beeld of dat is toegestaan.
- Op een enkele plek een “greenwheels” parkeerplaats; welk beleid is er juist in de combinatie met de laadplekken.

7.4. Toename laadpalen op de openbare weg

De landelijke trend is dat het aantal laadpalen op de openbare weg zal toenemen. Dat is ook de verwachting in de Hoogkamp gelet op het percentage van 33% van de respondenten die aangeven zeer zeker of hoogst waarschijnlijk binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug auto te zullen aanschaffen. Natuurlijk is wel zo dat een deel op eigen terrein zal parkeren/opladen . Zo’n 38% ziet deze trend als “een probleem”. Het onlangs door de gemeente Arnhem afgekondigde beleid om een einde te maken aan het leggen van laadkabels over de stoep tussen de privé (voor)tuin en een openbare parkeerplaatsen. Dit was tijdelijk toegestaan. Nu de betreffende bewoners een laadpaal op de openbare weg kunnen aanvragen is het laden vanuit de eigen tuin niet meer nodig. De benoemde problemen zijn nagenoeg gelijk aan de punten die onder 7.2. en 7.3 zijn benoemd.

Overall (vanuit de gebruikers als niet gebruikers) komt vooral naar voren:

- er is een enorme behoefte aan uitbreiding van het aantal laadpunten echter zonder dat ten koste gaat van reguliere parkeerplekken;
- door het gedogen van “laden vanaf de eigen tuin naar de weg” op te heffen is er zelfs een noodzaak tot verantwoorde (!) uitbreiding; immers bewoners met een E-auto moeten op de openbate weg gaan laden;
- er zijn diverse suggesties over uitbreidingen via bijv. “laadpaalpleintjes;
- communicatie tussen gemeente en “de wijk” wordt erg gemist. Ook waar het gaat om de locatiekeuzes bestaande/nieuwe laadplekken op de openbare weg. Er is bereidheid om mee te denken.

LET OP: Na het afsluiten van de enquête heeft de gemeente besloten om laadkabels over het trottoir niet meer te willen gedogen. Veiligheid op het trottoir en voorkomen van het claimen van een eigen parkeerplaats zijn de belangrijkste argumenten. In de enquête werd in de respons het aspect veiligheid en verstoring van het straatbeeld genoemd. Dit zal een druk op openbare laadpalen nog verder toenemen. In een aantal gemeenten wordt gewerkt met een kabelgoot in het trottoir en commitment “met de buren”. Dit is nu buiten de enquête gehouden, maar kan wel een rol spelen bij de eventuele uitwerking.

[7] Onlangs heeft de gemeente aangegeven geen gedoogbeleid meer te voeren op “snoeren” over het trottoir. De betreffende bewoners zullen zelf moeten voorzien in een laadpaal op de openbare weg/gebruik maken van openbare laadpalen. Zie ook onder 7.4.

8. Verkeersveiligheid

8.1 Algemeen

Waar het gaat om de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat de respondenten zowel de eigen straat (51%) als de wijk de Hoogkamp (46%) als verkeersonveilig ervaren**.** Opvallend is dat er door de respondenten uitgebreid(totaal 109) is toegelicht wat die verkeersonveiligheid is. Veel van deze verkeersonveiligheid (straat en wijk) valt deels samen met de parkeerproblematiek. Het gaat dan om het parkeren in de bochten. Dit is het grootste euvel waardoor bij kruisingen voor fietsers en auto's er geen zicht is op de verkeerssituatie (rechts voorrang). Er moet vaak flink gered worden. Veilig oversteken voor voetgangers (kinderen-minder validen) in de bochten lukt niet. Dit alles ook al doordat er te hard wordt gereden (> 30 km). Veel trottoirs zijn op veel plekken te smal en vaak geblokkeerd door half op de stoep geparkeerde auto's /busjes waardoor over straat gelopen moet worden. Zeker voor kinderen is dit onveilig en dit geldt ook bij de mogelijheid om op de stoep te spelen". De snelheid/voorrangssituaties op de Jacob Marislaan (30 km) komt als absoluut probleem naar voren. Ook de Bakenbergseweg wordt genoemd als "racebaan" met een grote onveiligheid voor de fietsers op de smalle fietsstrook.
Suggesties:

- Handhaving politie/boa's (is eenvoudig uit te voeren)
- Inrichting bochten – "trottoir-oren"- icm paaltjes/planten (wilgentenen) vakken-bakken; bewoners geven aan deze plantenvakken/bakken zelf te willen onderhouden; bijvangst is dat dit bijdraagt aan "het tegelwippen" . Ontharden en vergroenen als klimaatmaatregel.

8.2. Respons op verkeersveiligheid "in de eigen straat" en Hoogkamp als geheel
Vanwege de enorm hoge respons met toelichting over verkeersveiligheid op straatniveau en ook bij de Hoogkamp als geheel, Zijn de (samengevatte) toelichtingen per straat hierna vermeld.

<u>1. Parallelweg Amsterdamseweg:</u>
- sluiproute Schelmseweg naar Jacob Maris (vice versa) ;

Suggestie : sluit de doorgang Parallelweg en Neuhuysstraat (ter hoogte van huisnr 1 -2) alleen voor auto's af; Parallelweg wordt dan "een doodlopende weg";

<u>2. Albert Neuhuysstraat:</u>
- sluiproute Schelmseweg naar Jacob Maris (vice versa);

<u>3. Bakenbergseweg (83%! van de respondenten geeft aan "onveilig"):</u>
- te hard rijden (100% respondenten),
- veilig oversteken voetgangers (kinderen!) lukt niet ,
- fietsstrook veel te smal (denk ook aan formaat Baboe-achtige fietsen),
- fietsstrook wordt deels bezet door busjes,
- fietsstrook geperst tussen geparkeerde autos'en langsrazend verkeer (inclusief zwaar verkeer),
- fietsstrook wordt veel gebruikt door fietsers op weg naar de hockeyvelden, tennisvelden, basisscholen, Warnsborn en naar het terrein van Elver (mensen met een verstandelijke beperking),
- risicokruising Bakenbergseweg /Heemstralaan/JacobMaris; fietsers door hard rijden;

Suggesties:

- Risicokruising Bakenbergseweg-Heemstralaan-Jacob Marislaan- "maak een witte stip in het midden dat visueel het idee geeft van een rotonde/ aan te houden rijrichting; (beïnvloedt rij-gedrag) ,
- zebrapaden als maatregel voor het veilig oversteken en bezie andere snelheidsbeperkende maatregelen,
- verlaag maximaal toegestane snelheid van 50 naar 30 km n pas de weginrichting hierop aan,
- snelheidscontroles.

4. Breitnerstraat

- op de splitsing met Jacob Marislaan wordt geen voorrang verleend; met name voor fietsers is dit erg onveilig (idee dat automobilisten op de Marislaan nauwelijks doorhebben dat zij geen voorrang hebben);
- noordelijke deel heeft een bocht, door zeer smalle straat is dit een gevaarlijke bocht voor fietsers.

Suggesties:

- snelheid op Jacob Maris te hoog; drempels a la Parkweg
- spiegel bij gevaarlijke bocht voor fietsers

5. Jacob Marislaan (84 %! van de respondenten geeft aan "onveilig")

- er wordt veel te hard gereden, totaal geen beleving dat het om een 30 km weg gaat; is een doorgaande weg richting meerdere wijken; veel busjes/transportauto's/vrachtverkeer; "drempels zijn (belachelijk) laag";
- ingreep vanuit aanpak Sterrenberg, lichte verhoging van de kruisingen, heeft totaal geen effect; een asfaltweg met gescheiden rijbanen wordt niet gezien als een 30 km weg, 70 km is geen ongebruiklelijke snelheid; drempels zijn verlaagd (!), bij het ontwerp is geen rekening gehouden met 30 km weg ; de aanduiding van 30 km is enkel een klein verkeersbord; klachten zijn ingediend bij de gemeente en de wijkagent maar er wordt niet naar geluisterd;
- gevaarlijke voorrangssituatie met splitsingen/kruisingen met achtereenvolgens de Mauvestraat-Breitnerstraat, Jan Vethstraat, Van Goghstraat en Voermanstraat; deze straten hebben voorrang; als extra veiligheidsrisico komt daarbij dat door parkeren op de hoeken het overzicht helemaal weg is;
- zelfstandig oversteken van kinderen naar speeltuin aan Apolstraat is onmogelijk

Suggesties

- pas "verhogingen" aan naar echte drempels,
- snelheidscontroles, handhaven parkeren in bochten,
- haaientanden om voorrangssituaties te verduidelijken,
- zebrapaden, zeker in de oversteek naar het speeltuintje Apolstraat,

6. Jan Vethstraat

- te hard rijden,
- door parkeren in de bochten geen zicht bij kruisingen/splitsingen,
- splitsing met Jacob Marislaan erg gevaarlijk (hard rijden en geen voorrang),
- met regelmatig worden auto's op de stoep geparkeerd waardoor rolstoelen en kinderwagens noodgedwongen de weg op moeten om hun weg te vervolgen.

Suggestie

- handhaven parkeren in bochten.

7. Josef Israelslaan

- te hard rijden
- erg gevaarlijk voor fietsers door te hard rijden van auto's en bestelwagens, parkeren in de bochten en veelheid aan kruisingen,
- zeker na 17 u en in de weekenden staan aan beide zijden van de weg geparkeerde auto's. Er kan maar één auto tussendoor. Door smalle trottoirs is het over de straat lopen door voetgangers erg gevaarlijk (zeker in het donker),
- er wordt vaak geparkeerd binnen 5m in "de slinger" binnen de kruising Josef Israelslaan / Voermanstraat, de situatie is erg onoverzichtelijk – ook voor kinderen die op het veldje willen spelen-
- (a sociaal) parkeergedrag bij bakker Hilvers en pizzeria maakt die kruisingen erg onveilig.

Suggestie

- handhaven parkeren in bochten,
- in de bochten (zeker bij "de slinger") aanleggen van groenvakken met wilgentenen; voorkomt parkeren, minder verharding meer groen (door bestrating vaan plassen).

8. Mauvestraat
- te hard rijden,
- met name voor kinderen onveilig: in de weekenden staat het vol met geparkeerde auto's icm de harde rijders is het erg gevaarlijk om zelfstandig over te steken.

9. Mesdaglaan
- situatie Panaroma (blijft) onveilig, bij uitgaan is er een mix van kinderen die oversteken, auto's die lukraak geparkeerd staan.
- sluiproute bij files A12 maar ook , als het vol staat op de Schelmseweg die drukte te omzeilen.

Suggesties:

- maak aansluiting Schelmseweg en Amsterdamseweg vanaf Mesdaglaan naar Amsterdamseweg eenrichting verkeer de wijk uit; Bakenbergseweg en Marislaan worden dan "de ingangen voor de wijk; wel (in het begin) stevig handhaven,
- laat de school hier blijvend aandacht aan besteden; het gaat om gedrag van ouders,
- hard rijden (totaal geen besef dat dit een 30 km weg is) – bij klachten reageert gemeente niet.

10. Van Goghstraat
- als voetganger en fietser is het onveilig om over te steken door auto's die op de hoeken en stoep geparkeerd staan; geen goed overzicht; ook staan bouwketen soms wel weken precies op de hoeken permanent geparkeerd,
- veel overhangend groen icm smalle stoepen, vaak gedwongen over straat te lopen, (voldoen trottoirs wel aan de voorgeschreven breedte ?),
- weginrichting geschikt als 1 rijstrook maar 2 richtingsverkeer; elkaar kruisen vaak lastig en voor fietsers niet te doen
- door drukte, wordt er geparkeerd bij garageboxen, die daardoor niet op kunnen.

Suggestie:

- maak Van Goghstraat éénrichtingsverkeer; vanaf Israelslaan richting Mesdag en vanaf Israelslaan richting Jacob Maris

11. Voermanstraat
- -te hard rijden,
- passeren met auto's kan niet kan (te smal); fietsers "in de knel",
- door geparkeerde auto's kunnen kinderen op hoeken nauwelijks over te steken; gevaarlijk bij lopen naar grasveld (speelplek),
- onveilige "slinger" (geen zicht door bocht in de kruising); verkeer komend vanaf Isrealslaan naar Neuhuysstraat; gevaarlijke situatie voor spelende kinderen rond grasveld en fietsers (al een keer een ongeluk)

Suggestie

- bekijk de "slinger" op risico met name voor kinderen,
- voorkomen van parkeren in de bochten door groenvakken.

12. Witsenstraat
- -te hard rijden,
- parkeren door ouders Panaromaschool,
- gevaar in de bocht.

Suggestie:

- Spiegel in de bocht.

Op basis van al deze reacties mag geconcludeerd worden dat in meer of mindere mate er in de hele wijk sprake is van een diversiteit aan verkeersonveilige situaties. Kijkend naar de rode draden en

aangeleverde suggesties gaat het in de kern van de wijk om te hard rijden en parkeren in de bochten. Hier ligt de focus in de suggesties op handhaving en herinrichting (ontharden en vergroenen) in de bochten. Vanzelfsprekend is er een “kip-ei” relatie tussen het tekort aan parkeerplaatsen en het parkeren in bochten.
De veiligheid op de Bakenbergseweg, maar zeker de Jacob Marislaan kent de eigen dynamiek door het karakter en de functies van die straten. De Jacob Marislaan springt er dan extra uit, nu dat een 30 km weg is en gevaarlijke kruisingen met verkeer “van rechts” kent.
Het overzicht biedt voldoende handvat om te bezien waar de gemeente voor open staat en waar bewoners een actieve rol kunnen vervullen. Ook hier geldt dat bij specifieke suggesties de woonomgeving van direct betrokken bewoners wordt geraakt. Eerst zal bij hen natuurlijk nagegaan moeten worden in hoeverre zij zich hierin herkennen en in opties kunnen/willen meewerken.

9. Deelauto’s

In de enquête is geen aandacht besteed aan het gebruik van “deelauto’s”. Een aantal inwoners van de Hoogkamp maakt hier gebruik van/hebben dit actief georganiseerd. In de respons op de enquête is dit als een suggestie genoemd, dat bijdraagt aan:

- Reductie van het autobezit,
- Positief effect irt tot verkeersveiligheid en parkeerdruk,
- Bewustwording om niet meer te denken vanuit het gebruik van de auto en meer vanuit het denken vanuit lopen, fietsen en gebruik OV.

De werkgroep Mobiliteit binnen Hoogkamp Energie verkent de mogelijkheden naar het delen van een elektrische auto. Ook willen zij kijken naar andere mogelijkheden zoals openbaar vervoer en fietsen. Een vijftal wijkgenoten heeft al aangegeven mee te willen doen. Heb je ook interesse? Mail dan naar mobiliteit@hoogkampenergie.nl.. Zie de website Hoogkamp Energie Arnhem - Mobiliteit.

10. Vervolg
Uit de enquête blijkt dat de wijk de nodige problemen aan de orde stelt. De werkgroep zal dit aan het college van burgemeester en wethouders voorleggen met de uitnodiging dit graag met de gemeente te willen bespreken om hen uit te nodigen hoe naar oplossingen kan worden toegewerkt. De lijn is dat de verkeersstructuur op onderdelen tekort schiet. Meest in het oog springend vanuit verkeersveiligheid/ parkeren zijn het voorkomen van parkeren in de bochten (handhaving/plantvakken-bakken) en hardrijden op de Jacob Marislaan (incl. voorrangsituaties) en Bakenbergseweg. Veel aandacht en actie is nodig op de beschikbaarheid van meer openbare laadpalen zonder dat dit het aantal reguliere parkeerplaatsen verminderd.
Bewoners uit de wijk willen graag een bijdrage leveren om dit verder op te pakken. Dat is vanzelfsprekend het geval op die punten waar zij direct “aanwonende zijn”. Vanuit de werkgroep zal de actieve communicatie met de wijk worden onderhouden.
Tevens zal aansluiting worden gezocht met de werkgroepen Hoogkamp Energie en Biodiversiteit.

Bijlagen : LET OP: in de bijlagen is een aantal suggesties op kaart weergegeven; dit is niet uitputtend en geheel willekeurig geselecteerd

I. Laadkabels over de stoep (hoofdstuk laadpalen)

Het is volgens de gemeente Arnhem niet langer toegestaan om laadkabels over de stoep te leggen tussen de privé voortuin en een openbare parkeerplaats. Het is nooit toegestaan geweest echter de gemeente gedoogt de kabels over de stoep tijdelijk. Hier komt waarschijnlijk dit jaar een einde aan. Het gedogen stopt omdat iedere bewoner al een tijdje een laadpaal kan aanvragen bij de gemeente. Deze paal komt dan aan de straat te staan waardoor het laden vanuit de tuin niet langer nodig is. Aanvragen kan via https://www.laadpaalaanvragen-oost.nl
Denk bij de laadkabel over de stoep ook aan je aansprakelijkheid bij eventuele valpartijen en de toegankelijkheid van je straat voor mensen die moeilijk ter been zijn. Er zijn alternatieve om de kabels in goten te leggen of via een laadarm bovenlangs te laten lopen maar de gemeente wil ook af van het gedoogbeleid omdat bewoners openbare parkeerplekken 'claimen' met een eigen laadpaal in de tuin. Bewoners met een eigen oprit kunnen uiteraard gewoon blijven laden met een eigen laadpaal.

II. Gesuggereerde locatie "laadpalenpleintje" (hoofdstuk laadpalen)



Gesuggereerde locatie "laadpalenpleintje"
(voormalige) zand/bestratings opslag Mesdaglaan



Gesuggereerde locatie "laadpalenpleintje"
Parkeerterrein School Witsenstraat



Gesuggereerde locatie “laadpalenpleintje”
Particuliere garagebinnenplein ingang Van Goghstraat

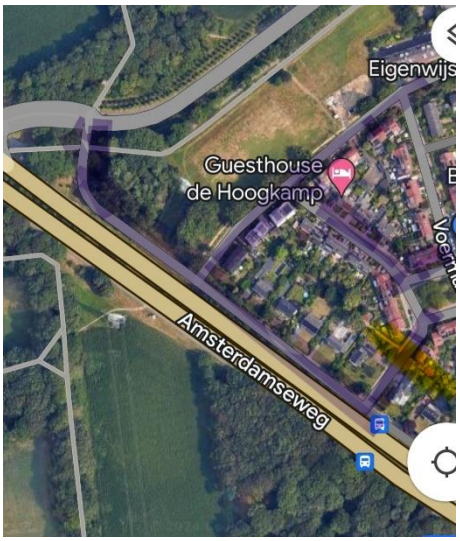
Kaart met openbare laatpaalplekken





Voorbeeld kabelgoot

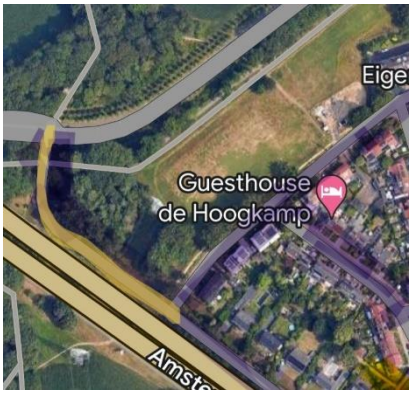
III. Sluiproute Schelmseweg Amsterdamseweg (Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” en Hoogkamp als geheel)



Totaalplaatje Sluiproutes Schelmseweg – Parallelweg Amsterdamseweg- Neuhuysstraat – Mesdaglaan (vise versa)

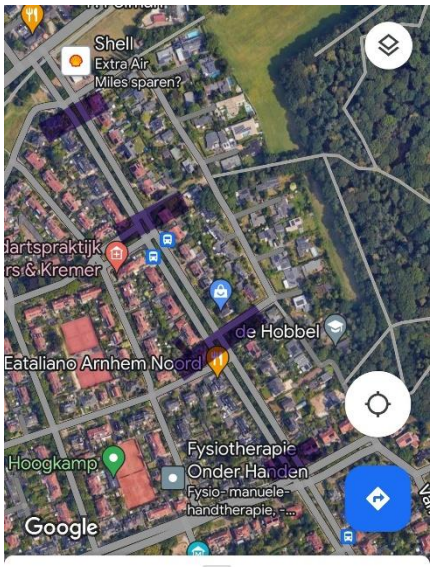


Sluiproutes Parallelweg Amsterdamseweg- Neuhuysstraat
Gesuggereerd: afsluiten voor auto's

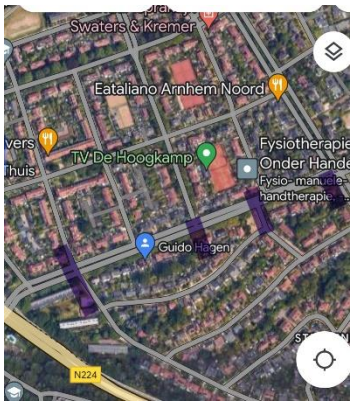


Sluiproute Schelmseweg naar de wijk :
Gesuggereerd: éénrichtingverkeer "de wijk uit" / de wijk in via de Jacob Maris

IV. Verkeersveiligheid Bakenbergseweg en Jacon Maris oversteek voet - fiets



Gesuggereerd
- zebrapaden en fietsoversteek (rode markering)
Bakenbergseweg



Gesuggereerd
- zebrapaden en fietsoversteek (rode markering)
Jacob Marislaan



Gesuggereerd
- Jacob Marislaan zebrapad naar Speeltuin (vise versa)

V. **Parkeren in bochten / optie groenvakken (wilgenbak**)



Voorbeeld (!!!!!)
Gesuggereerd
- paars - parkeren in bochten –

NB:
Geel : genoemde slinger Israelslaan incl oversteek kinderen naar speelterrein



optie plantvak (vergroenen-ontharden)

(voorbeeld burgemeesterswijk)

VI. Spiegel Witsenstraat (verkeersveiligheid) Gesuggereerd

