Hoi Stephan,

Zoals afgesproken ontvang je hierbij de uitgangspunten vanuit Verkeer en Vervoer voor ontwikkeling van wat nu nog De Oksel genoemd wordt. Zoals te verwachten in deze fase beperken de uitgangspunten zich voornamelijk tot hoofdlijnen. Toch wil ik ook al wat detaillering aangeven die w.m.b. niet vroeg genoeg op tafel kan liggen.

De punten:

- Conform beleid (GVVP) staat de Fiets op 1. Het is dan ook zaak om daar vanaf de eerste potloodstreken vanuit te gaan: begin met het ontwerpen van de fietsstructuur/-ontsluiting en werk vanuit die gedachte verder aan de infrastructuur.
- Vanuit dit eerste perspectief zie ik een (of twee) ontsluiting(en) van de wijk voor langzaam verkeer ontstaan aan de oostkant, De Zulthe. Hier ligt al een vrij liggend fietspad om op aan te sluiten. Dit is de kortste verbinding met verschillende voorzieningen die vooral in/rond het centrum liggen, maar ook de HOV-bushalte.
- Optioneel is een verbinding voor langzaam verkeer naar het zuiden, richting de bestaande wijk. Je kunt dan aansluiten op de Oudgenoegstraat of Woldzoom. Deze verbinding zal ook afhankelijk zijn van de opstelling en wensen van de huidige omwonenden.
- Gemotoriseerd verkeer wordt ontsloten op de Maatlanden. Ik zie daar bij voorkeur halverwege een rotonde ontstaan: een veilige en snelheid remmende aansluiting. Optioneel kun je denken aan een ontsluiting aan de noordkant, in de buurt van de bestaande rotonde.
- Als ontsluiting bij calamiteiten kan de fietsontsluiting op De Zulthe ingezet worden, en/of een fietsontsluiting aan de zuidkant.
- In plaats van een ‘traditionele’ 30-zone kan een (woon)erf (15 km/h) een goed uitgangspunt zijn voor inrichting van de wijk. Voordeel van een erf is minder ruimtebeslag (bijv. geen trottoir nodig) en het verblijven staat nog meer centraal dan in een 30-zone. Nadeel van een erf is dat de uitwerking van de inrichting meer gedetailleerde aandacht vraagt, waarbij een integraal ontwerp essentieel is (stedenbouw, groen én verkeer).
- Parkeren bij woningen vindt plaats op eigen terrein. Essentieel is dat waar er 2 of meer parkeerplekken op eigen terrein aangelegd worden, deze onafhankelijk van elkaar bruikbaar zijn. Dus niet een traditionele rechte oprit naar de garage waar 2 auto’s achter elkaar op kunnen staan = niet functioneel.
- Overkoepelend is Duurzaam Veilig het uitgangspunt bij de inrichting en ontwerpkeuzes. De richtlijnen van het CROW/Fietsberaad zijn daarbij de te gebruiken handvatten. Zoals je waarschijnlijk weet zijn deze niet in een mail te vatten.

Tot zover de eerste input, niet uitputtend. Ik denk graag integraal verder mee 😊