

Tekst mondelinge inbreng 19 juni 2024 opiniërende vergadering door Ad Nederlof en Astrid Donders namens de werkgroep leefomgeving van de wijkvereniging Penseelstreek

Geachte leden van de raad,

Allereerst dank dat wij vanuit de werkgroep Leefomgeving van de Penseelstreek alsnog onze schriftelijke inbreng ten behoeve van de behandeling van het Duurzaam Mobiliteitsplan konden aanleveren. En dat ook nu te kunnen toelichten.

In onze schriftelijke inbreng aan uw raad ¹hebben wij de context van onze inbreng toegelicht. Kort gezegd. Uit een online gehouden enquête blijkt dat door de bewoners van de wijk De Hoogkamp een zeer groot gebrek aan verkeersveiligheid, een tekort aan parkeervoorzieningen en een extreem tekort aan openbare laadpalen wordt ervaren.

Als we afpellen waar de essentie van de problemen zitten en daarmee rekening houden met de karakteristiek van de wijk, komen we tot de volgende punten die een nadrukkelijke relatie met de inhoud van dit beleidsplan hebben.

Ik noem dan in eerste instantie het onderwerp **Verkeersveiligheid**.

Onder paragraaf 5.1. geeft u aan dat bij de snelheid van 30 km/u een goede, passende inrichting van de weg van groot belang is. Enkel een bordje neerzetten is niet voldoende.

Wij onderschrijven dit uitgangspunt volledig. In uw plan vermeldt u terecht dat, en dat geldt voor elke gemeente in Nederland, de kijk op verkeersveiligheid gedaan moet worden vanuit de risicobenadering. Een pro-actieve aanpak. Dit is ook de afspraak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid overeengekomen tussen Rijk, Provincies en gemeenten.

Waarom dit aanloopje ?

In de Hoogkamp is er op meerdere plekken sprake van verkeersonveiligheid. Expliciet haal ik nu de situatie op de Jacob Marislaan aan. Naast de Schelmseweg is de Jacob Marislaan de directe verbindingsweg tussen de Amsterdamse weg en de Bakenbergseweg.

Dit Jacob Marislaan is een 30 km weg. Echter er wordt veel en veel harder gereden. De risico's hoeft ik u niet te noemen. Wel benadruk ik dat er ook nog eens vijf straten zijn die ten opzichte van de Jacob Marislaan van rechts komen. Op deze 5 kruisingen is er totaal geen overzicht voor alle verkeersdeelnemers. Door de bewoners is aangegeven dat het een ware kamikaze actie is de Jacob Marislaan op te rijden.

In uw beleidsplan wordt aangegeven dat de risicogerichte aanpak verkeersveiligheid aan de orde is bij grootschalig onderhoud. Daar gaan ook de financiële middelen naar toe. Ons pleidooi is dat bijvoorbeeld via een 'quick scan risicoanalyse' de benodigde risico's ook op andere wegen in beeld worden gebracht en er budget is om passende maatregelen te nemen. Vanzelfsprekend vragen wij u dit bij voorrang op de Jacob Marislaan te doen.

Ik noemde zojuist al het parkeren in bochten. Dat de benodigde **parkeercapaciteit** onvoldoende is voor de Hoogkamp is inherent aan de karakteristiek van de woonwijk en het toegenomen autobezit. De bewoners geven aan dat bij het probleem van parkeren in de bochten in de afweging met het tekort aan parkeerplaatsen, een aanpak gericht op verkeersveiligheid de voorkeur verdient. Als creatieve oplossing zou in lijn met het succesvolle tegelwippen, via klinkerwippen de bochten, niet alleen ten koste van het trottoir maar zeker ook ten koste van de weg, groenperken aangelegd

¹ Zie de schriftelijke bijdrage bij de stukken incl. rapportage enquête Verkeersveiligheid, Parkeren en Openbare Laadpalen infra

kunnen worden. In lijn met de door u voorgestane vergroening en minder verharding. Ook hiervoor zou in het beleidsplan maar zeker ook in de middelen meer slagkracht moeten komen.

Tenslotte vraag ik nog uw aandacht voor nog een majeur onderwerp uit de resultaten van de enquête. En dat is de beschikbaarheid van **openbare laadpalen**. In het beleidsplan wordt niets gezegd over de transitie van fossiele voertuigen naar elektrische voertuigen en de wijze waarop de gemeente dat actief wilt faciliteren.

Van de autobezitters in de Hoogkamp 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.

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.

Bewoners missen een proactieve rol van de gemeente in het realiseren van laadpaalpleintjes. Nu reageert de gemeente enkel op individuele aanvragen. Door bewoners zijn diverse suggesties over "laadpaalpleintjes" gedaan.

In aansluiting op onze brief, de resultaten van de enquête, dank, dat ik deze punten nog extra onder uw aandacht heb mogen brengen.