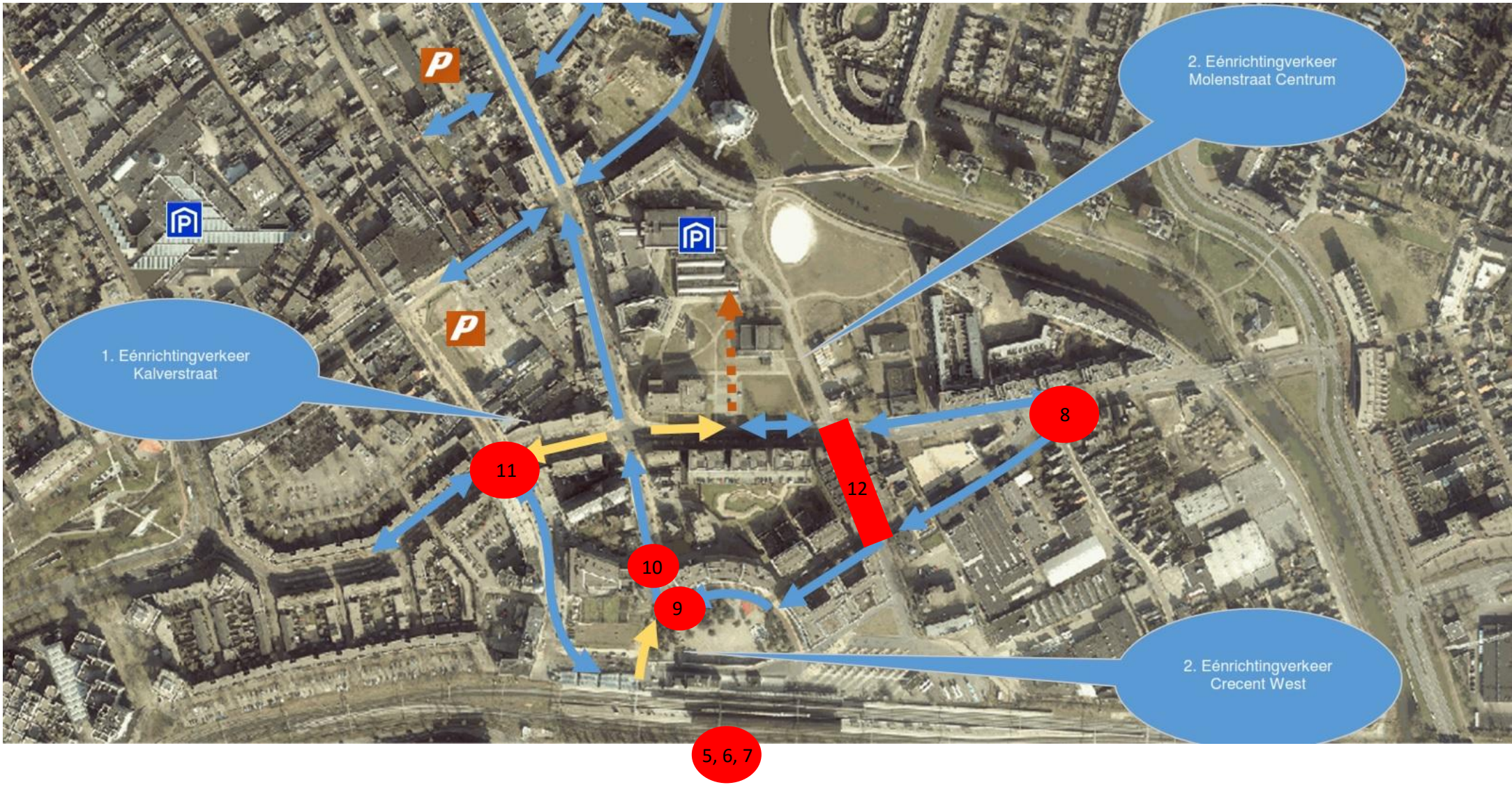


Aandachtspunten ingebracht door Wijkraad Centrum tijdens gesprek met gemeente, dd. 240816

Veranderingen Stationsgebied, Kalverstraat en Molenstraat, versterken zuidelijk deel Centrumring.



Aandachtspunten ingebracht door Wijkraad Centrum tijdens gesprek met gemeente, dd. 240816

Algemeen

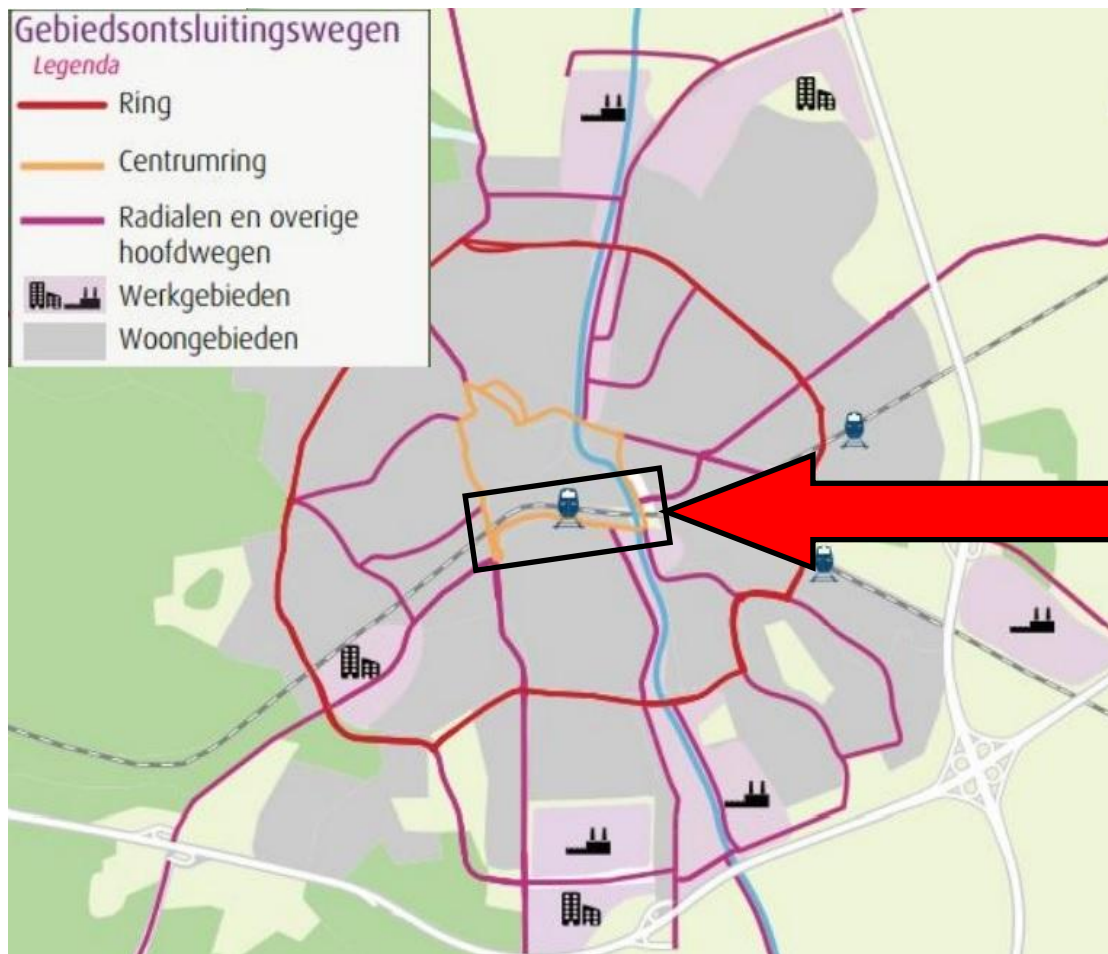
Waarom worden er veranderingen aangebracht in de rijrichtingen van de verschillende straten? Alles heeft te maken met het weren van doorgaand verkeer door de binnenstad en het verwijzen daarvan naar de Centrumring (zie laatste blad). Een ring/route die lang niet bij iedereen bekend is, niet overal duidelijk staat aangegeven en die niet persé naar voren komt in de navigatiesystemen. In dat laatste geval worden andere wegen veelal geadviseerd als zijnde sneller/korter en dan zijn die verkeersdeelnemers zo maar ergens in de binnenstad.

Deze bijdrage van de Wijkraad Centrum wil niet zeggen dat de Wijkraad het eens is met de voorgenomen maatregelen, maar wel bereid is mee te denken en meet te praten.

1. **Maak gebruik van de werking van navigatieapparatuur.** Zorg dat de Centrumring altijd sneller naar voren komt dan andere opties. In dit specifieke geval gaat het om de O/W en W/O routing die over de Laan van Mensenrechten moet ipv de Kalverstraat/Molenstraat.
2. **Maak de centrumring beter zichtbaar voor de verkeersdeelnemers.** Vele Apeldoorners kennen de centrumring niet. In relatie tot de aanstaande wijzigingen zou de gemeente die centrumring nog eens kunnen promoten via HaH-acties.
3. **Maak gebruik van moderne handhavingsapparatuur.** Denk aan de ouderwetse flitskast, daar zijn inmiddels modernere methoden voor om (snelheids)overtreders vast te leggen en een bekeuring op het huisadres te sturen. Dat zal beter en prettiger werken dan uitsluitend verkeersdrempels, alhoewel een aantal daarvan ook gewenst is. Die moderne wijze van werken betaald zichzelf terug en scheelt ook schaarse handhaafcapaciteit bij politie en THOR.
4. **Plaats tellers op verschillende locaties.** Deze tellers registreren het aantal verkeersdeelnemers waardoor je na verloop van tijd een duidelijke registratie van de verkeersintensiteit kunt vaststellen. Als het goed is moet het aantal gemotoriseerde weggebruikers afnemen.
5. **Locatie treinvervangend (bus)vervoer.** Laat deze incidentele businzet via de zuidkant van het station afwikkelen, bij voorkeur via NS-terrein. Het is tenslotte een NS-dienstverlening die vervangen moet worden.
6. **Locatie afhalen treinreizigers.** Benadruk voor afhalers de zuidkant van het station. De afhalers zullen zelden bewoners van het centrum zijn, dus wil je die eigenlijk weren als doorgaand verkeer. Benadrukken kunnen je ook vervangen door uitsluitend de zuidkant aan te bieden.
7. **Locatie flitsbussen, touroperators en ander station-gerelateerd groot vervoer.** Laat dit afhandelen via de zuidkant van het station of het busstation. In ieder geval niet meer aan het stationsplein zelf.
8. **Inrijden Sophialaan mogelijk maken voor bussen en andere lange voertuigen.** De bocht is hier dusdanig kort en haaks dat langere voertuigen deze niet kunnen nemen en gedwongen worden om via de Molendwarsstraat te rijden. Dat laatste is ongewenst ivm met en reeds te hoge verkeersdruk aldaar en zeer slechte luchtkwaliteit ($>35\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

Aandachtspunten ingebracht door Wijkraad Centrum tijdens gesprek met gemeente, dd. 240816

9. **Voldoende ruimte voor alle weggebruikers.** Op deze kruising komen alle verkeersstromen bij elkaar. Het maaiveld moet dusdanig ingericht zijn dat doorgaande N/Z-fietsers en -voetgangers veilig kunnen verplaatsen. Ruimte voor vertrekkende taxi's, aankomende verkeer vanuit de westelijke- en oostelijke richting die hier afgebogen worden naar het noorden.
10. **Vloeiende lijn van de af-/oprit voor fietsers Stationsstraat/Stationsdwarsstraat.** Deze oprit is te haaks waardoor veel fietsers gebruik maken van het voetpad voor het casino langs. Dat geldt ook het oneigenlijk gebruik door fietsers van het voetpad en terrein van de kerk. Zorg voor een duidelijke en goede (fysieke) afscheiding van het fietspad met de omgeving.
11. **Duidelijke signalering.** Dat geldt uiteraard voor het hele gebied, maar hier worden met name de west/oost-weggebruikers gedwongen om naar het zuiden af te buigen. Zorg dat dit vroegtijdig, duidelijk bekend is. Ook voor voetgangers en fietsers is dit een ogenschijnlijk complexe situatie. Het zal enige tijd kosten voordat bestaande weggebruikers daaraan gewend zijn.
12. **Verkeer door Molendwarsstraat tot een minimum beperken.** Dit deel van de Molendwarsstraat kent de hoogste NO₂-waarde (35 tot 40 µg.m⁻³) van Apeldoorn. In de directe omgeving zijn een aantal concurrerende locaties aanwezig in de strijd om dit twijfelachtige, lokale record.
13. **Maak eenrichtingsverkeer niet onomkeerbaar.** Maak het zodanig dat e.e.a. kan worden gewijzigd als het beoogde resultaat, verminderen van doorgaand verkeer, niet wordt gerealiseerd.
14. **Fysieke obstakels in Kalverstraat.** Breng fysieke elementen aan zodat de reeds lang van kracht zijnde 30km-zone op die wijze benadrukt wordt.
15. **Geleidesysteem voor visueel gehandicapten.** Zorg dat visueel gehandicapten ondanks alle aanpassingen, hun weg kunnen vinden. Nadrukkelijk aandacht voor het geleidesysteem op de kruising Hoofdstraat/Kalverstraat.



In algemene zin is de Centrumring géén doorslaggevend succes, maar de zuidzijde wordt grotendeels gemeden door de route Kalverstraat/Molenstraat vv. te kiezen. Verschillende knooppunten op de Laan van Mensenrechten zorgen voor dagelijkse opstoppingen. Afstemming van verschillende verkeersmaatregelen zijn en blijven noodzakelijk.