

CONCEPT

Verkeersplan Sint Marten en Spoorhoek

Onderdeel van het wijkactieplan

Inleiding en achtergrond

Aanleiding

In november 2008 is een Wijkactieprogramma voor Sint Marten en Spoorhoek opgesteld. De gemeente Arnhem en Portaal hebben besloten een gezamenlijk actie- en investeringsprogramma op te stellen en bijbehorend budget beschikbaar te stellen. Bewoners van beide wijken hebben met door hen opgestelde wijkvisies een stevige inhoudelijke basis gelegd voor dit wijkactieprogramma met daarin vijf programmalijnen:

1. verbeteren verkeerssituatie op basis van een grondig verkeersplan
2. investeringsklimaat en verblijfsklimaat Hommelstraat en Hommelseweg verbeteren
3. verbeteren ontmoetingsruimte en maatschappelijk programma
4. bewonersbetrokkenheid bij de samenleving bevorderen door werk/scholing en activiteiten
5. inzetten op duurzame ecokwaliteit

Doel

De studie voor een verkeersplan is een onderdeel/uitwerking van het Wijkactieprogramma voor Sint Marten en Spoorhoek. De basis hiervoor is gelegd door elk van de wijkplatformen van Sint Marten en Spoorhoek. Het studiegebied is globaal te omschrijven als de wijken Spoorhoek en Sint Marten met een randje van de aangrenzende gebieden Sonsbeekkwartier-zuid, Klarendal. De studie sluit aan bij de ontwikkelingen in Klarendal en omvat de ontwikkelingen in het project HKA Sint Marten.

Het doel is te komen tot een verkeersplan; een (stappen)plan voor het verbeteren van de verkeerssituatie met nadrukkelijk en integraal de relatie met de inrichting van de openbare ruimte. Het plan geeft antwoord op de problemen met sluipverkeer en de verkeerscirculatie, op knelpunten over de inrichting Hommelstraat en Hommelseweg, de bereikbaarheid van winkels, de veiligheid voor voetgangers en fietsers en geeft een reactie op het parkeren in de wijk.

Het verkeersplan gaat niet in op de herinrichting van de Steenstraat.

Proces

Het verkeersplan is opgesteld door de afdeling Verkeer van de gemeente Arnhem, onder begeleiding van een extern adviseur. Het plan is opgesteld in opdracht van Portaal en Gemeente Arnhem en (tussentijds) voorgelegd aan ondernemers en bewoners.

De besluitvorming is ambtelijk en door college van B en W. Na besluitvorming in 2010 wordt gestart met het uitvoeren van het verkeersplan.

Randvoorwaarden Spoorhoek en Sint Marten

Categorisering

- Verkeersaders (hoofdwegen), voor verkeer over relatief langere afstand, zijn: Apeldoornseweg (noord van Sonsbeekweg) en Van Muijlwijkstraat/Velperweg. Intensiteiten zijn hoog (boven 12.500 motorvoertuigen per etmaal) en maximum snelheid is 50 km/u. Wegen zijn voorrangswegen in asfalt, hebben 1 of 2 rijstroken per richting en zijn voorzien van vrijliggende fietspaden.
- Verkeersaders (ontsluitingswegen), voor de bereikbaarheid van wijken, zijn: Apeldoornsestraat, Apeldoornseweg (zuid van Sonsbeekweg) en Dalweg. Intensiteiten zijn tot 12.500 motorvoertuigen per etmaal en maximum snelheid is 50 km/u. Wegen zijn voorrangswegen met meestal 1 rijstrook per richting bij voorkeur in asfalt.

De Jacob Cremerstraat, Graaf Lodewijkstraat en Hommelseweg (noord van Graaf Lodewijkstraat) worden gebruikt als ontsluitingswegen. Deze zijn echter in het SVVP aangewezen als onderdeel van een verblijfsgebied (30 km/uur). Deze wegen worden in 2010 aangepast.

- Verblijfsgebied, bestaande uit wegen en straten bedoeld voor de bereikbaarheid van percelen (woningen, voorzieningen), zijn alle straten, pleinen en stegen tussen Apeldoornsestraat-Apeldoornseweg, Van Muijlwijkstraat-Velperweg en Dalweg-Thomas à Kempislaan-Raapopseweg. Intensiteiten komen bij voorkeur niet boven de 7.500 motorvoertuigen per etmaal. Maximale snelheid is 30 km/u en motorvoertuigen en fietsverkeer maken gezamenlijk gebruik van dezelfde rijbaan. Rijbaanbreedte en inrichtingsvorm zijn afhankelijk van intensiteit, parkeersituatie en aanwezigheid van hoogwaardige bus- of fietsroutes. Entrees naar het verblijfsgebied worden met duidelijk en herkenbare 30 km/u-'poorten' gemarkeerd. Waar noodzakelijk wordt de snelheid geremd door snelheidsremmende maatregelen. Vanwege de snelle bereikbaarheid van ambulance, brandweer en politie wordt zorgvuldig omgegaan met de aanleg van snelheidsremmers. In de meest pure vorm komt in een verblijfsgebied geen doorgaand verkeer voor. Dus geen verkeer dat zowel geen herkomst als geen bestemming heeft in de wijk. In Sint Marten en Spoorhoek is wel een stroom doorgaand verkeer waar te nemen, namelijk vanaf de Apeldoornseweg, via (Sonsbeeksingel) Hommelseweg-Hommelstraat naar de Steenstraat. In Sint Marten komen ook woonerven voor die onderdeel uitmaken van het verblijfsgebied. In de woonerven zijn geen aparte trottoirs of fietsvoorzieningen; iedereen gebruikt dezelfde ruimte tussen de bebouwing. Intensiteiten zijn laag, parkeervakken zijn herkenbaar aangegeven en de maximale rijsnelheid is 'stapvoets'.

Openbaar Vervoer

Voor het openbaar busvervoer is de Jacob Cremerstraat-Graaf Lodewijkstraat een belangrijke busroute tussen station Arnhem en Sint Marten, Sonsbeekkwartier-zuid en verder naar 't Cranevelt en Alteveer. Op deze route rijden gelede trolleybussen 4 tot 8 keer per uur om zo veel reizigers snel te kunnen vervoeren.

Fietsverkeer

In het studiegebied is volgens het Raamplan Fietsverkeer een hoofdfietsroute aangewezen. Deze hoofdfietsroute ligt over de Sonsbeeksingel, tussen Presikhaaf, station Velperpoort en station Arnhem (Sonsbeekzijde), Hoogkamp en Oosterbeek.

Niet alle aangegeven hoofdfietsroutes kunnen hoogwaardig worden uitgevoerd. Soms is een strikte scheiding van auto- en fietsverkeer niet mogelijk; zo ook op de Sonsbeeksingel. Wel kunnen extra voorzieningen worden getroffen om de veiligheid voor fietsers te vergroten. Zo heeft de Sonsbeeksingel over grotere lengte een fietssuggestiestrook in de tegenrichting van het eenrichtingverkeer. Ook in de meest recente aanpassing van een stuk Sonsbeeksingel (Klarendal) krijgt de fiets een herkenbare strook in de tegenrichting van het eenrichtingverkeer.

Parkeren

In de vigerende Parkeernota Arnhem 2003-2010 is het parkeerbeleid voor aanliggende wijken als volgt omschreven:

De parkeerruimte in de aanliggende wijken is primair bestemd voor de gevestigde bewoners, bedrijven en voorzieningen en voor bezoekers van de wijk. Het huidige aantal parkeerplaatsen (peiljaar 2002) blijft bestaan; er vindt vooralsnog geen uitbreiding plaats.

Aan de driedeling van gratis parkeren, vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren komt voorlopig geen verandering. Het huidige beleid wordt gehandhaafd, hetgeen betekent dat op locaties waar nodig, op verzoek van bewoners en bij voldoende draagvlak, gratis parkeren wordt omgezet in

vergunninghoudersparkeren. Hierdoor kan wel de verdeling tussen gratis parkeren, vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren veranderen.

In wijken met een structureel tekort aan parkeerplaatsen dienen op middellange (\pm 5 jaar) en lange termijn (\pm 10 jaar) parkeergarages voor bewoners te worden aangelegd.

Voorlopig blijft het huidige vergunninghouderssysteem gehandhaafd. In 2004 wordt onderzocht of er voldoende draagvlak is voor een systeem waarbij alle gratis en vergunninghoudersplaatsen worden omgezet in betaald parkeerplaatsen. Bij dit systeem krijgen bewoners en bedrijven in plaats van een parkeervergunning een vrijstelling van betaalplicht op betaald parkeerplaatsen, behalve op een aantal plaatsen in specifieke winkelstraten. Kosten van de vrijstelling zijn gelijk aan die van een parkeervergunning in de binnenstad. De vrijstellingstarieven worden aangepast conform de aanpassing van de tarieven op straat en in de garages.

Het huidige parkeerbeleid wordt geactualiseerd. Er ligt een voorstel onder de naam 'Parkeren waar je wezen moet' ter besluitvorming voor (zie ook paragraaf 3.2).

De opzet voor het verkeersplan

De informatie uit het wijkactieprogramma en van de informatieavond vormen de basis voor het verkeersplan. De hiervoor genoemde (toekomstige) ontwikkelingen zijn wel van invloed op het verkeersplan maar niet bepalend; de ontwikkelingen moeten passen binnen het verkeersplan.

Uit alle informatie is een drietal 'thema's' geformuleerd waarover het verkeersplan zou moeten gaan:

1. Routes en verkeersstromen.
Dit gaat over sluipverkeer en de daarbij veroorzaakte overlast (drukke, te hard rijden, onveiligheid) en de functie van de Hommelstraat-Hommelseweg;
2. Parkeren.
Dit gaat over het parkeerbeleid, dat niet in dit verkeersplan kan worden meegenomen. Het parkeerbeleid is een gemeentebrede beleidsaanpassing, waaraan wordt gewerkt. Sint Marten en Spoorhoek vallen geheel onder het gemeentebrede beleid zoals opgenomen in de nota 'Parkeren waar je wezen moet'. De verschillende opmerkingen, vragen en klachten over het parkeren worden als thema niet in dit verkeersplan behandeld. Op dit moment is nog niets besloten over het nieuwe parkeerbeleid.
3. Inrichting openbare ruimte.
Dit gaat over de 'rommeligheid' van het openbaar gebied, van de Hommelstraat en Hommelseweg in het bijzonder, maar ook over de vormgeving (kruisingen, aansluitende zijwegen) en niet-verkeerszaken zoals afvalcontainers en andere obstakels (C1000)

Het verkeersplan Spoorhoek en Sint Marten, zoals dat in het volgende hoofdstuk beschreven is gaat over het eerste en derde thema's.

Het verkeersplan

Thema routes en verkeersstromen

Belangrijk is hoe om wordt gegaan met het verkeer door de wijk. Immers voor het kunnen verbeteren van de Hommelstraat en Hommelseweg is het nodig te weten of (en hoeveel) de hoeveelheid verkeer kan worden teruggebracht (op vooral de routes Sonsbeeksingel-Hommelstraat en Hommelseweg-Hommelstraat). Intensiteiten op de Hommelseweg variëren rond 6000 motorvoertuigen per etmaal. Op de Hommelstraat ligt dat hoger, rond de 8500 mvt/etmaal. Het streven is om dit aantal motorvoertuigen op met name de Hommelstraat terug te brengen naar het niveau zoals de Hommelseweg omdat dan een goede basis voor herinrichting wordt verkregen.

Het verkeer in de wijk bestaat uit verkeer door de wijk en verkeer met bestemming of herkomst in de wijk. Volgens het Stedelijk Verkeers- en Vervoerplan Arnhem hoort verkeer dat niet in de wijk een herkomst/bestemming heeft over de Apeldoornseweg (noord-zuid) en Dalweg (oost-west) te rijden. Mede door de komst van de Centrumring met eenrichtingverkeer rondom het centrum, tegen de klok in, ontstaan er verkeersstromen door de wijk Sint Marten en Spoorhoek (centrumring mijndend).¹

¹ Dit probleem doet zich alleen voor aan de noordzijde van het centrum, omdat juist ten zuiden van het centrum (door de twee bruggen) betere mogelijkheden zijn om door de stad te rijden.

Omrijden via de centrering wordt als 'te ver om' ervaren. De huidige centrering met eenrichtingverkeer staat niet ter discussie, dus is voor het tegengaan van het ongewenste verkeer door Sint Marten en Spoorhoek moeten andere mogelijkheden worden gezocht. Verschillende mogelijkheden zijn denkbaar zoals het instellen eenrichtingverkeer of het omdraaien van bestaande rijrichtingen.

In het verkeersplan zijn de volgende aanpassingen overwogen:

- Sonsbeeksingel, rijrichting omdraaien tussen Apeldoornseweg en Van Hasseltstraat. Het blijft eenrichtingverkeer, maar alleen in westelijke richting
- Hommelstraat, instellen eenrichtingverkeer
- Een combinatie van bovenstaande aanpassingen.
- Hommelstraat-Van Muijwijkstraat, onmogelijk maken route Bloemstraat-Steenstraat
- Aanvullend op bovenstaande het aanpassen van de rijrichting Spoorwegstraat-Bloemstraat of het afsluiten van Bloemstraat (noord van Van Muijwijkstraat).

Voorstel verkeersplan

In het verkeersplan is het uitgangspunt van het in stand houden van tweerichtingenverkeer in de Hommelstraat. Belangrijkste overweging hierbij is dat de Hommelstraat essentieel is voor de bereikbaarheid van Spoorhoek en de wijken Sint Marten en Klarendal. Andere overweging is de bereikbaarheid van winkels aan de Hommelstraat/Hommelseweg.

Om het sluipverkeer richting Steenstraat tegen te gaan is het instellen van een linksafverbod op de hoek Hommelstraat-Van Muijwijkstraat een denkbare maatregel. Verkeer uit de Hommelstraat zou dan alleen nog richting Velperplein kunnen rijden. Essentieel is wel dat het fysiek, door aanpassing van de vormgeving van de kruising, onmogelijk wordt linksaf de Van Muijwijkstraat op te rijden. Een verkeersbord alleen zal in de praktijk niet voldoende zijn, zo is de verwachting. Deze aanpassing aan de kruising Hommelstraat-Van Muijwijkstraat is redelijk ingrijpend. Binnen de financiële kaders van het verkeersplan is deze maatregel afgewogen, maar niet haalbaar.

Een aanpassing van de Bloemstraat (noord van Van Muijwijkstraat) wordt nodig geacht om het karakter van een woonstraat terug te brengen. Door een oude afsluiting in de Bloemstraat terug te brengen is het niet meer mogelijk om de Van Muijwijkstraat op te rijden of te kruisen. Ook wordt voorgesteld de bereikbaarheid van het parkeerterrein langs de Van Muijwijkstraat te wijzigen. Voor de Sonsbeeksingel wordt voorgesteld om de rijrichting tussen Apeldoornseweg en Van Hasseltstraat om te draaien. Het blijft dan eenrichtingverkeer, maar alleen in westelijke richting. Overweging hiervoor is dat sluipverkeer via de Sonsbeeksingel naar de Hommelstraat wordt tegengegaan.

Thema inrichting openbare ruimte

In het proces van dit verkeersplan zijn diverse opmerkingen gemaakt over de inrichting van de openbare ruimte. De omgeving van de C1000 op de Hommelseweg is een illustratief voorbeeld. Ook de rest van de Hommelseweg en ook de Hommelstraat kunnen een betere inrichting krijgen, waardoor een rustiger straatbeeld en een prettiger woon- en winkelomgeving ontstaat.

In Spoorhoek en in Sint Marten bestaat behoefte aan extra fietsparkeervoorzieningen. Veelal is er een tekort aan bergruimte om de fiets te parkeren of te stallen. Het exact bepalen van locaties waar extra fietsvoorzieningen gewenst zijn past niet in het karakter van dit verkeersplan. In dit verkeersplan wordt alleen een aantal voorwaarden beschreven waaraan moet worden voldaan. Het is dan aan de wijk (bewoners en wijkplatform) zelf om aan te geven waar voorzieningen gewenst zijn.

Voorwaarden fietsvoorzieningen

- maximaal 10 fietsklemmen per locatie
- afstand tussen locaties minimaal 50 meter
- niet in looproutes
- fietsklemmen mogen op plek van 1 parkeerplaats
- totale beschikbare budget voor fietsvoorzieningen is € XX.000,-

Ook is vanuit Sint Marten gevraagd naar mogelijkheden van extra snelheidsremmende voorzieningen. Een van de mogelijkheden is het realiseren van extra verkeersdrempels. Voor snelheidsremmende voorzieningen geldt in het verkeersplan hetzelfde als voor fietsparkeervoorzieningen dat alleen een aantal voorwaarden wordt beschreven. Als wordt voldaan aan deze voorwaarden is het aan de bewoners en het wijkplatform om te komen tot een exacte locatie.

Voorwaarden snelheidsremmende voorziening

- voorkeur voor verkeersdrempel, andere voorziening alleen passend in omgeving mogelijk
- afstand met andere snelheidsremmers minimaal 60 meter
- afstand met kruising, hoofd- of zijweg minimaal 20 meter
- niet conflicterend met eventuele afwatering bovengronds
- niet conflicterend met aanwezige groenvoorzieningen
- totale beschikbare budget voor snelheidsremmende voorzieningen is € XX.000,-

Voorstel

De veranderingen in de Hommelstraat en Hommelseweg zijn hierna beschreven, beschouwend van zuid naar noord. In de bijlage 1 is een overzichtskaart opgenomen van de voorgestelde en hierna beschreven maatregelen. Bijlage 2 is het overzicht van de gemaakte opmerkingen tijdens de startavond in januari 2009. Per opmerking is een korte reactie opgenomen over hoe met deze opmerking is omgegaan.

Hommelstraat

De Hommelstraat krijgt een voldoende brede rijbaan van 5,50-6,00 meter. Uitgangspunt is een normaal inrichtingsprofiel met trottoirs naast de rijbaan. Autoverkeer en fietsverkeer rijden gemengd op dezelfde rijbaan in beide richtingen. Er geldt een snelheid van maximaal 30 km/uur. Dit zal in de nieuwe inrichting beter worden aangegeven. Om de maximale snelheid af te dwingen worden in de Hommelstraat tenminste op twee plaatsen snelheidsremmers aangebracht, zuidelijk van de Spoorwegstraat en noordelijk van de Klarendalseweg. Zijwegen worden gelijkwaardig, dus zonder inritconstructie aangesloten. Verkeer van rechts heeft voorrang.

Er is ruimte om aan weerszijden parkeerstroken aan te leggen. Exacte plek en aantal plaatsen is afhankelijk van onder meer bomen, fietsklemmen en eventuele terrassen. In het project Hommelstraat (BGB) wordt dit verder uitgewerkt. Bewust is ervoor gekozen geen aparte laad-/losvoorziening aan te brengen. Laden en lossen kan en mag vanaf de rijbaan. Dit geeft de minste kans op ongewenst parkeren op de laad- en losvoorzieningen. Een voertuig op de rijbaan hindert weliswaar het verkeer, maar draagt daardoor bij aan een lage rijsnelheid.

N.B. De Van Muijlwijkstraat is niet in dit verkeersplan uitgewerkt. Er zijn zeker ideeën die de verkeerssituatie en daarmee ook de openbare ruimte zouden kunnen verbeteren. De Van Muijlwijkstraat valt echter buiten de grenzen van dit project en ook financieel zijn er onvoldoende middelen om mogelijke verbeteringen uit te voeren. De verkeerslichten blijven op deze kruising nodig voor de afwikkeling van het verkeer. De verkeerslichtenregeling wordt iets aangepast; de nu nog starre regeling wordt halfstar. Dit betekent dat beter wordt ingespeeld op het verkeersaanbod. De verkeerslichten hier zijn gekoppeld aan de verkeerslichten op het Velperplein, waardoor andere mogelijkheden voor aanpassing niet te realiseren zijn. De verkeersstroom op de Velperbuitensingel is bepalend en daarmee maatgevend voor de verkeerslichten bij de Hommelstraat.

Bloemstraat

In samenhang met de aanpak van de Hommelstraat wordt ook de inrichting van het parkeerterrein langs de Van Muijlwijkstraat, de bereikbaarheid hiervan in het bijzonder, gewijzigd. Na aanpassing is het mogelijk ook het parkeerterrein te bereiken via de Hommelstraat komend vanaf de Van Muijlwijkstraat en te verlaten richting Hommelseweg. Door de komst van een afsluiting in de Bloemstraat blijft het parkeerterrein ook vanaf de Van Muijlwijkstraat te bereiken, maar niet via de Bloemstraat.

Patersstraat

Na de komst van de Mediamarkt is er verzocht om maatregelen voor eenrichtingverkeer in het westelijk deel van Spoorhoek. Om het gebruik van de juiste rijrichtingen af te dwingen wordt voorgesteld een zogenaamde knip in de Patersstraat te realiseren, ter hoogte van nummer 12.

Sonsbeeksingel

Zoals genoemd wordt de rijrichting in de Sonsbeeksingel, op het gedeelte tussen Apeldoornseweg en Hommelseweg, omgedraaid. Verder blijven rijrichtingen ongewijzigd. Door het omdraaien van de rijrichting op een deel van de Sonsbeeksingel wordt het verkeersbeeld rustiger, ook in de Hommelstraat.

Van Hasseltstraat

De aanwezige laad- en losvoorziening in de Van Hasseltstraat wordt niet meer gebruikt waarvoor het ooit is gerealiseerd. Deze voorziening wordt opgeheven en vervangen door parkeerplaatsen.

Hommelseweg tot Marten van Rossemstraat

De Hommelseweg krijgt, in het verlengde van de Hommelstraat een gelijk uitziend doorlopend profiel. Ook de Hommelseweg krijgt een voldoende brede rijbaan van 5,50 meter. Uitgangspunt is een normaal inrichtingsprofiel met trottoirs naast de rijbaan. Autoverkeer en fietsverkeer rijden gemengd op dezelfde rijbaan. Er geldt een snelheid van maximaal 30 km/uur. Om dit te bereiken worden in de Hommelseweg op diverse plaatsen snelheidsremmers aangebracht. Zo wordt de kruising met de Sonsbeeksingel als een verhoogd plateau aangelegd (net als in de huidige situatie).

Tussen Van Spaenstraat en Marten van Rossemstraat wordt de gehele rijbaan op een verhoogd niveau aangelegd. Op dit gedeelte ontstaat een pleinachtige inrichting, van gevel tot gevel, waar gelopen, gefietst en gereden wordt. Er komen in dit gedeelte geen parkeerplaatsen. Er komen wel fietsklemmen en voorzieningen die bij een supermarkt horen, zoals ondergrondse afval- en papiercontainers. De telefooncel wordt verplaatst of opgeheven. Voor de uiteindelijke inrichting kan met een goede materiaalkeus en de juiste plek voor lichtmasten, bankjes en dergelijke een grote kwaliteitsslag worden gemaakt.

Voor een goede parkeersituatie van winkelbezoekers zal in de parkeerkelder tegenover de C1000 betaald parkeren worden ingevoerd. Eerste gedachte is gedurende de dagperiode, maandag-zaterdag 09.00 – 18.00 uur en op koopavond tot 21.00 uur. Hiermee kan winkelbezoek overdag beter parkeren en wordt langparkeren door werkers tegengegaan. In overleg met de ondernemers kan een regeling worden ingesteld waarbij bijvoorbeeld het eerst uur gratis mag worden geparkeerd.

Er blijft ter hoogte van de Van Spaenstraat een laad-/losplek. In dit gedeelte van de Hommelseweg geldt dat zijwegen gelijkwaardig worden aangesloten. Verkeer van rechts heeft voorrang. Tussen de Sonsbeeksingel en de Van Spaenstraat is ruimte om aan de oostzijde een parkeerstrook aan te leggen, vergelijkbaar met de huidige situatie. Exacte plek en aantal plaatsen is afhankelijk van onder meer bomen en fietsklemmen.

Nijhoffstraat

In de Nijhoffstraat is ter hoogte van nummer 86 een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Op verzoek van de bewoners wordt deze verplaatst in westelijke richting, tussen Sint Marten en Schrassertstraat.

Hommelseweg tot Staringplein

De Hommelseweg noordelijk van de Marten van Rossemstraat krijgt een gelijk uitziend doorlopend profiel. Ook hier komt een voldoende brede rijbaan van 5,50 meter. Uitgangspunt is een normaal inrichtingsprofiel met trottoirs naast de rijbaan. Autoverkeer en fietsverkeer rijden gemengd op dezelfde rijbaan. Er geldt een snelheid van maximaal 30 km/uur. Om dit te bereiken worden in de Hommelseweg op diverse plaatsen snelheidsremmers aangebracht. Zo wordt de kruising met de Paardensteeg als een verhoogd plateau aangelegd, wordt de kruising met de Agnietenstraat een plateau en komen er ten noorden van de Agnietenstraat en ten noorden van het Staringplein verkeersdrempels. Ook in dit gedeelte van de Hommelseweg geldt dat zijwegen gelijkwaardig worden aangesloten. Verkeer van rechts heeft voorrang.

Tussen de Marten van Rossemstraat en de Nijhoffstraat is ruimte om aan de oostzijde een parkeerstrook aan te leggen. Tussen Agnietenstraat en Staringplein komen parkeervakken tussen de bomen, vergelijkbaar met de huidige situatie. Er is alleen ten noorden van de Agnietenstraat ruimte voor (bestaande) bomen. Op de andere delen is hangend groen wel goed inpasbaar.

De kruising Agnietenstraat en Hommelseweg wordt opnieuw ingericht. De kruising wordt kleiner en overzichtelijker.

Staringplein

Bij het Staringplein zijn mogelijkheden voor circa drie extra parkeerplaatsen. Op het Staringplein is eventueel de mogelijkheid om fietsklemmen te plaatsen, afhankelijk van de behoefte van de wijkbewoners.

Voor de Hommelseweg ten noorden van Staringplein tot aan de busroute in de Graaf Lodewijkstraat wordt voorgesteld de wegdekverharding (nu asfalt) te veranderen in klinkers om de gehele Hommelseweg eenzelfde uitstraling te geven.

Jacob Cremerstraat, Graaf Ottoplein, Graaf Lodewijkstraat

Inmiddels zijn vooruitlopend op het gereedkomen van het verkeersplan al twee maatregelen uitgevoerd:

- Jacob Cremerstraat: aanbrengen fietssuggestiestroken is inmiddels uitgevoerd

- Graaf Ottoplein: aanpassing straatprofiel en oversteek

Zowel de Jacob Cremerstraat, de Graaf Lodewijkstraat als de Hommelseweg ten noorden van de Graaf Lodewijkstraat (en tevens de J.P. Heijestraat en Onder de Linden) worden in 2010 toegevoegd aan het verblijfsgebied. Dit betekent dat de huidige snelheid van 50 km/u wordt teruggebracht tot 30 km/u en dat op nog nader te bepalen plaatsen ondersteunende snelheidsremmende voorzieningen mogelijk zijn.

CONCEPT