

Verkeersroute Votulast

Raadsinformatiebijeenkomst	24 mei 2018
Voorzitter	Julia Kleinrensink
Tijd	20.00–21.30 uur
Zaal	Stadhuis, Grote Trouwzaal
Aanleiding bijeenkomst:	Bespreken raadsbrief
Werkvorm bijeenkomst	Regulier
Geagendeerd door:	Fractie PvdA, fractie D66, Thijs Weistra (GroenLinks), Cees Bos (Stadsbelang Utrecht), Maarten van Ooijen (ChristenUnie)
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen en wordt graag breed geïnformeerd.
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Margreet Kikkert
Meepraters	1.Kerstin Steinhart, Wijkraad Noordoost cluster Verkeer 2.Meeprater 3.Ouke Arts 4.Meeprater 5.Jorien Huussen 6.Fleur van Ijperen, Bewonersplatform Staatsliedenbuurt en Lauwerecht 7.Eva Leen, Bewonersplatform Staatsliedenbuurt en Lauwerecht 8.Daan van Sprang (niet aanwezig) 9.Meeprater 10. Meeprater 11. Meeprater 12. Elselien Meijer 13. Meeprater 14. Franklin Bretschneider 15. T. Schouten 16. Alexander Stoter 17. Ria Glas, Fietzersbond 18. Sylvia de Bruin 19. Wim Matser, verkeersberaad Ingenhouszstraat/Juliusstraat 20. Tijmen Klein Bronsvort 21. meeprater, VerkeerswerkgroepPijlsweerd (VWGP)
Portefeuillehouder(s)	Lot van Hooijdonk
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Jan Karens
Programma	Presentatie(s) Vragen raadsleden Meepraters aan het woord Vragen raadsleden
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.



Gemeente Utrecht

Motivatie fractie PvdA, fractie D66, Thijs Weistra (GroenLinks), Cees Bos (Stadsbelang Utrecht), Maarten van Ooijen (ChristenUnie):

Deze fracties willen van meepraters graag horen wat zij vinden van de uitgevoerde Verkenning Verkeersroute Votulast, hoe zij het proces hebben ervaren (o.a. de communicatie de afgelopen tijd) en wat zij vinden van de conclusies van het college naar aanleiding van de verkenning. De fracties zijn benieuwd welke maatregelen de meepraters bepleiten voor het gebied, welke aanpassingen zij in gedachten hebben dan wel missen, mede naar aanleiding van de maatregelen in het kader van de Knijp Monicabrug en de evaluatie daarvan.

De fracties willen van het college graag horen:

- Welke keuzes er zijn gemaakt in de verkenning, wat is onderzocht en welke zaken zijn eventueel niet onderzocht?
- Wat heeft het overleg met belanghebbenden en inwoners opgeleverd?

Bijdragen

Klik [hier](#) voor reacties op de Facebook pagina van de gemeenteraad Utrecht.

Kerstin Steinhart, Wijkraad Noordoost cluster Verkeer

Geachte gemeenteraadsleden,

Graag verwijs ik naar het advies van Wijkraad Noordoost d.d. 6 april 2018 waarin wij vragen om een integrale verkenning waarbij het hele gebied wordt meegenomen, Draaiweg/ Talmalaan maar uiteraard ook Oudenoord, Weerdsingel Westzijde.

Daarnaast zorg dat er financiële middelen beschikbaar zijn voor zowel de integrale verkenning als voor realisatie van oplossingen.

Vriendelijke groet,
Kerstin Steinhart

Link naar het advies:

https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/initiatief-en-invloed/Adviezen_van_wijkraden/Noordoost/2018-04-WRNO-advies-Votulastroute.pdf

Meeprater 2

Hoe wordt onze straat autoluw gemaakt ? Sinds de verbreding van de stoep aan de overkant vd straat rijden de auto's zelfs nu nog harder door de straat. Zelfs touringcars en grote vrachtwagens rijden door de straat. Dit kan echt niet!

Ouke Arts

Koekoekstraat: van fietsstraat naar fietspad

Meeprater 4

Handhaaf de 30 km zone in de pieter Nieuwlandstraat, door bijvoorbeeld;

- Wegversmallingen
- Zorgen dat Google Maps, enz, de PN niet als doorgaande weg voorstelt.
- 30 km drempels

Jorien Huussen

Op de Adelaarsstraat vanaf de molen tot het Willem van Noortplein is het voor ouderen, met kinderwagens en met kinderen (aan de hand) gevaarlijk oversteken. Sluipverkeer raast daar door de straat.

Daan van Sprang

Op de website van de gemeente Utrecht kwam ik de volgende geplande raadsvergadering tegen:

Agenderenden: Rick van der Zweth (PvdA), Susanne Schilderman (D66), Thijs Weistra (GroenLinks), Cees Bos (Stadsbelang Utrecht), Maarten van Ooijen (ChristenUnie) en Rik van der Graaf (ChristenUnie) De fracties willen van meepraters graag horen wat zij vinden van de uitgevoerde Verkenning Verkeersroute Votulast, hoe zij het proces hebben ervaren (oa de communicatie de afgelopen tijd) en wat zij vinden van de conclusies van het college naar aanleiding van de verkenning. De fracties zijn benieuwd welke maatregelen de meepraters bepleiten voor het gebied, welke aanpassingen zij in gedachten hebben danwel missen, mede naar aanleiding van de maatregelen in het kader van de Knijp Monicabrug en de evaluatie daarvan. De fracties willen van het college graag horen:

- Welke keuzes er zijn gemaakt in de verkenning, wat is onderzocht en welke zaken zijn eventueel niet onderzocht?*
- Wat heeft het overleg met belanghebbenden en inwoners opgeleverd?*

Helaas kan ik niet aanwezig zijn op de geplande vergadering op donderdag 24 mei. Wel zou ik graag als bewoner van de Adelaarstraat mijn mening als "meeprater" willen delen op de plannen van het college. Hieronder de plannen met mijn opmerkingen.

"Wat gaan we op korte termijn doen?"

Het gebruik van (dynamisch) verkeersmanagement om de stedelijke verbindingswegen aantrekkelijker te maken voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk onderzoeken we nader. Hieronder vallen het slimmer afstellen van verkeerslichten op de routes via de stedelijke verbindingswegen en het aanbrengen van voorsignalering op het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat. Verkeer op de Oudenoord zal hierdoor bij een open brug geadviseerd worden door te rijden richting de David van Mollemstraat." (Tijdens spitsuren wordt nauwelijks gebruik gemaakt van de bruggen of heeft het verkeer, doordat het verkeer sowieso al stil staat, geen last van open bruggen)

"In het kader van het Actieplan Schoon Vervoer 2015–2020 stimuleren we het gebruik van deelauto's door inwoners van de stad. In wijken waar de parkeerdruk hoog is, waaronder de buurten langs de route Votulast, vergroten we de communicatie over autodelen en de zichtbaarheid daarvan."

(Deelauto's hebben geen invloed op het verkeer dat geen herkomst of bestemming in de wijk heeft. Maar zijn slechts interessant voor bewoners die geen auto hebben. Deze maatregel zal dus waarschijnlijk ook nauwelijks iets doen aan de verkeersdruk in de wijk.)

"Op de Oudenoord wordt één rijstrook voor rechtdoorgaand verkeer (tussen Monicabrug en Kaatstraat) opgeheven en tijdelijk groen ingericht. Deze rijstrook is door de knijp Monicabrug niet meer nodig voor een goede verkeersafwikkeling. De leefbaarheid op en langs de Oudenoord verbetert hierdoor."

(Het duurt voor ons als bewoners sinds de knijp Monicabrug ontzettend lang om het stuk Adelaarstraat – kaatstraat – oudenoord – weersingel westzijde – Daalse tunnel richting a2 (de stad uit) af te leggen. Vooral het verkeerslicht vanuit Ouderoord naar Weertsingel westzijde is afgesteld op (ongeveer) 3 auto's per groen verkeerslicht en het duurt vervolgens erg lang voordat het weer op groen springt. De rij wachtende auto's (dat naar rechts voorgesorteerd staat) rijkt in de ochtend vaak voorbij het kruispunt (ouderoord Kaatstraat). Rechtdoorgaand verkeer (dat vrijwel alleen uit stadsbussen bestaat) zou door deze nieuwe maatregel óók gebruik moeten gaan maken van dezelfde rijstrook. Dat lijkt mij een zeer slecht idee. De file wordt hierdoor langer én de wachttijd, die al absurd te noemen is, daarmee ook.)

"De overige genoemde maatregelen worden bij de vaststelling van de voorjaarsnota en actualisering van het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB) in 2018 en in de toekomst betrokken. We stellen hierin de prioriteiten vast en leggen deze ter beoordeling aan u voor". (geen opmerking)

Als bewoner kan ik hieruit concluderen dat géén van de genoemde oplossingen significant bij zal dragen aan de verbetering van het verkeersprobleem in de wijk. Daarom zou ik graag zelf nog ideeën aandragen die al dan niet besproken kunnen worden.

- Plaatsen van 30km borden (al is het maar ter stimulatie).
- Versmallen/inrichten van de weg zoals gedaan op Weerdsingel westzijde of Troelstralaan.
- Het plaatsen van een bussluis ongeveer ten hoogte van de overgang tussen de adelaarstraat en Willem van Noortstraat (Een relatief goedkope maar zeer effectieve oplossing. Stadsbussen en fietsers ervaren geen hinder en de bereikbaarheid voor de bewoners blijft gelijk. Echter kan het traject niet meer als doorgangsroute worden gebruikt.
- Slimmer gebruik maken van éénrichtingswegen

De genoemde oplossingen zullen mijns inziens beter bijdragen aan het oplossen van het probleem.

Elselien Meijer

Geachte raadsleden,

Hierbij wil ik mijn dank uitspreken dat de verkeerssituatie in Votulast uw aandacht heeft.

Het grootste probleem is mijns inziens het fijnstof.

Ik woon nu 17 jaar in de Adelaarstraat en moet met regelmaat het zwarte roet o.a. in mijn slaapkamer van de vensterbank vegen (of ik het raam nu open of dicht houd). Inmiddels lijdt mijn gezondheid er ook onder.

Aan buurtcoherentie, onderhoud van groen etc. kun je zelf wat doen en dat doe ik ook. Maar aan fijnstof niet (ik heb geen auto). Daar is toch echt de gemeente (en provincie en het rijk) voor nodig. Dus mijn dringende oproep aan u: laten we het fijnstof terugdringen! U vanuit uw positie en mogelijkheden en ik vanuit de mijne. Daarom kom ik graag naar de raadsinformatie bijeenkomst van 24 mei. En denk graag over alle onderdelen van het hele Votulast-plan mee.

Met vriendelijke groet,

Elselien Meijer

Meeprater

De leefbaarheid van de buurt leidt ernstig onder de overlast van verkeer.

1. Veel te hoge snelheden
2. Teveel doorgaand verkeer ipv alleen bestemmingsverkeer
3. Hufterig verkeersgedrag (door rood, links om verkeersheuvels, snelheid)

Franklin Bretschneider

Veel verkeer door de Ant. Matthaeuslaan rijdt te snel! Hier zou een grens van 30 helpen. Maar: in 's hemelsnaam geen drempels meer, want mijn hele huis trilde mee, tot de kopjes in de kast.

Bvb dank voor de aandacht. F. Bretschneider

T. Schouten

Doel van de herinrichting van de Votulast route is om het autoverkeer over de route Talmalaan, Draaiweg, David van Mollemstraat en Oudenoord te laten rijden. Deze zal ik voor het gemak "Talmalaan route" noemen.

Daarmee wordt de Votulast route ontlast, wordt beter bewoonbaar, gezonder en veiliger. De bewoners wensen dat, uiteraard. Als extra argument wordt nog genoemd dat deze straten steeds meer een woonfunctie

krijgen.

Maar heeft de Talmalaan route dan niet ook een woonfunctie? En komen er op korte termijn niet nog veel meer woningen bij op de Talmalaan en Zijde balen zijde David van Mollemstraat? Weet de gemeente zeker dat er minder mensen wonen op de Talmalaan route dan op de Votulast route?

Welke zijn de gevolgen voor de Talmalaan route? Welke maatregelen neemt de gemeente om de nadelige gevolgen van de plannen voor de bewoners van de Talmalaan route te beperken? Niets daarover zie ik in de plannen.

Ik wil daarom de gemeente verzoeken om een integrale aanpak: alleen maatregelen nemen als ook de gevolgen ervan elders in de stad meegewogen en opgelost worden.

Alexander Stoter

In de Raadsbrief staat helaas geen concrete aanbeveling op kortere termijn (<1 jaar) ook niet middellange termijn (1-5 jaar) dat de genoemde en door de bewoners gepercipieerde overlast van verkeer weg gaat nemen.

Zowel in beleid en wat bewoners aangeven is toch heel duidelijk wel voorkeur gegeven aan 30 kilometer zone met bij behorende herinrichting. Als dat in combinatie is met knijpen verkeer dan des te beter. Waarom wordt dit niet aan de raad voorgesteld.

Algemeen past dit toch bij streven beleid en invoeren 30 km zones?

Op dit moment is zowel snelheid in de praktijk en bij wet te hoog icm de verkeersdruk door niet bestemmingsverkeer. Eigenlijk zijn er dus twee problemen:

1. er wordt structureel veel te hard gereden wat de nodige lawaaioverlast en onveiligheid met zich meebrengt voor zowel fietsers als voetgangers. Maar zelfs als bewoner is t niet eenvoudig te parkeren want door vele verkeer is er niet eens geduld om mensen te laten parkeren en wordt er of direct getoeterd of gevaarlijk inhalen uitgeoefend. Er wordt regelmatig ingehaald op de aangegeven route met auto's ! Vele motoren gebruiken de route zowiezo als racebaan. Dit probleem staat nog los van de drukte zoals verwoord in het 2e probleem. Los van wel of niet druk is de snelheid te hoog en maakt dat onveilig. Logischerwijs is dit probleem nog groter zolang het 2e probleem niet wordt opgelost, nl. de drukte.

2. De hoeveelheid niet bestemmingsverkeer inclusief vracht en bevooradingsverkeer. Deze zijn zo hoog dat dit ook leidt tot onveiligheid, lawaaioverlast en ook schade aan huizen in vorm fijnstoffen en trillen van woningen.

Er is op dit moment geen enkele drempel of instrument om zowel snelheid als drukte te beïnvloeden er zijn nog enkele heuvels maar die passeert men massaal door via fietspad gedeelte deze te ontwijken bij bv kruising adelaarstraat-Willem van Noortstraat en en Johannes de bekastraat. (Voor snackbar Johnny).

Wat gaat de gemeente hieraan doen om voorgenomen beleid en wensen bewoners tegemoet te komen. Alleen concluderen wat onvoldoende helpt is geen advies dat het proces ook maar enigszins helpt.

Je kan ook kiezen voor 30 kilometer zone invoeren, om daarmee probleem 1 op te lossen en deels ook 2e probleem alvast te helpen. Ik snap niet dat dit geen concrete aanbeveling is in uw brief. Hiermee gaat u voorbij aan de urgentie van het probleem voor omwonenden en verkeersdeelnemers. Onlangs werd bij W. van Noortplein nog onderling bij de nieuwe Fish & Chip zaak met treurigheid gesproken over het gebrek aan richting in de brief terwijl zojuist weer wat auto's en motoren voorbij komen scheuren. Dat dan wel op een feestdag...

Hopende dat er meer richting wordt gegeven dan in de brief, hierbij mijn bijdrage.

Concreet betekent het voorlopig zowel lawaaioverlast wat slapen van kinderen belemmert als mede trillingen in het huis. Naast de onveiligheid op straat zoals die breed in de buurt wordt gedragen.

Ria Glas, Fietzersbond

Eerst wil ik iets rechtzetten. Volgens de Fietstelweek 2016 rijden er dagelijks zo'n 5.600 fietsers door de Kaatstraat. Het rapport noemt 4.000 fietsers op de van Noortstraat, maar dat is dus niet het drukste deel qua fietsers. Verderop, richting Pieter Nieuwlandstraat, wordt het rustiger omdat mensen dan afgebogen zijn naar andere routes. De Adelaarstraat is nu echt niet fijn of veilig om te fietsen. De route heeft meer potentie. Wat dat betreft: het is duidelijk dat de kwaliteit voor fietsers hier sterk moet verbeteren. Zowel qua fietsnetwerk als qua route.

Wat we jammer vinden is dat de opgave was niet om hier een goede fietsroute te maken, maar om de route te onttrekken aan de doorgaande verkeersroutes, zodat er alleen bestemmingsverkeer overblijft. Met veel minder verkeer verbetert de kwaliteit als fietsroute waarschijnlijk wel, als de snelheid niet stijgt. Er rijden op de Willem van Noortstraat 8.300 auto's per etmaal. Veel teveel voor een weg met fietsstroken. Daartoe is met in gesprek gegaan met de buurt. We vinden het jammer dat wij daar als weggebruikers niet bij hoorden.

Er is in het rapport amper onderzoek gedaan naar de fietsroutes in dit gebied. De fietsers op de route Kaatstraat – Pieter Nieuwlandstraat lijken alleen met de fietstelweek geteld. Er is in het rapport geen aandacht besteed aan de situatie bij de kruisende fietsroutes. We hopen dat bij de uitwerking van dit plan de kruisende fietsroutes de Votulast-route straks makkelijk vlot en veilig kruisen. In 30 km gebieden horen verkeerslichten niet thuis. Bij de Hopakker moet het verkeerslicht daarom worden verwijderd. Bij verplaatsing van de bushalte is het mogelijk om hier een middeneiland te maken, zodat in twee keer kan worden overgestoken.

Kortom: Bij de uitwerking graag volop aandacht voor het fietnet hier!

Het beperken van de verkeersintensiteit door bijvoorbeeld het voorgestelde afslagverbod vinden we een uitstekend plan. Een 30 km-inrichting met het huidige aantal auto's levert geen goede fietsroute op en zal geen aanzet geven tot een hoger fietsgebruik. Over de plek van het afslagverbod laten we ons niet uit: we hebben vooral verstand van fietsroutes, de locatie van het afslagverbod heeft betrekking op autoroutes. Het autobezit is volgens rapport even hoog als gemiddelde van Utrecht. Dat verbaast ons, hier zou de inzet kunnen zijn om dat verder te verlagen. Zo dicht bij het centrum en 2 stations (Centraal en Overvecht) is een lager autobezit wenselijk. Bij verkoop van een woning hoeft een parkeervergunning niet logisch te zijn. Dat verlaagt ook de druk op de functiestrook. In veel straten in dit gebied is maar liefst 30% van de openbare ruimte gereserveerd voor parkeren. Veel woningen hebben daarentegen geen veilige plek om een fiets te stallen. Hier liggen kansen!

Een deel van het verkeer zal een andere vervoerswijze gaan kiezen, daarom is het belangrijk dat deze drukke fietsroute zo goed mogelijk wordt vormgegeven, ook al hoort dat niet bij de doelstellingen. De aansluitende fietsroutes, bijvoorbeeld naar de Daalsetunnel, moeten eveneens worden verbeterd om het fietsgebruik te stimuleren.

Het plan stelt voor om min of meer een weg met brede fietsstroken toe te passen: tweemaal 2 m fietsstrook, en 3,2 m voor auto's. Dat is 1,2 m breder voor auto's dan op de Tolsteegsingel. Op de Tolsteegsingel wordt veel te hard gereden, we hebben er geen vertrouwen in dat op deze rechte wegen de snelheid daadwerkelijk 30 gaat worden als er geen snelheidsremming wordt toegepast. Nu liggen er op de route hier en daar "busmatjes", smalle drempels waar de bus geen last van heeft. Die zijn niet zo effectief als echte drempels. Als echte drempels niet kunnen, dan blijven chicanes, busmatjes, en om-en-om regelingen over. Er zal een goede combi gemaakt moeten worden om de snelheid daadwerkelijk naar 30 km/uur terug te brengen. Fietsstroken zijn alleen verantwoord als het verkeer echt 30 rijdt én er veel minder verkeer is. Verkeer moet niet uit hoeven wijken over de fietsstrook. Er moet voldoende ruimte zijn om fietsers ruim te passeren. Op de Koningsweg is het gelukt.

In de profielschets waarbij gesteld wordt dat “fietzers meer ruimte krijgen” blijkt dat fietsers op fietsstroken moeten blijven rijden, maar de stroken worden wel breder. De parkeerstrook wordt 3 m in plaats van de huidige 2 m. Waar komt die ruimte vandaan? Past het wel?

De kruising met de Vecht is niet benoemd als bijzondere plek. Jammer!

We worden graag bij de verdere uitwerking van het ontwerp betrokken.

Sylvia de Bruin

De Verkenning Verkeersroute Votulast leek een opstap naar een oplossing voor de overlast van niet-bestemmingsverkeer en te hard rijden. Veel bewoners hebben zich ingezet om mee te denken over goede oplossingen. Pas na de consultatie bleek dat er geen maatregelen genomen kunnen worden omdat er geen budget is. De problemen blijven zo bestaan, inclusief de kans op serieuze ongelukken. De buurt is heel hard toe aan oplossingen die daadwerkelijk bijdragen aan een afname van het (vracht)verkeer en een beperking van de snelheid.

Wim Matser, verkeersberaad Ingenhouszstraat/Juliusstraat

1 Proces

Op zich is de inspanning van de gemeente lovenswaardig om op een zeer uitgebreide wijze met verschillende instrumenten de bewoners te betrekken in het vraagstuk verkeersroute Votulast. Het feit dat op de achtergrond werd meegedeeld dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn voor een structurele herinrichting of andere effectieve maatregelen doet echter afbreuk aan al die inspanningen. Het was mooier geweest als de gemeente ook echt iets te bieden had, dat meer recht zou doen aan het intensief betrekken van en het verwachtingen wekken bij bewoners.

Naast veel teleurstellende inspraak voorstellen die pleiten voor het verkeersluw maken van de eigen straat met negatieve gevolgen voor andere straten lijkt de voornaamste consensus het weren van het doorgaand verkeer bij bron en het effectief beperken van de doorstroom niet haalbaar wegens de voorlopig niet in de gemeentebegroting op te nemen herinrichtingskosten.

2 Historie

De conclusie en de ambities voor de komende periode zijn mager. Slechts beperkte ingrepen zijn de komende periode mogelijk, terwijl de problematiek van de te grote verkeers doorstroom door Votulast al tientallen jaren op de gemeentelijk agenda staan en de besluitvorming over de hoofdwegenstructuur eveneens reeds lang geleden is vastgesteld. De Raad moet zicht realiseren dat zij zo langzamerhand schatplichtig aan Votulast geworden is en zich niet kan permitteren dit hangijzer maar voor zich uit te blijven schuiven, juist nu de verkeersdruk de komende jaren alleen maar toe dreigt te nemen.

3 Zorg, urgentie en oplossingsrichting

De vraag is of in de door de gemeente gehanteerde verkeerssimulatiemodellen de enorme uitbreiding van kantoorcapaciteit, inclusief nieuwe parkeergarages en een substantiële uitbreiding van het aantal woningen in het centrumgebied (onder meer Zijdebalen en vele andere projecten) meegenomen zijn. Door deze uitbreidingen zal de verkeersdruk uit en in de stad op korte termijn fors toenemen en dan nog steeds blijft Votulast de ongewenste verkeersroute. De genoemde ambities zoals communicatie, flankerende en “slimme” maatregelen zullen dan, hoe mooi geformuleerd ook, ongetwijfeld tekort blijven schieten. Bij de huidige intensivering van het gebruik van het centrum is de urgentie om nu structurele maatregelen te nemen hoog. De Raad heeft nu juist bij uitstek de gelegenheid om te kunnen besluiten de financiële meeropbrengsten, die de nieuwe projecten voor de gemeente inkomsten genereren, (zoals grondopbrengsten, leges, OZB en andere gemeentebelastingen) aan te wenden voor het realiseren van die maatregelen waarover consensus tussen gemeente en bewoners bestaat en waarvoor tot op heden nog geen middelen waren gereserveerd. Op deze wijze kan bovendien compensatie worden gevonden voor de toenemende negatieve effecten van de genoemde intensivering.

Meeprater, Verkeerswerkgroep Pijlsweerd (VWGP)

Geachte heren/ dames/ raadsleden,

DE VWGP was niet onder de indruk van de inhoud van het rapport dat opgesteld was. Het was er meer eentje waarvan je afvraagt waarop je hebt zitten wachten al die tijd.

Daarbij werden op de bijeenkomst avonden stellingen ingenomen en scenario's uitgezet door de gemeente die niet direct aannemelijk zijn; '1 richtingsverkeer op de kaatstraat' was het uitgangspunt om bewoners te laten bedenken hoe ze in zo'n situatie de as ingericht zouden willen hebben.

Het is veel interessanter om te bespreken wat de meetresultaten zijn van de situatie ten tijden van de opbrekingen rondom de Peter Nielandstraat. Rondom de Shell benzine station is de straat heringericht, waardoor de automobilist en fietsers om moesten rijden en de as van Daalsetunnel tot aan Shell minder aantrekkelijk werd om te nemen.

Hopelijk hebben jullie die meetresultaten ook gekregen en kunnen we dat meenemen.

Daarbij is het ook interessant om te volgen wat erop het Westplein gebeurt. De geplande afname naar 17.000 auto's per etmaal zorgt voor veel minder auto's door de Daalse tunnel dan nu het geval. De geplande knik in de weg die om het NH hotel gaat zorgt ervoor dat de ideale diagonale lijn flink onderbroken wordt. De doorvoer over deze weg zal verminderen waardoor de aanvoer naar de Votulast-as ook zal verminderen. Deze ontwikkeling is van grote invloed op de As. Graag vernemen we van de gemeente waar dit terug te vinden is in het rapport.

Met vriendelijke groet,