

Inleiding

Geachte leden van de gemeenteraad,

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor het gedegen voorstel over het verkeerscirculatieplan (VCP). Wij erkennen de waarde van dit plan en zijn ervan overtuigd dat het een positieve bijdrage zal leveren aan de leefbaarheid en veiligheid van onze stad en onze wijken. U heeft ons advies gevraagd en wij zijn dankbaar voor die ruimte. Wij hebben vier specifieke suggesties ter verbetering van het VCP met betrekking op onze wijken, en een vijfde generiek advies. Ons advies heeft als doel het verkeer beter te reguleren en onze woonwijken te ontlasten van overbodig verkeer.



De vier specifieke suggesties zijn

1. Filters aan de Bergweg en Bergselaan regulier opnemen.
2. Heropname van een filter bij de tunnel bij de Van Aerssenlaan en verkeerspunt aanpassing.
3. Filter op de Stadhoudersweg om verkeer op de S113 en S112 te houden en niet via de wijken te laten reizen.
4. Aanpassingen aan de Schieweg, rekening houdend met lange termijnontwikkelingen.

Daarnaast hebben wij nog een advies over de invulling van de filters: *Houd rekening met de mobiliteit voor kwetsbare groepen; bevorder openbaar vervoer; zorg voor continuïteit van nooddiensten en denk aan een groene invulling waar mogelijk.*

Uitgangspunt van onze Wijkraad

Als wijkraad hebben wij met bewoners een bewogen avond gehad rond het thema verkeer en mobiliteit. De voordelen van het VCP worden beleefd door de bewoners, maar ook nadelen worden geconstateerd. Bij kort bestemmingsverkeer kan de route significant langer worden voor mensen die afhankelijk zijn van de auto. Op de bedachte "hoofdwegen" zal de druk toenemen. De voordelen van een wijk waar veel minder auto's in komen zien wijkbewoners wel zitten, want de grote hoeveelheid auto's in de wijk die geen bestemmingsverkeer heeft in Blijdorp, Bergpolder, het Liskwartier of een van onze buurwijken wordt als belemmerend voor het woon- en leefklimaat ervaren.

Verkeer dat bestemming heeft in de wijken dient bij de snelweg de "juiste" afrit te kiezen, zeker met de druk op de A20 die af zal nemen. Door de wijk zijn er twee belangrijke routes die ook stadsroutes zijn, namelijk de S113 (Kleinpolderplein tot Statenweg) en S112 (Hofplein via Schieplein tot Doenkade/oprit nieuwe A16). Dit moeten de hoofdaders worden waar verkeer over beweegt dat geen bestemming in de wijk heeft. Er is nu echter een verbinding tussen de S112 en S113 door onze wijk, en worden de Bergweg en Bergselaan gebruikt om het Schieplein te ontwijken. Deze oost-west bewegingen zouden wij graag beperkt zien en hebben daarom enkele aanvullingen op het VCP die volgens ons in lijn zijn met de doelstellingen van het VCP.

1. Filters aan de Bergweg en Bergselaan regulier opnemen.

Wij stellen voor om de filters aan de Bergweg en Bergselaan (punten 23 en 24 uit het concept VCP) regulier in te voeren binnen de termijn van het VCP (voor 2030) en het besluit hierover niet uit te stellen zoals nu voorgesteld. Daarbij dient de Bergselaan te worden bekeken als een mogelijke sluiproute die gebruik kan gaan worden na de invoering.

Door het doorgaande verkeer over de Bergsingel onmogelijk te maken, verminderen we de verkeersintensiteit in de woonwijken, wat leidt tot een veiligere omgeving voor voetgangers en fietsers. Bewoners van de Bergselaan en Bergweg ervaren al lang veel last van een overdaad aan auto's op deze wegen, en ook van veel racers. De leefbaarheid zou verbeteren met een dergelijke toevoeging.

Het wachten op de ontwikkelingen van A20 en A16 lijkt ons en de bewoners niet nodig. Als het rustiger wordt op de A20 zullen mensen nog steeds gebruik blijven maken van deze kortere routes. We zien nu dat automobilisten er bijvoorbeeld zelfs voor kiezen om een omweg over de Bergweg blijven maken, in plaats van de hoofdader te kiezen met aanpassingen aan de Rodenrijselaan. De twee filters aan de Bergweg en Bergselaan maken dat we het Liskwartier in twee compartimenten delen en dat niet-bestemmingsverkeer echt over de stadswegen gedwongen wordt.

2. Heropname van een filter bij de tunnel bij de Van Aerssenlaan en verkeerspunt aanpassing(en).

Nu wordt de Van Aerssenlaan als een hoofdinfrastructuurweg voorgesteld in het VCP, maar het wordt ook binnenkort ingericht als een 30 km/u-weg. De verkeersfilter in de Van Aerssenlaan lijkt ons en de bewoners van de Van Aerssenlaan wenselijk om het verkeer via de S113 te leiden.

Via de Bentincklaan is sluipverkeer dan nog wel mogelijk. Dit is ons inziens te voorkomen door bijvoorbeeld rechtsaf vanaf Stadhoudersweg (komende vanuit A13) naar de Van Aerssenlaan en/of linksaf vanaf Statenweg (komende vanuit de centrum) naar de Bentincklaan onmogelijk te maken.

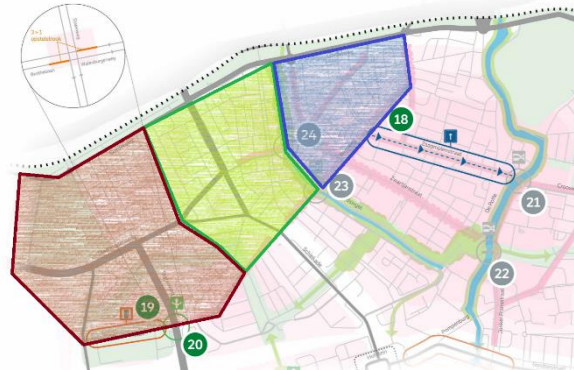
In de omgeving van de Van Aerssenlaan en Bentincklaan zijn veel scholen gevestigd. De straten worden ingericht om voetgangers via een groene route van station naar Diergaarde Blijdorp te laten wandelen en de straat als 30 km/u in te richten. Dit staat diametraal tegenover een inrichting als ontsluitingsweg zoals in het VCP nu is opgenomen. Het lijkt ons daarom beter om bij deze straten in te zetten op OV, fietsers en wandelaars boven de doorstroom van auto's. Daarmee zetten we op dit deel in op een veilige en aantrekkelijke stad en ruimte voor groen.

3. Toevoegen van een filter ter hoogte van het Stadhoudersplein en de Stadhoudersweg.

Zoals aangegeven is het onze wens om compartimenten te maken in Blijdorp, Bergpolder en Liskwartier. Door de verbinding tussen de S112 en de S113 via de Stadhoudersweg en de Bergselaan is er momenteel veel verkeer dat niet al op de snelweg, maar pas in de stad een keuze maakt om te wisselen tussen de doorstromende wegen. Door de aanpassing om niet rechtsaf te kunnen van de Schieweg naar de Walenburgerweg is er een begin van compartimentering. Door een filter ter hoogte van het Stadhoudersplein en de Stadhoudersweg toe te voegen wordt dit gerealiseerd. Zoals aangegeven in het figuur hiernaast, ontstaan de compartimenten gescheiden door het (oude) water en groen en zeer

dicht aan de grenzen van de wijken, met de verkeersaders centraal. De compartimenten zijn buiten onze wijken richting het centrum gedeeltelijk door te trekken, maar wij hebben ons als wijkraad tot onze wijken beperkt.

De invulling komt door een filter op de Stadhoudersweg, dat tot doel heeft het deel van de Stadhoudersweg dat geen onderdeel is van de S112 en de Bergselaan te onttrekken van niet-bestemmingsverkeer. Voor lokaal “kleinverkeer” (fiets, 45 km-auto's, voetgangers, etc.) blijft alles toegankelijk. De winkels zijn nog goed te bereiken met de auto. Andere ingrepen zoals het afsluiten van rechtsaf op de Schieweg zouden een alternatief kunnen zijn voor hetzelfde doel, maar dan kan bestemmingsverkeer ook bijna niet in de wijken komen. Daarom zien wij meer voordelen in een filter.



De verkeersveiligheid in de wijk zal toenemen, er zal geen sprake zijn van een waterbedeffect op andere plekken door woonwijken, zoals nu door enkel de afsluiting van de rechtsaf naar de Walenburgerweg onmogelijk te maken. De stadswegen zullen de grootste verkeersstroom dragen, zoals bedoeld. Dit geeft ook ruimte in het deel van de wijk dat nu enorm druk is met auto's. De filters komen op een lijn waar ook veel scholen zitten. Met minder auto's kunnen kinderen veiliger en sneller met de fiets naar school.

4. Nadenken over een herinrichting van de S112 Schieweg/Schiekade

Onze laatste specifieke suggestie betreft een herindeling van de Schieweg/Schiekade, die hopelijk tegen het einde van het VCP-traject meegenomen kan worden. De Schieweg en Schiekade zullen door invoering van de VCP-maatregelen mogelijk drukker worden, waar andere afslagen mogelijk juist minder gebruikt zullen worden. Om de doorstroming te bevorderen en leefbaarheid te bevorderen stellen we een aantal aanpassingen voor. In het kader van aanpassing aan het Hofplein en alle andere VCP-maatregelen zal het gebruik van de S112 sterk kunnen veranderen. Kijkend naar de 's-Gravendijkwal en Coolsingel is een andere indeling van wegen te bedenken, die voor de bewoners een prettiger leefomgeving kan betekenen. Doorstroming van nooddiensten en ander belangrijk vervoer kan hierbij prioriteit krijgen. Soms wordt door minder banen en minder afslagbewegingen (door de eerdere compartimentering) de doorstroming uit de stad bevorderd. Dit geeft mogelijk tot meer groen en bredere fietspaden te realiseren (kies dan wel voor aan beide kanten van de tram-/autobaan voor een dubbel fietspad!), zodat deze wegen als leefbaar en veilig ervaren worden.

Conclusie

Hiermee adviseren wij dus vier specifieke ingrepen, die we op de kaart oranje ingekleurd hebben. Het gaat om vier filters, enkele kruispuntaanpassingen en een andere weginrichting.



Wij sluiten af met een generiek advies over de filters, die we van harte aanbevelen:

Houd rekening met de mobiliteit voor kwetsbare groepen; bevorder openbaar vervoer; zorg voor continuïteit van nooddiensten en denk aan een groene invulling waar mogelijk.

Door uitzonderingen te maken voor openbaar vervoer, nooddiensten, bijzonder vervoer zoals Trevvel en 45 km-auto's voor ouderen, kunnen we ervoor zorgen dat deze cruciale diensten niet gehinderd worden door de verkeersmaatregelen, terwijl we toch de verkeersdruk verminderen en de leefbaarheid verbeteren.

Wij hopen dat college en gemeenteraad onze suggesties en adviezen ter harte zal nemen en de voorgestelde verbeteringen zal overwegen bij de verdere ontwikkeling en implementatie van het definitieve verkeerscirculatieplan.

Vriendelijke groet,

Wijkraad Blijdorp-Bergpolder-Liskwartier
Reidar Plokker (voorzitter)
Marte Buijsen
Rosalie Drissen
Lideke Detmers
Karin Padmos
Job Rood
Annika Schippers