

Beste mevrouw van der Sar,

Hieronder mijn inspraakreactie van dinsdagavond.

Vriendelijke groet,

Ad van der Stok

Inspreekreactie

Als werknemer van een hele grote stad in het noorden van het land, die ik om veiligheidsredenen niet bij naam zal noemen, heb ik dagelijks te maken met het inrichten van de openbare ruimte, voor verkeer en voetgangers. Alle plannen die in die stad gemaakt worden krijg ik, als onderdeel van een toetsende commissie, onder ogen. Als ik dit plan, als inwoner van West instemmend had gelezen, dan had ik hier niet gezeten.

Ik heb geen tijd gehad om alles tot in detail te lezen, maar er valt mij wel het een en ander op.

Het eerste punt. Het heet verkeerscirculatieplan, maar het is een autoverkeerscirculatieplan. Dat is raar. Openbaar Vervoer en fiets, nogal belangrijk verkeer, wordt grotendeels buiten beschouwing gelaten. Terwijl iedereen die iets met verkeersplannen te maken heeft begrijpt dat je dit soort zaken integraal dient te bekijken. Zelfs nog integraler door ook na te denken over de functies die dat verkeer bedient. Zoals winkels en andere publieke functies, in publieke straten als de Nieuwe Binnenweg en de Middelandstraat.

Een verkeersvisie voor de binnenstad begint met een visie voor de stad, waarbij je allereerst gaat kijken naar de publieke straten van de stad. Dan zorg je dat OV en fietsverkeer daar goed terecht kan en dan ga je verder. Zo'n visie zou er voor zorgen dat bijvoorbeeld de Nieuwe Binnenweg een goede OV verbinding heeft, zoals nu lijn 4, en goede fietsvoorzieningen. Want fietsers kunnen voor veel klandizie zorgen, als het niet zo'n levensgevaarlijke straat zou zijn als nu. Met een ontwerp van die straat (ontwerpen ontbreken in dit plan) kom je er dan misschien achter dat de auto er dan misschien uit moet verdwijnen maar dat wordt ruimschoots gecompenseerd door de fietsende klant. Kortom, met een idee over je publieke voorzieningen, een integrale analyse van AL het verkeer, en ook met uitgewerkte profielen van straten, heb je de ingrediënten voor een verkeersvisie. Dat kun je vervolgens uitwerken in een verkeerscirculatieplan.

Bij dit plan zijn veel vraagtekens te zetten. Vooral vanwege het gebrek aan integraliteit en uitwerking. Ik heb slechts tijd voor enkele punten.

In het Voorwoord staat: ‘Doel is het doorgaand verkeer te weren’, prima. Maar het effect voor het lokaal verkeer is dat dat heel vaak ver moet omrijden dus dat levert meer verkeer op. Dat wordt niet genoemd in het voorwoord. Betekent dit dan meer of minder autokilometers in het stadsdeel?

Het plan stelt in de doelen over bereikbaarheid: “OV-reizigers moeten kunnen rekenen op een VLOTTE REIS.” Nee, OV reizigers moeten zo snel mogelijk van A naar B kunnen komen. En dan kun je beter in een iets langzamer tram zitten op de nieuwe binnenweg, waar je gelijk uitstapt bij de winkel waar je moet zijn, dan dat je eerst honderden meters moet lopen naar een VLOTTE metro en dan weer honderden meters terug. Zeker als je ouder of slecht ter been bent. Want die meters te voet worden niet bij dat VLOT meegerekend.

Het plan stelt in de doelen over veiligheid: “Wanneer woonbuurten autoluwer worden gemaakt, ontstaan veiliger routes voor lopen en fietsen en minder conflicten met autoverkeer.” De realiteit op de nieuwe binnenweg is op dit moment het omgekeerde. In de rustige uren wordt er veel harder gereden en is het veel gevaarlijker om bijvoorbeeld over te steken. Hetzelfde geldt voor de Beukelsdijk, die veel veiliger is als hij bijna vast staat met autoverkeer. Dat zijn dus ongefundeerde uitspraken.

Waar zijn de cijfers op gebaseerd? Op modellen? Wat zijn de aannames die in de modellen zijn gestopt? Wie heeft dit doorgerekend?

Wie heeft er baat bij het in tweeën knippen van een wijk als west? Waarom deze keuze? Van de 5 oost-west verbindingen worden er 3a4 afgesloten. Ook routes die helemaal geen probleem veroorzaken en uitstekend geschikt zijn voor combinaties van autoverkeer, fietsverkeer en eventueel ook OV. zoals de Mathenesserlaan.

Kan de rondweg (rochussenstraat / Aelbrechtskade) dit wel aan?

Over de Nieuwe Binnenweg west staat: “Door op dit gedeelte van de Nieuwe Binnenweg eenrichtingsverkeer richting west in te voeren maken we de straat veiliger en beter oversteekbaar.” Weer een ongefundeerde aanname.