Mobiliteitsvisie (agendapunt 18 mei)

Vooraf

De filosofie van de mobiliteitsvisie spreekt ons erg aan. Het beter faciliteren van het langzaam verkeer (wandelaars en fietsers) is een goede en duidelijke trendbreuk. Het was ons inziens auto – fiets – wandelaar en het wordt hopelijk wandelaar – fietser – auto.

De vergadering van 18 mei is niet besluitvormend. U legt ons een vijftal keuzes voor ter voorbereiding van het definitieve raadsvoorstel. Dat waarderen we. We zouden echter ook graag vast zien welke punten u niet als keuze in het raadsvoorstel met bijbehorend uitvoeringsprogramma voorlegt, maar als duidelijke richting waarin de mobiliteit met de bijbehorende infrastructuur zich moet bewegen.

De documenten bij de mobiliteitsvisie geven ons inziens een duidelijk beeld van het niet voldoende goed faciliteren van het langzaam verkeer. Welke keuze wordt daarin straks in het raadsvoorstel gemaakt en / of voorgelegd?

Technische vragen

Kruisen provinciale weg

Bij de keuze ongelijkvloers passeren van de Provinciale weg geeft u bij A een kostenindicatie van 2 – 10 miljoen en bij B een kostenindicatie van 10 – 25 miljoen. Kunt u deze spreiding in kosten nader duiden? Want een keuze voor tweemaal A spreekt ons het meest aan (twee ongelijkvloerse passages van per stuk 2 miljoen is 4 miljoen). We nemen echter aan dat u de voorgelegde (financiële keuze) anders bedoeld.

Vraag: Kunt de kosten bij keuze ongelijkvloers kruisen nader duiden?

Verkeerscirculatie

In de mobiliteitsvisie wordt de verkeerscirculatie problematiek in het Venenlaankwartier niet genoemd. Dat is bij een vorige bijeenkomst wel door ons gevraagd en er werd ook positief geantwoord om het mee te nemen. We verwachten wel een visie op dergelijke problemen in een mobiliteitsvisie. Om dergelijke problemen op te lossen is een brede scope nodig. Van oorsprong ligt het probleem in het eenrichtings-maken van Draafsingel en vervolgens afsluiten Vollerswaal. Her-bestuderen van dergelijke maatregelen lijkt ons zinvol. Nu is in potentie de mogelijkheid aanwezig om oude (verkeerde) keuzes te herstellen.

Vraag: Kunt u alsnog de verkeerscirculatie Venenlaankwartier meenemen?

Verkeers-vrijmaken Hoge Vest

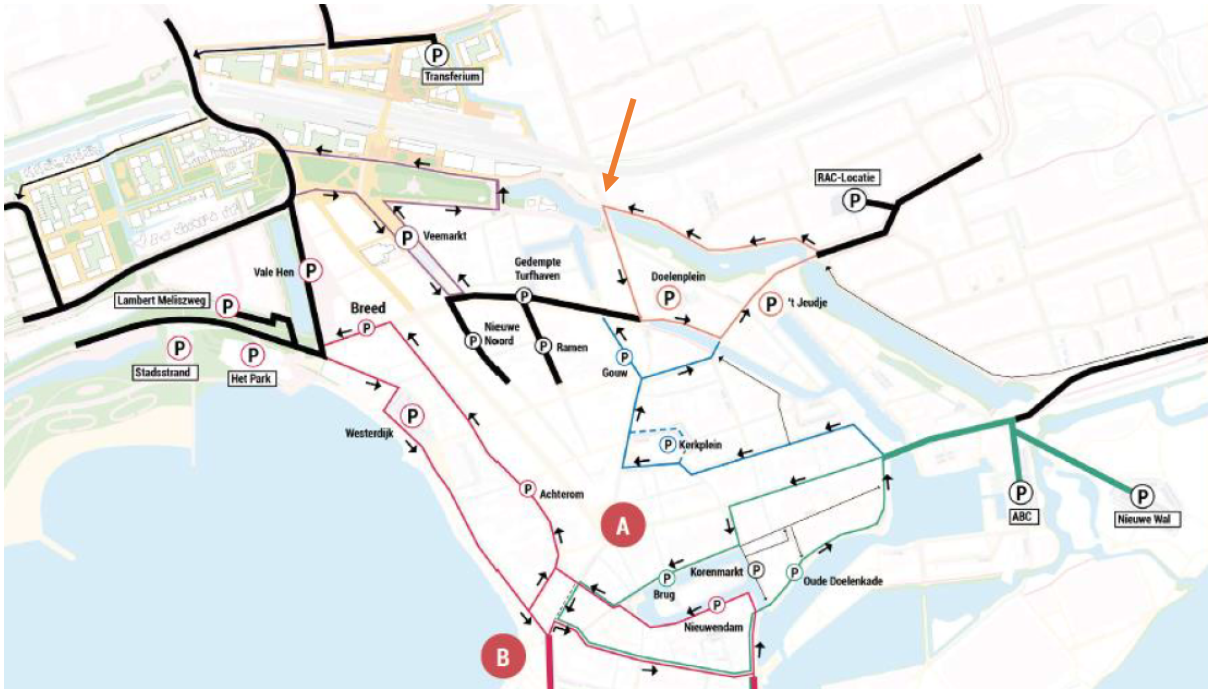
Voor de toekomst kan het verkeersvrij maken van de Hoge Vest aantrekkelijk zijn i.v.m. stedelijke ontwikkelingen. Tot ca. 1980 liep de verbinding via de Westersingel. Door de verbinding ook nu weer buiten het stadscentrum te leggen kan de Vale Hen beter ontwikkeld worden op een wijze die recht doet aan de historie. De vervangende verbinding kan nu bijvoorbeeld door het maken een verbinding De Weel en Westerdijk via westzijde Lambert Meliszweg. We zien daarop graag een visie vanuit de mobiliteitsvisie. De mobiliteitsvisie wil vooruitkijken. Dit lijkt ons een ultieme mogelijkheid om dat te doen voor de locatie Vale Hen.

Vraag: Kunt u de optie tot verkeers-vrijmaken van de Hoge Vest meenemen?

Knip in Draafsingel

De beoogde verkeerscirculatie spreekt in principe aan. In onderstaande tekening lijkt er echter ook een knip te zitten in de Draafsingel-Spoorsingel bij de Koepoortweg. Dat is ons niet duidelijk. Het lijkt alsof die knip ertoe leidt dat er meer verkeer door de binnenstad gaat via de Gedempte Turfhaven – Veemarkt.

Vraag: Klopt die knip daar en zo ja hoe wordt dat verkeerskundig gemotiveerd?



Routing parkeren, borden systematiek

Lezen (on)toegankelijkheid wordt op blz 65 van Analyse-atlas mobiliteitsvisie als aandachtspunt genoemd. Het is ons niet duidelijk wat daar concreet mee wordt gedaan. Het is namelijk inderdaad vreemd dat een bezoeker per auto niet al in een vroeg stadium naar beschikbare parkeerplaatsen wordt geleid. We verwachten veel van een dergelijk sturingsmechanisme.

Vraag: Kunt u aangeven wat er aan informatie voorziening voor parkeren wordt gedaan?

Vriendelijke groet,

Jan Kollen

Commissielid PvdA Hoorn

06 55304899