

Met belangstelling hebben we uw stuk van 122 pagina's gelezen. Er stond erg veel in qua ambities, voornemens, kwaliteitscriteria, voorbehouden en meer taalkundige vondsten. De onderbouwing begrepen wij echter niet helemaal. Dat meer huizen leidt tot meer verkeer lijkt logisch, maar wanneer en waar die huizen dan komen staat er niet in. Verder gaat u uit van een hoog scenario (waarbij u zelf vermeldt dat een laag scenario beter voorspelt. Dit resulteert in nogal horror cijfers en zwarte verkeersbeelden. Verder in totaal zo'n 295 miljoen aan maatregelen maar wat wanneer en hoezo ontbreekt. En dat is een beetje de kern van ons bezwaar bij dit plan. Het is ons totaal onduidelijk waar u nu ja op zegt en wat dit nu in de echte wereld gaat betekenen.

De binnenstad wordt diverse malen genoemd. Hoe de verkeerscirculatie straks moet als de Spuiweg en de Krispijnse tunnel er niet meer zijn wordt niet duidelijk. Staan we dan nog vaster dan nu in de weekenden en wat betekent dit voor de mensen die aan de randen wonen zoals Burgemeester de Raadsingel en de Singel. De flexibiliteit lijkt in ieder geval uit het systeem te worden gehaald en op korte termijn is er geen oplossing voor het 'shopinfarct' op zaterdag.

Qua parkeren wordt een relatie gelegd naar de noodzaak van parkeergarages (gelukkig maar). Echter ook hier ontbreekt toch echt het hoe en wanneer. Er wordt gesproken over buurthubs met deeltijdbakfietsen en deelauto's maar Smoov is al een tijdje niet meer gesignaleerd. Zou dit concept echt gaan werken?

Waar wij een beetje bang voor zijn dat dingen die wel zonder inspanning van de gemeente kunnen wel snel doorgevoerd worden. Tweeverdieners en werkende stelletjes worden al de stad uitgejaagd door het verbod op de 2^e vergunning, in de tekst staan ook onheilszwangere teksten als parkeer business cases, realistisch beprijzen etc. Vergunningen is wel de makkelijkste knop om aan te draaien want dat kost de gemeente geen geld in tegenstelling tot de andere maatregelen.

Laat helder zijn dat wij op zich niet tegen en verdere autoluwe binnenstad zijn. Sterker, dat zouden wij toejuichen. Verkeer wat er niets te zoeken heeft zou je moeten weren bijvoorbeeld met een knip bij Bellevue en ingang Prinsenstraat. Nu raast iedereen door onze historische binnenstad op zoek naar een schaarse parkeerplek om vervolgens vaak gefrustreerd de stad uit te rijden (vaak te hoge snelheid).

Ontheffing voor bewoners, bezoek van bewoners middels app maar ook voor personeel van zittende bedrijven bezorgdiensten of klusbedrijven. Parkeerplaatsen pas opheffen als er fysieke alternatieven zijn en geen rekenruits met vergunningen. Er komt best ruimte voor vergroening, maar dan moet wel helder zijn dat er faciliteiten zijn (garages, hubs etc.).

Autoluw en toch bewonersvriendelijk, moet kunnen toch?

Graag willen wij participeren maar zeggen eerlijk dat het participatietraject bij de Aardappelmarkt een wat nare smaak heeft achtergelaten. Participatie is prima maar dan moet je wel serieus genomen worden en niet afgescheept met 'het is al besloten'. Kijk ook nog eens naar

de resultaten van de enquête (bijgevoegd) onder bijna 1.000 binnenstadbewoners welke toch een ander beeld geeft dan het participatietraject tot op heden.

Wellicht dan toch maar een pas op de plaats?

Voor 295 miljoen mag je toch best even goed nadenken?

Wij komen graag met u hierover in gesprek.

Werkgroep Verkeer Binnenstad