

Ingekomen reacties op de verkeersvarianten voor verbetering van rotonde DNP

Variant 1 Kruispunt



Variant 2 Voorrangsplein – open bak



Variant 2 Voorrangsplein – gesloten bak



Opmerkingen/reacties:

- Aandacht voor langzaam verkeer.
- In het eerste plan spreekt de ruimte voor fietsers en voetgangers mij aan maar ik vind de situatie voor de automobilist erg chaotisch overkomen. Ik kan me niet anders voorstellen dat dit helemaal vast staat. Ik mis ook de busstop in de schetsen en hoe dit de doorstroom kan beïnvloeden. De tweede schets zie ik niet waar de verbetering zit, de rotonde wordt smaller maar hoe wordt er dan voor goede doorstroom gezorgd op de drukke momenten? De wandelpaden, meest drukke, tussen eemplein en station zijn ook weinig aantrekkelijk in deze. In beide zou ik ervoor pleiten het zebrapad door te trekken over het fietspad. Scooters en fietsers gaan hier zo snel en nu is het met zebrapad vaak al spannend. Als die weg gaat lijkt me dit erg onveilig als voetganger vooral bij de eemplein trappen.

- In het plan mis ik de busbanen. betrouwbaar en snel openbaar vervoer is essentieel om geïnduceerde vraag van prive auto's tegen te gaan. Momenteel zijn tijdens de spits en op zaterdag de busbanen essentieel voor een goeie doorstroming. Welke maatregelen worden er genomen om de doorstroom van de bussen te garanderen?
- Wat mij opvalt is dat het gevaar zit in de snelheid van de fietsers en brommers. Ze komen van 2 kanten maar ook vanaf de stoep en van achter. Om een voorbeeld te geven aan meer rust op een rotonde is de rotonde in vathorst bij halte drieberg.
- Variant 2b (gesloten bak) heeft mijn voorkeur. Bij dit plan is de huidige ingetekende stoep tussen het toekomstige stadhuis en het eemplein relatief smal. Hier ligt een kans om juist een tweede echte entree te creëren tussen station en het eemplein als een duidelijke en aantrekkelijke wandelroute (net zoals aan de andere zijde van het spoor dat ook gedaan gaat worden). Een bredere stoep op deze plek met accenten die deze wandelroute naar gemeentehuis en station aanduiden maakt het extra aantrekkelijk.
- De gekozen en mede door het ambtelijke apparaat gestuurde 'voorkeursvarianten' met of zonder VRI bieden voor fietsers/voetgangers en zijn vanwege de complexiteit van de situatie geen garantie voor optimale doorstroming. Rekening dient worden gehouden met bebouwing Blok V en ingang nieuwe stadhuis. De enige qua veiligheid en doorstroming optimale doorstroming is een op enige wijze totale scheiding van de beide verkeerstromen, waarbij op creatieve wijze de grootste belastingsfactor (verkeer van en naar Eempleingarage) van de rotonde weg gehouden wordt. Dit geldt tevens voor verkeer van en naar de Nieuwe Stad.
- Variant 1 is zo verkeerstechnisch en infrastructureel dat er van ruimtelijke kwaliteit aan DNP helemaal geen sprake meer is. Tragisch voor een 'stadspoort'. Variant 2 vormt een betere basis. Hopelijk wordt de

uitwerking van de variant onderdeel van een bredere ruimtelijke visie, waar niet alleen infrastructuur telt, maar prioritering van zachte mobiliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en de routing/ beleving tussen Een en station integraal wordt onderzocht en meegenomen. Grijp deze kans voor een veiligere én kwalitatievere omgeving.

- Ik ben voor variant 2. Variant 1 is niet overzichtelijk, zeker niet voor mensen die er voor het eerst overheen rijden. Daarnaast geven VRI's schijnveiligheid.
- De omgeving van de nieuwe rotonde is overladen met objecten die je aandacht vragen: lichtmasten, wegwijzers, hekjes, keien, reclameborden, bushalte, lichtreclame van Pathé, MediaMarkt, HU, Burger King, winkels en panden aan de Amsterdamseweg. Ik vind het niet gek dat fietsers en voetgangers in het verkeer niet meer opvallen op de rotonde. Laat staan 's avonds en bij regenweer. In afwachting van de herinrichting is het misschien een idee om grondig op te schonen en alle overbodige objecten te verwijderen of neutraliseren?
- Optie 2 lijkt mij het beste. Stoplichten op DNP gaan veel vertragingen en irritatie geven, die moet je zien te voorkomen. Overigens vind ik dat de rotonde nu ook goed functioneert, je moet gewoon goed opletten. En een aanpassing waarbij het aantal auto/busbewegingen op de rotonde vermindert is het beste. De aanpassing dat Jericho/Jeruzalem (inclusief Gildekwardier neem ik aan) naar de Ringweg Koppel gaat is prima, en ontlast de rotonde aanzienlijk. Ik neem aan dat de bussluis bij de Stuw dan wordt opgeheven, en gewoon doorgang geeft? Wagenwerkplaats stad uit is ook goed om de rotonde te ontlasten. Overigens is het moeilijk om aan de hand van de schetsen een indruk van de oplossing te krijgen. Een uitleg in een verhaaltje is wel handig.

- Aangepaste dichte rotonde lijkt mij het meest ideale gwa kosten en overzicht en extra groen
- De optie kruispunt vind ik er op de schetsen erg onoverzichtelijk uitzien. Het grootste probleem zijn de mensen die niet bekend zijn in Amersfoort. Die letten nu niet goed genoeg op bij de rotonde. Bij het nieuwe kruispunt raken ze denk ik de weg kwijt, omdat er zo veel opties zijn. Dit zorgt ook voor gevaarlijke situaties. Mijn voorkeur zou het voorrangsp plein met gesloten tunnelbak zijn, maar wel met verkeerslichten. Zonder verkeerslichten is het een update van de huidige versie, maar daar win je volgens mij weinig mee.
- Wat een ingewikkelde - en vast ook heel dure plannen! Ook mijn dochter was slachtoffer (aanrijding) van de slechte verkeersafwikkeling Zouden we kunnen beginnen met de verkeerslichten die al geplaatst zijn (bij Dirk) PERMANENT te laten functioneren? En dan ook een set verkeerslichten aan de andere kant (Mondriaanstraat naar de trappen) waar de andere grote verkeersstroom plaatsvindt - dit zou het langzame verkeer (wandelaars+fietzers) clusteren zodat een vlottere passage van beide stromen zal plaatsvinden Als dit in ieder geval als voorlopige maatregel zou kunnen plaatsvinden zou het waarschijnlijk vele slachtoffers schelen en misschien is dan die hele dure reconstructie niet eens meer nodig!!
- De twee voorkeursvarianten zijn wat ons betreft geen oplossing voor het probleem. Een variant waarbij sprake is van gescheiden stromen, waarbij doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk wordt ontmoedigd heeft onze voorkeur. Op het moment dat de fiets daarbij een gescheiden doorloop krijgt ontstaat er een veilige en prettige verkeerssituatie.
- Namens SGLA hebben we een inspraakreactie klaar. Echter, ik zie hier geen mogelijkheid die brief in te leveren. Die komt dan dus morgen.