



Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort



Internet: ♦ <http://www.sgla.nl>

Amersfoort, 7 maart 2022

Betreft: SGLA reactie De Nieuwe Poort

Geachte heer/mevrouw,

Wij delen grotendeels de insteek van het plan: *‘Een integraal onderzoek doen naar de verkeerskundige ontsluiting van het gehele gebied Langs Eem en Spoor, de Nieuwe Poort en het Soesterkwartier, waarbij naast de verkeerskundige effecten nadrukkelijk ook de effecten op het gebied van leefbaarheid, woonkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit, groen en veiligheid voor fietsers en voetgangers als belangrijke uitgangspunten worden meegewogen in de mogelijke oplossingsrichtingen.’* De Nieuwe Poort is daarnaast net zo goed onderdeel van de wijken Stads kern en Nederberg. Ook gebieden waar de woonfunctie wordt geïntensiveerd. Ook de plannen voor een mogelijke autoluwe stadsring moeten meegewogen worden in de te maken keuzes. In die zin is het project De Nieuwe Poort de spil in de keuze voor wat voor stad Amersfoort wil zijn. Wat SGLA betreft is dat een ontspannen, leefbare en groene stad. Te veel lezen we nog een focus op de doorstroming door de stad. In onze ogen is dat te veel het bijschaven van gedateerde keuzes.

SGLA snapt dat je op basis van de gekozen scope uitkomt op de twee voorgestelde varianten. Er wordt gesteld: *‘Deze varianten hebben de voorkeur omdat ze vooralsnog voldoen aan de meeste, gezamenlijk met stakeholders bepaalde voorwaarden, terwijl in de discussies is gebleken, dat ook aan andere aspecten als leefbaarheid, integraliteit en ruimtelijke kwaliteit in redelijke mate tegemoet wordt gekomen. Daarmee hebben deze varianten het meeste draagvlak bij tot dusver betrokken stakeholders. Er is dus een gedragen oplossing mogelijk.’* Ja, er is een gedragen oplossing mogelijk, maar of die oplossing gezocht moet worden in de twee voorkeursvarianten wagen wij te betwijfelen. Zoals eerder gezegd gaat dit vraagstuk in grote mate over wat voor stad je wilt worden als Amersfoort. Langzaamaan wordt er voorgesorteerd op een ontspannen stad. Die keuze juichen wij toe. De twee varianten vinden we niet voldoende passen bij die keuzes, met name doordat ze te veel voortborduren op de status quo. Ons verzoek is om de scope van het project om te draaien en de leefbaarheid van de betrokken wijken als maatstaf te nemen.

Hier lijkt het fout te gaan: *‘Voor een toekomstvaste oplossing met voldoende zekerheden, is het verstandig om uit te gaan van een minimaal noodzakelijke capaciteit op DNP van 25.000 voertuigen per etmaal.’* Immers, zoals in het eindrapport ook wordt gesteld: *‘De positieve effecten van het te voeren beleid (uit het Verkeer&Vervoerplan van Amersfoort) zijn daarin niet meegenomen, omdat onduidelijk is wat de effectiviteit precies wordt en wanneer de effecten te verwachten zijn.’* SGLA wil er voor waken dat er wederom wordt gekozen voor een variant die vanuit autoverkeerskundig perspectief voldoet,

♦ De SGLA is een vereniging en staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel Eemland onder nr. 40507906.

♦ De SGLA is aangemerkt als instelling bedoeld in art 24, lid 4 van de Successiewet 1956 onder nummer 25146. Dit betekent dat giften aftrekbaar zijn voor de IB. Rekeningnummer NL81 RABO 0123 1173 99.

t.n.v. SGLA, Hooglanderveen.

maar zoals bij eerdere Amersfoortse projecten ook al bleek, een te forse ingreep zijn voor de stad die we eigenlijk (willen) zijn. In onze ogen moet je juist wel voorsorteren op de beoogde positieve effecten van het verkeers- en vervoersplan.

Wij willen waken voor de valkuil van dit soort 'waarheden': *'Als gevolg van de voorgenomen nieuwbouw van 5.500 woningen in LEeS zal het op het hoofdwegennet van Amersfoort in het algemeen en rond Soesterkwartier en DNP in het bijzonder drukker worden. In het Amersfoortse Verkeer&Vervoerplan is vastgesteld, dat zonder maatregelen rond 2030 de stad verstopt.'* In heel Europa zie je een trend van steden, regelmatig een stuk intensiever bebouwd dan Amersfoort, waar autowegen worden omgezet in leefbare straten en pleinen, zonder dat het de bereikbaarheid van die steden verslechtert. Wij geloven in een dergelijke werkwijze: de stad zo inrichten dat je graag wandelt en fietst en veel minder snel de auto pakt als dat niet strikt noodzakelijk is. Daarvoor liggen voldoende kansen. Immers: alle toe te voegen woningen worden op fietsafstand van het centrum en station gerealiseerd en driekwart zelfs op loopafstand van de Nieuwe Stad en het Eemplein.

Bijna de helft van de toekomstige 'buurtbewoners' woont nu nog niet in het betreffende gebied. De aard en samenstelling van dit deel van de stad wordt een heel andere. Dat leidt logischerwijs ook tot spanning bij de huidige bewoners. Wat zou het mooi zijn als de plannen bijdragen aan de kwaliteiten die het huidige Soesterkwartier nu al heeft. Dan moet de focus zijn om de leefkwaliteit verder te verhogen. Een eerste stap is daartoe al gezet met de plannen voor de Noordewierweg. Van hoofdadere voor de auto wordt die getransformeerd tot het leefbare hart van de wijk dat het zou moeten zijn. De plannen voor De Nieuwe Poort zouden een zelfde verschuiving van karakter in zich moeten dragen. Zoals gezegd: wat voor stad wil je als Amersfoort zijn?

In meerdere steden en bij meerdere projecten is gebleken dat autoverkeer 'verdwijnt' bij het afkoppelen van een wegⁱ. Mensen gaan heel vaak over op een andere modaliteit. Daarop sturen lijkt ons bij dit complexe vraagstuk niet onverstandig. Uiteindelijk wil je toe naar een stad met een zo prettig mogelijk leef- en verblijfskwaliteit. Die wordt veel meer ingegeven door het fijn kunnen wandelen en fietsen door een groene omgeving naar je voorzieningen dan dat je met de auto een parkeergarage kunt bereiken. Het Soesterkwartier wordt getransformeerd van een randstedelijke woonwijk tot een hoogstedelijke stadswijk. Daar past een andere kijk op mobiliteit bij. Voorzieningen komen (relatief) dichterbij te liggen en de noodzaak tot het gebruik van de auto neemt daardoor af. Dat biedt kansen.

Wij zijn voorstander van een sobere uitvoering van het plan die in de eerste plaats is gericht op het perfect faciliteren van langzaam verkeer en bovendien doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk ontmoedigt. Dat leidt in onze ogen niet alleen tot een leefbaarder stad, maar is ook nog eens een stuk goedkoper. Wel willen we de beoogde budgetten voor het project handhaven, opdat de extra gelden kunnen worden benut voor de directe leefbaarheid in de omliggende wijken. Je prettig verplaatsen te voet of op de fiets begint bij je eigen voorkeur. Daar op investeren is een randvoorwaarde voor het slagen van het plan.

Met vriendelijke groet,

Namens Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)

ⁱ https://nacto.org/docs/usdg/disappearing_traffic_cairns.pdf en: <http://h2020-flow.eu/news/news-detail/when-roads-are-closed-where-does-the-traffic-go-it-evaporates-say-studies/>