

## **Participatieproces**

De bijeenkomsten met omwonenden zijn centraal onderdeel van hun actieve deelname aan de ontwikkeling van Noordrand I. De gemeenteraad heeft het college van B&W opdracht gegeven om voor deze locatie een Masterplan te ontwikkelen dat 'technisch, financieel en qua ontwerp haalbaar is'. Het is de bedoeling dat dit vóór half april is afgerond. Op dat moment hebben we de inhoud van het Masterplan gedeeld met een groot aantal belangengroepen en met u als bewoners én hebben we belangrijke reacties gekregen.

Vóór het besluit van de gemeenteraad om het Masterplan vast te stellen, zullen we beoordelen of dit plan door uw inbreng aangevuld of gewijzigd moet worden. Als dit (gewijzigde) plan technisch, financieel en wat betreft het ontwerp haalbaar is – wordt het aangeboden aan de gemeenteraad. Deze zal het dan vóór de zomer van 2021 vaststellen. Dit betekent dat de raad het groene licht geeft voor de verdere uitwerking. Dit kan betekenen dat een uitgebreider verkeersonderzoek wordt gedaan of dat er wordt begonnen met besprekingen met personen en bedrijven die mogelijk geïnteresseerd zijn. Wij benadrukken nog eens dat vaststelling door de gemeenteraad niet betekent dat het plan in beton gegoten is.

De actieve deelname aan de ontwikkeling stopt niet half april. Vervolgonderzoeken (bijv. op het gebied van verkeersbewegingen), kunnen na vaststelling van het Masterplan worden uitgevoerd. De resultaten daarvan zullen worden verwerkt in het stedenbouwkundigplan. Als uit onderzoek blijkt dat de uitgangspunten en tekeningen in het Masterplan aangepast moeten worden, worden ze opgenomen in het stedenbouwkundig plan. De komende tijd zullen we in overleg met u en met het bestuur van onze gemeente bepalen of en welke vervolgonderzoeken of welke acties moeten worden uitgevoerd.

## **Verslag bijeenkomst Noordrand I thema Mobiliteit (verkeer)**

**15 maart 2021**

Op 15 maart 2021 zijn er 2 online bijeenkomsten gehouden over het thema mobiliteit (verkeer). De bedoeling van de bijeenkomsten was om meer informatie te krijgen over de zorgen over- en kansen voor het verkeer in de bestaande wijken rond de Noordrand.

De bijeenkomst bestond uit een algemene presentatie, gevolgd door korte groeps gesprekken van 15 minuten met maximaal 10 deelnemers. In totaal zijn er deze avond 12 van dit soort groeps gesprekken gevoerd. De resultaten zijn hieronder samengevat.

Maar allereerst schetsen we een beeld van hoe de bijeenkomst is verlopen.

### **Verslag 15-3-2021**

Het verslag bestaat uit 4 onderdelen:

- Een samenvatting van de belangrijkste problemen en kansen;
- Een toelichting op de vragen die tijdens de bijeenkomsten zijn gesteld;
- Een overzicht van de straatnamen van de aanwezigen;
- Een (meer) uitgewerkt overzicht met detailopmerkingen ten aanzien van de belangrijkste problemen en kansen die zijn benoemd en een korte toelichting daarop.

### **Belangrijkste problemen en kansen**

Gedurende de avond zijn een aantal problemen in meerdere groepen aan de orde gekomen.

Zo zijn er door meerdere bewoners zorgen geuit over de huidige drukte op de bestaande wegen (met name: Kalkovenweg en Jeltje de Bosch Kemperstraat). De wegen zijn (te) smal, er ontstaan vaak gevaarlijke situaties door een combinatie van stilstaande auto's en fietsverkeer op de weg en er wordt niet altijd aan de verkeersregels gehouden.

Ook zijn in het verleden verkeersmaatregelen getroffen om de drukte op de wegen te minderen. De vraag is of deze dan worden weggehaald en er weer opnieuw drukte ontstaat. Ook is door een aantal aanwezigen gepleit om toch te zoeken naar een alternatieve route voor de afwikkeling van het verkeer. En als laatste belangrijke probleem zijn vraagtekens gezet bij de kijk op het toekomstige verkeer.

Er zijn een aantal kansen genoemd die de beweeglijkheid van het verkeer betreffen. Zo zal het landbouwverkeer afnemen. De deelnemers hopen dat de parkeerdruk in de Noordrand kan worden opgelost. Dit is een nieuwe kans om de fiets aantrekkelijker te maken dan de auto. Ook is voorgesteld om te werken met slagbomen of sluizen om de toegang te beperken tot bestemmingsverkeer.

Wij zijn heel blij met al deze vragen, aandachtspunten en tips en nemen ze mee in de verdere planvorming.

## Vragen

Vraag	Antwoord
Voor hoeveel woningen is de Kalkovenweg in de bestaande situatie een toegangsweg?	De Kalkovenweg is niet alleen bedoeld voor de woningen in Oudshoorn zoals de Woubrugseweg, Schepenbuurt en de Heuvelweg. De Kalkovenweg is er ook voor de Ambachtenbuurt. Naast het toegankelijk maken van de woningen dient de Kalkovenweg ook voor het bereiken van verschillende voorzieningen zoals de scholen.
Is er rekening gehouden in de berekeningen met de kleine bedrijfsunits die aan de Staalweg komen?	Ja, daar is rekening mee gehouden in het verkeersmodel.
Kunnen er nieuwe verkeerstellingen voor de Kalkovenweg vanuit Woubrugge worden opgesteld (met betrekking tot het spitsverbod), omdat alle bewoners van de wijk nu het idee hebben dat er niet goed op het spitsverbod wordt gehandhaafd?	Het uitvoeren van tellingen kan een onderdeel zijn van de weergave van de knelpunten, zoals besproken tijdens deze online bijeenkomst.  Het nu uitvoeren van nieuwe verkeerstellingen geeft misschien geen goed beeld door de coronacrisis. Wij gaan onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om toch al tellingen te doen.  Om het sluipverkeer in beeld te brengen moet een kentekenonderzoek worden uitgevoerd. Dit om te zien waar het verkeer vandaan komt en waar het naar toe gaat, en of het geen 'bestemmend verkeer' is.
Naast Noordrand wordt ook Invulling gegeven aan de Heimanswetering. Dit gaat veel verkeer aantrekken. Wordt er nagedacht over het toegankelijk maken door andere wegen?	In de verkeersmodellen is al rekening gehouden met de veranderingen op bedrijventerrein Heimanswetering. Ook wordt in de verkeersmodellen rekening gehouden met de natuurlijke groei voor het toekomstjaar 2030.
Wanneer hier hoge flats komen, zorg dit voor meer verkeer. Is het al bekend wat voor soort huizen er komen?	In de verkeersmodelberekeningen is rekening gehouden met 800 tot 1.000 woningen. Soorten woningen die meegenomen zijn: vrijstaande woningen, 2-onder-1-kap, rijwoningen, appartementen. Zowel huurwoningen, koopwoningen als sociale huurwoningen.
Kan het Wellant College aan de oostkant toegankelijk gemaakt worden?	Op dit moment zien wij vanuit de ontwikkeling van de Noordrand geen reden om een toegangsweg aan de oostzijde aan te leggen.
Er komt een industrieterrein bij (waar eerst Bos beton was). Is er gekeken naar het verkeer dat daar vandaan gaat komen?	Ja, daar is in het verkeersmodel rekening mee gehouden.
Gaat de gemeente nog tellingen verrichten over de hele Kalkovenweg? Hoeveel verkeer rijdt er op welk moment van de dag? Zijn er 0-meting op de Kalkovenweg gemaakt?	Op dit moment zijn er geen nieuwe telcijfers beschikbaar. De laatste telling op de Kalkovenweg is van 2013.  Het uitvoeren van tellingen kan een onderdeel zijn van de weergave van de knelpunten, zoals besproken tijdens deze online bijeenkomst.

	Het nu uitvoeren van nieuwe verkeerstellingen geeft misschien geen goed beeld door de coronacrisis. Wij gaan onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om toch al tellingen te doen.
LOHW denkt na om telramen aan te schaffen om zelf ook metingen te verrichten. Kunnen de metingen met elkaar gedeeld worden?	Het delen van verkeerscijfers is altijd mogelijk. Echter, het nu uitvoeren van verkeerstellingen leidt niet tot een typerend beeld van verkeer wat er normaal rijdt. Dat komt door de coronacrisis.
Komen er nieuwe scholen in Noordrand?	Nee, er komt in de Noordrand geen nieuwe school.
Betekent het autoluw maken van de wijk dat er minder auto's door de bestaande wijk zullen rijden?	Autoluwe straten in de Noordrand houdt in dat de auto's in de wijk niet voor de deur geparkeerd kunnen worden. Dit betekent dat de auto's aan het begin/eind van de straten op parkeerterreinen staan. Hiermee willen we het gebruik van de fiets bevorderen en bevorderen dat de auto eerder blijft staan.  Ervoor zorgen dat de fiets vaker wordt gebruikt, leidt naar verwachting tot minder verkeer. In de berekeningen houden we rekening met een gemiddeld/normaal autobezit, zoals dat nu is.
Er gaat veel verkeer per dag door de Kalkovenweg richting het centrum, van en naar scholen. Hoeveel verkeer daarvan rijdt er in de spits?	Op dit moment zijn er geen nieuwe telcijfers beschikbaar. De meest nieuwe telling op de Kalkovenweg is van 2013.  Voor het drukste uur in de spits wordt gerekend met 10% van de drukke uren op een dag.
Kunnen auto's elkaar passeren op de Herenweg?	Door aanpassingen van de Herenweg kunnen auto's elkaar passeren. De Herenweg wordt in de nieuwe situatie een 30km/u weg in plaats van een 50km/u weg en wordt ook een snelfietsroute. De weg krijgt een andere inrichting, met fietsstroken.
Hoe gaat verkeer uit Woubrugge zich ontwikkelen, dat via Jeltje de Bosch Kemperstraat, Brigantijn, en daarna over de Kalkovenweg de wijk uit rijdt, hoe past dit binnen het plan?	Het spitsverbod blijft van kracht. Autoverkeer van/naar Woubrugge zou in principe gebruik moeten maken van de provinciale wegen (N207 en N446).
Zijn de verkeersberekeningen m.b.t. de o.a. Kalkovenweg en Herenweg beschikbaar en deelbaar?	De verkeerscijfers (per dag, ochtend- en avondspits) voor het prognosejaar 2030 en voor de Noordrand 2030 zijn beschikbaar. Deze verkeerscijfers zijn een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Niet alle (woon)straten zijn hierin opgenomen. Daarnaast zijn sociaaleconomische gegevens (zoals aantal huishoudens en arbeidsplaatsen) via zones aangesloten op de wegen. Hierdoor kunnen enkele straten 'drukker' of 'rustiger' zijn dan in werkelijkheid. Wel geeft het verkeersmodel een betrouwbaar effect van de wijzigingen die verwacht worden.
Is het de bedoeling dat er een fietspad door de Aletta Jacobstraat gaat lopen?	Er wordt gedacht aan een langzaam verkeer verbinding tussen de Noordrand en de basisscholen in Oudshoorn aan de Klepperman. Hoe deze verbinding precies eruit komt te zien en via welke wegen (Aletta Jacobstraat/ Roosje Vosstraat/

	Wilhelmina Druckerstraat) moet nog verder worden uitgezocht.
Op welke termijn denkt de gemeente dat deze nieuwe woonwijk gebouwd wordt?	Er is nog geen planning voor de start van de ontwikkeling. Eerst stelt de gemeenteraad het Masterplan vast, daarna moet er nog een stedenbouwkundig plan worden gemaakt en een bestemmingsplan of omgevingsplan. Daarmee zijn we zeker nog 2 jaar bezig.
Hoe is de bereikbaarheid voorzien tijdens de bouwperiode?	Hoe er uiteindelijk gebouwd zal worden, is afhankelijk van de uitkomsten van de besprekingen met de partij die zorgt dat er gebouwd gaat worden (een ontwikkelende partij). Uiteindelijk is het aan een ontwikkelaar en een bouwer om te bepalen op welke wijze er gebouwd wordt, in samenspraak met de gemeente.
Kan naast de Eisenhowerlaan de toegang niet alleen via de Herenweg gaan (zonder Alida de Jongstraat)?	Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zijn minimaal twee toegangswegen tot de Noordrand gewenst in verband met rampen of ongelukken. Als één van de aansluitingen niet mogelijk of beschikbaar is, kan het verkeer het gebied bereiken of verlaten via de andere aansluiting. Daarnaast is het met twee aansluitingen mogelijk om het verkeer te verdelen en zo de toename op wegen te beperken.

## Herkomst aanwezigen

<b>Straat</b>
Aletta Jacobsstraat
Marie Houtmanstraat
Marga Klompéstraat
Jetje de Bosch Kemperstraat
Wilhelmina Druckerstraat
Roosje Vosstraat
Suze Groenewegstraat
Alida de Jongstraat
Betsy Perkstraat
Kalkovenweg
Woubrugseweg
Heuvelweg
Stoelmatter
Marketenster
Mandenvlechter
Wielingen
Brigantijn
Schoener
Bark
Tjalk
Kotter
Windjammer
Klipper

## Detailopmerkingen per thema

Benoemde thema	Benoemde aandachtspunten
Kalkovenweg	De Kalkovenweg is gevaarlijk want er is geen fietspad.
	De Kalkovenweg is heel smal en er wordt aan 2 kanten geparkeerd.
	Daarna ga je via de parallelweg naar het kruispunt toe. Via deze route kom je langs scholen, wat ook gevaarlijk is.
	De Kalkovenweg wordt op zaterdag de hele dag gebruikt, is de hele dag druk.
	Vooraf in de ochtend en de avondspits is de Kalkovenweg druk.
	Het idee dat het verkeer over Kalkovenweg verder naar het zuiden rijdt om naar de Eisenhowerlaan te gaan klopt niet met de praktijk. De meeste auto's slaan eerder af en nemen de routes langs de scholen.
	Er steken veel ouderen en kinderen over op de Kalkovenweg, richting Weteringpark en terug.
	De veiligheidsmaatregelen die nu al zijn getroffen in de Kalkovenweg, zoals drempels, worden te makkelijk ontweken. De verkeerssnelheid van voertuigen zijn dan ook vaak hoger dan de gegeven 30 km/uur.
	Er zijn zorgen over de toenemende drukte op de Kalkovenweg. Het wordt een "slalomfeest" van verkeer genoemd, dat zorgt voor veel lawaai, oponthoud en voorkomt niet dat de snelheid van automobilisten afneemt. Dit zal alleen maar gaan toenemen met de nieuwe wijk.
	De Kalkovenweg wordt als toegangsweg genoemd. Er zijn maatregelen nodig om de weg veiliger te maken: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er zijn kruispunten zonder verkeerslicht;</li> <li>- Geen zebrapaden (voor ouderen en kinderen gevaarlijker);</li> <li>- Benzinstation – tegengestelde richting in rijden;</li> <li>- Iedere toegang moet met aanvullende maatregelen;</li> <li>- Veel vrachtverkeer dat gaat laden en lossen.</li> </ul>
	Er wordt nu al hard gereden.
	Er moet verkeer van de Kalkovenweg af. Het is te druk.
	Er komt veel vrachtverkeer over de Kalkovenweg. Het is een 30km/uur weg aan begin van Eisenhowerlaan. Het verbod voor vrachtverkeer wordt overschreden. Er mist een stukje handhaving.
	Bij het stedenbouwkundige plan van Ridderveld II is geen rekening gehouden met een eventuele bebouwing ten noorden van de Jeltje de Bosch Kemperstraat. Daardoor zijn er geen logische toegangswegen naar de Noordrand I. Het ligt daarom ook niet voor de hand te veronderstellen dat de Kalkovenweg geschikt zou zijn. Ook is er een groot aantal bezwaren tegen de (nog niet genoemde) mogelijkheid om de Kalkovenweg te verbreden door aan één zijde de woningen af te breken (voor zover dit mogelijk zou zijn).
Jeltje de Bosch Kemperstraat	De zorg zit in het huidige stratenpatroon van de bestaande omliggende wijken. De Jeltje de Bosch Kemperstraat wordt nu genoemd als een "rampstraat", waar de parkeerdruk erg hoog is. Zelfs bij lage snelheden is het een gevaarlijke weg. Mede doordat de straten vrij smal zijn. De situatie zal alleen maar gaan verergeren. Ook ziet men problemen in de verkeersovergangen op kruispunten (Jeltje de Bosch Kemperstraat en Kalkovenweg) als de druk op de wegen in de wijken toeneemt.
	Jeltje de Bosch Kemperstraat, deze is te smal. Er zal een aanpassing van de weg nodig zijn om het veiliger te maken.

	Bij de bocht, richting de verkeerslichten in de Jeltje de Bosch Kemperstraat, ontstaan opstoppingen (voorrang verlenen aan verkeer uit Herenweg).
	Er wordt te hard gereden.
	Er wordt gevreesd dat er wel (veel meer) auto's door de Jeltje de Bosch Kemperstraat zullen gaan rijden als het verkeerssysteem, zoals nu uitgedacht, in de praktijk niet blijkt te werken.
	Zorg voor goede maatregelen om sluipverkeer te voorkomen.
Herenweg en N207	Gebruik de ventweg van de N207 richting het noorden.
	Bevorder het gebruik door automobilisten van deze weg.
	Problemen worden ook geconstateerd door de toenemende aanvoer op de N207. Bewoners staan daar nu al in de file, zonder dat de nieuwe woonwijk is gebouwd.
Schepenbuurt	Graag aandacht voor het sluipverkeer van gewone auto's en vrachtverkeer op Schoener, Klipper en Kotter. Deze smalle straten zitten vol met gaten en kuilen omdat ze niet meer onderhouden zijn. Met de komst van de Noordrand én ontwikkelingen aan de Staalweg zal dit toenemen.
	De laatste jaren is er ook al veel overlast van sluipverkeer op de Schoener, Klipper en Kotter. Niet alleen auto's maar ook vrachtauto's rijden af en aan door onze te smalle straten. Deze straten zitten nu vol kuilen en zijn vanaf het begin van de stichting van onze wijk in 1990 nooit meer vernieuwd. Door aanleg van de Noordrand zal deze verkeersstroom alleen maar groter worden. Ook het verkeer/sluipverkeer van het nieuw aan te leggen bedrijventerrein op het oude "Bos Beton complex" aan de Staalweg is een punt van aandacht voor de gemeente. Het extra verkeer van de Noordrand en daarbij opgeteld verkeer van het bedrijventerrein, dat ook door de Schoener/Klipper/ Kotter en de rest van de wijken gaat lopen, zal tot een chaos leiden!
Alternatieve routes	Er wordt te vlot heen gestapt over de alternatieve routes via de buurgemeenten. Dat kan niet zo makkelijk ter zijde worden geschoven. Het merendeel van de nieuwe en huidige wijk is georiënteerd op de noordelijk gelegen steden: Utrecht, Amsterdam, Den Haag.
	Hoe kan het dat ongeveer 50 huizen aan de Woubrugseweg een toegang tot de Noordrand kunnen tegenhouden en alle verkeersoverlast daardoor maar door gemeente Alphen aan den Rijn opgelost moet worden? Beide gemeentes moeten nogmaals gaan praten, eventueel met een bemiddelaar. En anders de minister inschakelen. Zij is nu "voor bouwen in de provincie" en het toegankelijk maken via Provinciale wegen moet dan ook als normaal gevonden gaan worden
Duurzaamheid	Bevorderen alternatief vervoer is goed, maar voorlopig zullen we de auto nog veel gebruiken. Aantal auto's zal voorlopig eerder toenemen dan afnemen.
	Of de bewoners in de nieuwe wijk de auto's laten staan en eerder de fiets pakken, is een te optimistische gedachte.
Algemeen	Drukke in de wijk is vooral in de ochtend- en de avondspits.
	Veel verkeer gaat door de straten langs de scholen om naar de Eisenhowerlaan te gaan. Onderweg kunnen kinderen dan bij school/BSO worden afgezet en opgehaald.
	Er zijn zorgen over de leefbaarheid, veiligheid en uitlaatgassen.



	Zorgen worden gemaakt over drukke verkeerspunten die gaan ontstaan als de Noordrand wordt gebouwd, zoals bij de rotonde Kalkovenweg en T-splitsing Stoelmatter/Ketellapper, voor het fiets- en wandelverkeer.
	Er zijn zorgen over toename aantallen verkeersbewegingen, geluidproductie en hoge snelheden van het verkeer, ook al is de Kalkovenweg een 30 km/uur straat.
	Er zijn zorgen over toename van Noordrand en het sluipverkeer dat nu al in de wijk plaatsvindt. Wordt opgemerkt dat, ondanks het spitsverbod, veel verkeer (geen bestemmingsverkeer) door de wijk gaat. Bijvoorbeeld de ondernemers aan de Ambachtsweg. Gemist hierin wordt de handhaving van het spitsverbod. Er wordt gezegd: "Er komt meer verkeer door de wijk dan dat er mensen in Woubrugge wonen."
	Er zijn zorgen over de nu al bestaande parkeeroverlast in de wijk. Door problemen in het aanbod van parkeerplaatsen in de bestaande wijk wordt er nu al uitgeweken naar parkeerplaatsen rond het Weteringspark. Er moet worden nagedacht over de veranderende parkeernormen die de tijdsgeest met zich meebrengt. Hoe voorkom je dat mensen uit de Noordrand niet in de bestaande wijk gaan parkeren?
	De zorg die wordt geuit is waarom met het huidige plan het verkeer weer de stad in trekt. Het verkeer moet toch juist de stad uit richting Amsterdam, Utrecht en/of Den Haag?
	De routes naar de scholen moeten veiliger voor fietsers.
	Het is niet mogelijk de Noordrand te ontsluiten via de bestaande wijk. Neem dat op in het Masterplan.
	Let op voor verspreiding van het verkeer over de hele wijk als ergens een straat vast komt te staan en verkeer alternatieve routes door de wijk gaat zoeken.
	Zorg dat er ook voldoende parkeerplekken komen/blijven.
	Behoud het karakter van de kindvriendelijke wijken die hier zijn.
	Op een "kinderlijke" situatieschets op uw website staat er op de parkeerplaats van de jachthaven Heimanswetering ingetekend "ontwikkeling van een hub (beter ov) – bus rijdt al". Wij wonen hier nu al 32 jaar en nooit een bus/bushalte gemist, dus volgens mij overbodig! Er zal i.v.m. aanleg van een nieuw industrieterrein aan Staalweg, al genoeg extra vracht/autoverkeer naar ons toekomen.....! Want wij, als bewoner aan de Schoener, worden nu al gek van sluipverkeer door onze straat (zowel van auto's en ook zwaar vrachtverkeer, die de verkeersdrempels aan Brigantijn/Kalkovenweg zo willen mijden)".
	Bij de start en sluiting van de school en na schooltijd gaat er veel verkeer van/naar de Aletta Jacobsstraat en de Marga Klompéstraat. Zowel voetgangers als fietsers steken hier veelvuldig de Kalkovenweg over. Dit is nu voor deze verkeerdeelnemers geen voorrangsweg. Daardoor is het soms lastig en gevaarlijk oversteken. Het zou goed zijn deze "verkeersader" mee te nemen in dit plan.
	Kruispunt Kalkovenweg – Stoelmatter. Dit kruispunt is een gelijkwaardig kruispunt dat niet als zodanig staat aangegeven. Ook is dit kruispunt, in tegenstelling tot andere kruispunten in de wijk, niet verhoogd waardoor de gelijkwaardigheid niet opvalt. Dit zorgt dagelijks voor gevaarlijke verkeerssituaties. Daarnaast is de Stoelmatter soms een sluiproute richting de scholen.

	Aanbod om de situatie op de Kalkovenweg te bekijken en door te spreken.
Nieuwe ideeën/kansen	Leg een nieuwe toegangsweg aan over de sloot ten zuiden van de Aletta Jacobsstraat die oost-west door de wijk loopt. Daar is genoeg ruimte voor een goede en veilige toegangsweg.
	Mogelijk in de nieuwe wijk proberen parkeerplaatsen te creëren voor de Kalkovenweg, om de omliggende wijk minder te belasten.
	Het afsluiten van bepaalde wegen om alleen bestemmingsverkeer in de nieuwe en bestaande wijk beter in goede banen te kunnen leiden. Bijvoorbeeld door aanleg van bussluizen, toegangspoorten enz. Dit voorkomt ook sluipverkeer via Woubrugge.
	Bouw de woningen in plan Noordrand dicht bij elkaar, zodat je in het plan Noordrand zelf een rondweg kunt maken.
	Wanneer de boerderij van fam. Maas weggaat, zal er minder landbouwverkeer rijden, dat is een bijkomend voordeel.
	De wegen richting de scholen voor fietsverkeer aantrekkelijk maken, zodat je daar sneller bent.
	Kalkovenweg: een sluis maken met een slagboom waar mensen 2 x per dag gebruik van kunnen maken, om de mensen te ontmoedigen om de auto nemen.
	N207 smaller maken, vrijkomende ruimte gebruiken om een toegangsweg tot de Noordrand aan te leggen.
	Kijk naar de kruising bij het belastingkantoor, om Jeltje de Bosch Kemperstraat te ontzien.
	<p>Door deze problemen ligt het voor de hand te onderzoeken of er een mogelijkheid is om een toegangsweg aan te leggen die (vrijwel geheel) buiten Ridderveld II ligt. Welnu, dit is de Herenweg vanaf de driesprong Eisenhowerlaan - Jeltje de Bosch Kemperstraat, waarbij ook de Herenweg naast de Eisenhowerlaan betrokken wordt. Zo wordt er geen gebruik gemaakt van de Alida de Jongstraat die door een woonwijk voert. Ik noem deze optie E-plus. Het voordeel hiervan is dat de Herenweg ook nog verbreed kan worden, dan wel enigszins verlegd kan worden t.b.v. de aansluiting op de Eisenhowerlaan.</p> <p>Daarbij bestaat ook nog de mogelijkheid om de huidige driesprong Eisenhowerlaan - Jeltje de Bosch Kemperstraat te vervangen door een rotonde. Ook daar is voldoende ruimte voor.</p> <p>Ik pleit ervoor mogelijkheid E-plus te kiezen als enige toegangsweg voor het autoverkeer en de mogelijkheid Kalkovenweg te laten vervallen; Deze laatste (of een andere gewoonlijk niet gebruikte weg) alleen gebruiken als er een ramp of ongeluk is, of als er onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd worden.</p> <p>Voordelen naast geen gebruik van Kalkovenweg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) geen sluipverkeer, noch in de Ambachtenwijk, noch op de Woubrugse- of Vierambachtsweg,</li> <li>2) bouwverkeer 'buiten' (vrijwel geheel) Ridderveld II.</li> </ol> <p>Ik ben gaarne bereid mogelijkheid E-plus nader toe te lichten of meewerkende partner te zijn bij een nadere uitwerking.</p>