

Verslag bewonersconsultatie m.b.t. het verkeer in het nieuw te ontwikkelen Zuidelijk Stationsgebied.

Gehouden op 9 januari in buurthuis de Kade

Aanwezig: bewoners (30) uit de wijken Nieuwe Park en Kadebuurt
Plaats: Buurthuis “De Kade”

NB: Dit verslag met vragen en antwoorden moet in combinatie met het rapport van de verkeerscommissie “Opties voor verkeersoplossingen Zuidelijk Stationsgebied” gelezen worden. Dit is op onze website www.nieuwepark.nl te vinden.

Na presentaties door Peter Schönfeld en Stefan Morel en discussies bij de posters van de vier verkeersopties zijn de volgende vragen (vet en cursief) door de aanwezigen gesteld aan de verkeerswerkgroep:

Men mist naast de varianten, die zijn gemaakt, de variant met de Van Hofwegensingel. Men vindt de Van Hofwegensingel ook een speerpunt.

De Van Hofwegensingel is als variant wel onderzocht en staat wel op de posters, maar is in de presentatie weggelaten om het niet te ingewikkeld te maken. niet bij de varianten, die in de presentatie genoemd worden

Een bewoner van de Kattensingel meldt dat zijn parkeerplaats achter het ABN-AMRO gebouw ligt. Om die plek te kunnen bereiken zal hij via de Vredebest moeten rijden.

Er wordt regelmatig gesproken over geen auto's op de Vredebest. Hopelijk geldt dat niet voor de bewoners die daar wonen.

Niet in alle opties worden auto's in de Vredebest geweerd. De werkgroep concludeert in het onderzoek dat de optie waarbij dat wel het geval is de bereikbaarheid van met name het Crabethpark slecht wordt. Een oplossing kan zijn om met ontheffingen te gaan werken. Probleem is de handhaving.

Wordt de Vredebest een- of tweerichtingsverkeer?

De auto's kunnen alleen van de Kleiwegplein naar het station rijden. Tweerichtingsverkeer geldt alleen voor de bussen.

Worden de bewoners geconfronteerd met de keuze voor de plek van het busstation door de gemeente, of kan men hier invloed op uitoefenen? Hoe realistisch is het om uit te gaan van de twee opties voor de plaats van het busstation. Datzelfde geldt voor de Van Hofwegensingel.

Voor het busstation gaat de verkeerscommissie er vanuit dat men de keuze kan beïnvloeden. Bij het opstellen van de visie zal de commissie zich bij het bepalen van de verkeersoptie in eerste instantie niet door de financiën laten belemmeren en aangeven welke optie de voorkeur heeft. Waarschijnlijk ligt het voor de Van Hofwegensingel moeilijker, ook omdat Bunnik daarin een belangrijke stem heeft. De gemeente heeft het niet als prioriteit.

Wat wil Arriva?

Arriva heeft een huurovereenkomst met de gemeente. Zij kan niet bepalen waar het busstation komt. Wel is bekend dat zij een lichte voorkeur voor de zuidkant hebben. Omdat de meeste bussen uit de Krimpenerwaard komen en omdat aan de zuidkant de meeste levendigheid is.

Als het busstation aan de noordkant komt, dan komt het voorbij de bioscoop te liggen.

Nadeel is dat de mensen die uit richting Waddinxveen met de bus komen, om naar de stad te gaan, een stuk verder moeten lopen. Men moet dan via het station naar het centrum lopen of misschien met kleine busjes verder vervoerd worden. Voor mensen die uit het Zuiden komen (dat zijn de meeste bussen) maakt het geen verschil. Zij stappen uit op de singels.

Door het station lopen is geen optie omdat de NS niet wil dat de mensen die niet met de trein gaan, gebruik maken van de tunnel. De mensen die met de bus komen moeten dan langs de bioscoop en het Huis van de stad via de Spoortunnel naar het centrum lopen.

Met de chipkaart kan men door tunnel onder het spoor lopen.

Dat klopt niet. Men moet er van uit gaan dat men niet door het station kan lopen.

Of men wel of niet gebruik kan maken van de tunnel onder het spoor zal verder uitgezocht moeten worden. De NS heeft eerder toegezegd dat mensen 20 minuten tijd hebben door de poortjes te lopen, met gebruik maken van een OV-kaart

Er zal rekening gehouden moeten worden met het voetgangersverkeer dat gebruik zal gaan maken van de Spoortunnel. Hier zal ook aandacht aan gegeven moeten worden. Onafhankelijk van de ligging van het busstation zal het voetgangersverkeer door de Spoortunnel toenemen omdat daar de parkeergarage op uitkomt.

Gevraagd wordt hoe groot het sluipverkeer langs het station is.

Het gaat om een paar duizend auto's per dag, waarvan de helft sluipverkeer is. Er is een uitdraai beschikbaar, waarop deze informatie staat.

Een bewoner uit de Kadebuurt rijdt via Nieuwe Park naar zijn woning. In Nieuwe Park is hij sluipverkeer en in zijn eigen wijk is hij bestemmingsverkeer.

Datzelfde geldt voor de bewoners uit Nieuwe Park.

Opgemerkt wordt dat er jaren geleden een onderzoek naar sluipverkeer is gedaan. Hieruit kwam globaal naar voren hoe groot het sluipverkeer was, dat door Nieuwe Park en de Kadebuurt rijdt. Het was alleen niet duidelijk waar de auto's daarna naar toe gingen.

De term sluipverkeer is voor bewoners eigenlijk niet juist. Het gaat inderdaad vooral om doorgaand (sliip)verkeer dat zowel Nieuwe Park als Kadebuurt doorrijdt en in geen van beide wijken haar bestemming heeft. Dat doorgaande verkeer is een belangrijk deel.

De Van Hofwegensingel is de enige manier om op een andere manier de wijken te bereiken.

Gevraagd wordt waar men de knip heeft gepland.

Dat is op de posters duidelijk gemaakt en staat ook in het verkeersrapport. De knip zit niet in alle opties die zijn onderzocht. In de opties met knip er is een knip in beide richtingen ter hoogte van de Goudse verzekeringen (Crabethstraat blijft bereikbaar via vBIJP) en een knip in één richting vóór de kerk in de Noothoven van Goorstraat. Die knip voorkomt dat verkeer vanuit de Kadebuurt door de Crabethstraat rijdt.

De optie van verkeerssluw is niet van toepassing bij een knip. Er zullen twee keer zoveel auto's per straat komen. Het is maar de vraag of het dan verkeerssluw wordt.

Deze conclusie is niet zo maar te trekken. De mogelijkheid bestaat dat de mensen dan een andere route kiezen. Dit soort effecten zullen in een verkeersstudie uitgezocht moeten worden.

De plek van de knip heeft invloed op de verkeerssluwte, dat is zichtbaar gemaakt op de posters.

Is het nog steeds de ambitie dat de auto te gast is in de Vredebest?

Ja, dat blijft bestaan. Stel dat de bussen weggehaald worden dan kan het wegprofiel versmald worden tot één rijbaan. Dan kan er een brede voetgangerszone gemaakt worden.

Is het bekend hoeveel mensen per bus naar de stad gaan? Hoe groot is het probleem van een langere looproute?

We hebben een globaal inzicht in het aantal buspassagiers. Het is niet bekend waar ze naar toe gaan. Stappen de buspassagiers op de trein, gaan ze naar het centrum, naar de scholen of naar het ziekenhuis.

Dit zal goed zijn om te weten waar de buspassagiers naar toe gaan, omdat men dan in kan schatten wat de gevolgen van een langere looproute zullen zijn.

Hier zal zeker aandacht aan besteed moeten worden. Voor de bezoekers van het ziekenhuis of de scholen zou het beter zijn als het busstation aan de noordkant ligt.

Als er een knip komt, heeft de Van Hofwegensingel dan nog wel zin?

In de posters wordt uitgelegd dat de aanleg van de Van Hofwegensingel alleen zinvol is als er geen knip komt.

Is al bekend op welke manier men de knip gestalte wil geven?

Verlag bewonersconsultatie m.b.t. verkeer bij de nieuwe ontwikkeling Zuidelijk Stationsgebied gehouden op 9 januari in buurthuis de Kade

Dat wordt uitgelegd op poster 3 en 4. Mogelijkheden zijn het plaatsen van een zakpaal of een verkeersbord.

De gemeente is een paar jaar geleden ook met de knip bezig geweest. Men heeft toen om ideeën gevraagd om het sluipverkeer, dat door de Kadebuurt rijdt, te ontmoedigen. Een van de ideeën was om ter hoogte van de groene fietstunnel een fietssluis aan te leggen. Hierdoor kunnen auto's niet meer rechtdoor rijden. De mensen die net achter dit gebied moeten zijn, moeten er dan omheen rijden. Daardoor kunnen de bewoners toch nog thuis komen. Dit is eenzelfde soort ontmoedigingsbeleid als in de Krugerlaan.

20 tot 25 jaar geleden is het idee geopperd om een rood-wit hek net voor de praktijkschool te plaatsen. De mensen zouden dan via de 1^{ste} Kade door de wijk naar de Noothoven van Goorstraat moeten. De mensen zoeken dan echter een alternatieve route. De suggestie zal meegenomen worden.

Discussie naar aanleiding van de presentatie van de verschillende verkeerssituaties op de vier posters.

Poster 1 – huidige situatie

- Daar waren geen opmerkingen over.
- Wel was de vraag of de plannen van Bunnik reëel zijn.

Poster 4 – bussen naar de noordzijde met twee knippen

- Belangrijkste nadeel is de bereikbaarheid van de Kadebuurt.
- Een voorstel wordt gedaan om de streekbussen buiten de stad te houden met een transferruim aan de rand van de stad. De passagiers kunnen dan met kleinere stadsbussen naar de stad vervoerd worden. Bij het station kan een kleine overstapplaats komen. Hierdoor zal er minder overlast van bussen zijn en dat geldt voor alle verkeerssituaties. Deze suggestie zal meegenomen worden.
- Er zijn geen direct bruikbare oplossingen voor de ontsluiting van de Kadebuurt naar voren gekomen. Elke oplossing heeft weer nadelen. Nadeel van het voorstel voor een extra ontsluiting voor auto's via de fietstunnel is dat de mensen aan de andere kant waarschijnlijk niet blij zullen zijn. Ook zal er extra sluipverkeer richting de Blekersingel door de wijk zijn.
-

De vraag is of het laatste deel van de Crabethstraat naar de Kattensingel wel breed genoeg is voor tweerichtingsverkeer.

De schatting is dat het breed genoeg is. Wel zal het mogelijk ten koste gaan van parkeerplaatsen.

Men vindt wel dat de veiligheid van de fietsers in het gedrang komt.

Poster 2 – bussen aan de zuidkant met twee knippen

- Vooral toegelicht.
- Er zijn geen alternatieven voor de ligging van de knippen naar voren gekomen.
- Men vond het een samenhangend verhaal, maar dat wil niet zeggen dat iedereen het met de optie eens is.
- Men is voorstander van een proefperiode voor een langere periode. Deze moet dan niet in een vakantieperiode liggen.
- Er zal minder verkeer door de Crabethstraat rijden.

Gevraagd wordt hoe men vanaf de Vredetest - Stationsplein in het eerste deel van de Crabethstraat kan komen

Dat kan alleen via het park.

Bereikbaarheid van de Kadebuurt is beter bij optie 2 dan bij optie 4. Optie 2 is weer slechter dan optie 1 en optie 3.

Gevraagd wordt of de Boelekade weer open kan voor het inrijden van verkeer?

Nadeel is dat het vrachtverkeer alleen door de Crabethstraat kan rijden.

Dat is niet het geval omdat de Vredebest tweerichtingsverkeer is voor bussen en vrachtauto's.

Wanneer zal er gerekend worden aan de verkeersmodellen?

Dat wordt pas gedaan, als men weet wat er in het gebied gaat komen, zoals wat gebouwd gaat worden en waar het busstation komt te liggen.

Binnenkort zal het plan aan de verkeersdeskundige van de gemeente gegeven worden om zijn mening te geven. Hij zal ook kijken wat voor gevolgen het voor de verkeersafwikkeling in de andere gebieden van de stad heeft.

De verkeersdeskundige is een keer bij het overleg met de verkeersgroep aanwezig geweest.

Probleem is wel dat een verkeersdeskundige op een andere manier naar het verkeer kijkt dan de bewoners. Hij vindt bijvoorbeeld dat 4000 auto's in de Jan van de Heijdenstraat geen probleem is. Dit geldt ook voor 6000 auto's in het park.

Optie 3 – Bussen aan de noordzijde en geen knippen, met mogelijk de aanleg van de Van Hofwegensingel.

- Er waren niet veel opmerkingen.
- Van Hofwegensingel zal een verbetering zijn voor het verminderen van het verkeer in het park.

Iemand merkt op dat geen van de opties de verkeersdruk bij het Kleiwegplein oplost.

Bij optie 4 wordt alle verkeer van de Vredebest weggehaald, wat de verkeersdruk zal verminderen. Datzelfde geldt voor optie 3 als het busstation naar de noordkant verplaatst wordt.

Per dag vinden er 700 busbewegingen plaats, maar die niet evenredig verspreid zijn over de dag.

Probleem zijn ook de auto's die tussen de bussen op de Vredebest staan en de Kleiwegplein op willen rijden. Voorgesteld wordt om duidelijk op de weg aan te geven dat het verboden is voor auto's om vanaf het station de Vredebest in te rijden.

Tegenwoordig is een nieuwe verkeersregel dat een vrachtwagen ook op een busbaan mag rijden.

Gevraagd wordt of de vier opties ook digitaal beschikbaar zijn en of mensen er nog op kunnen reageren.

- De stukken zullen op de websites van Nieuwe Park en de Kade geplaatst worden. Men kan er dan nog op reageren.

Het is vanavond niet de bedoeling om een van de vier opties te kiezen, die de voorkeur van de aanwezigen heeft, omdat er nog geen keuzes zijn gemaakt over de invulling van het Stationsgebied. Men deelt de conclusie dat optie 2 (als de bussen aan de Zuidzijde blijven) en optie 3 (als de bussen naar de noordzijde gaan) de beste mogelijkheden bieden en verder onderzocht moeten worden. Wel wordt daarbij gepleit om optie 1 nog niet af te schrijven: als namelijk het busstation aan de zuidzijde blijft, moet er niet vanzelfsprekend een knip komen. In optie 1 is geen knip aanwezig.

Voorgesteld wordt om voor een korte termijn opties uit te proberen. Dit zou alleen kunnen bij de optie met het busstation aan de zuidkant en de "knip", voor die aan de noordkant natuurlijk niet. Voordeel is dat dan ook de bewoners die niet op deze avond zijn er bij betrokken worden. Dit voorstel wordt meegenomen en er zal gekeken worden of het uitvoerbaar is.

Gevraagd wordt voor wie men het plan maakt.

Het plan is om het Stationsgebied aantrekkelijk te maken voor Gouda, maar het mag niet ten koste gaan van de bewoners. Ook moet nagedacht worden over de veiligheid van de fietsers. Als er meer duidelijkheid is over wat er precies gaat komen, zal deze discussie over het verkeer zeker meegenomen worden en waarschijnlijk nog eens herhaald.

Het Bewonersinitiatief Zuidelijk Stationsgebied

Stefan Morel en Peter Schönfeld

Verlag bewonersconsultatie m.b.t. verkeer bij de nieuwe ontwikkeling Zuidelijk Stationsgebied gehouden op 9 januari in buurthuis de Kade