

Functionele eisen inrichting Zuidelijk stationsgebied vanuit het perspectief van de bewoners van Nieuwe Park.

Versie 1.0, 8 december 2015

1 Uitgangspunten

Bewoners gaan uit van het besluit van de gemeenteraad van 30 september 2015 (zie bijlage 1). Dit besluit is mede gebaseerd op de ontwikkelingsvisie van het zuidelijk stationsgebied (zie bijlage 2) opgesteld door het Bewonersinitiatief. Kern van deze visie is de inrichting van dit gebied als stadsfoyer. De visie is het resultaat van een overleg met alle belanghebbenden bij dit gebied. Bij de uitwerking van deze visie naar een concrete inrichting kunnen de wensen van de belanghebbenden uiteenlopen. Dit stuk gaat over de wensen van de bewoners van de wijk Nieuwe Park. Het Zuidelijk Stationsgebied waarvoor een inrichtingsplan wordt opgesteld betreft het Stationsplein en de Vredebest. De begrenzing is aangegeven op bijlage 3.

2 Rollen bewoners

Bewoners hebben vrijwel altijd meerdere petten op:

- Als bewoner van een woning wil hij een plezierige woonomgeving met zo min mogelijk verkeer en goede voorzieningen in de buurt
- Als verkeersdeelnemer wil hij graag snelle en veilige verbindingen van en naar zijn woonstraat. Als verkeersdeelnemer heeft hij meestal ook meerdere rollen:
 - o Als automobilist
 - o Als fietser
 - o Als voetganger

Deze rollen kunnen tegenstrijdig zijn voor de individuele bewoner zelf, maar ook wringen tussen bewoners van verschillende straten. Anderzijds vallen rollen samen met die van andere belangengroepen, zoals reizigers en fietsers.

Per aspect van de ruimtelijke inrichting kun je de gewenste situatie schetsen, het streefbeeld. Hoe wil je dat het gebied er uiteindelijk uit gaat zien.

3 Streefbeelden:

Verkeer: voetgangers en fietsers kunnen veilig en ongehinderd van hun woonstraat naar het station of de binnenstad gaan. Bewoners ondervinden geen overmatige hinder van gemotoriseerd verkeer in hun straten. Er is sprake van alleen wijkgebonden verkeer in woonstraten. De straten zijn goed bereikbaar en er zijn voldoende parkeerplekken.

Voorzieningen: er zijn kleinschalige ook voor bewoners nuttige voorzieningen in de Vredebest en het Stationsplein.

Sociale veiligheid: er is een gezellige drukte overdag op het Stationsplein en de Vredebest. Er is geen overlast in de avond en nacht.

Openbare ruimte: de ruimte is schoon, is ingericht met duurzame kwalitatief goede materialen, fietsen staan in daarvoor bestemde rekken en er is voldoende doorgangsruijme voor voetgangers. Het is prettig toeven op het plein met bomen en zitplekken. De inrichting is begrijpelijk en

aantrekkelijk. Er is een duidelijke routing voor fietsers en voetgangers tussen station- centrum – park – stationsgebied Noord.

Deze streefbeeld en zijn ruim te interpreteren. Het is nodig per aspect/functie de functionele eisen aan te geven. Dat wil zeggen in welke concrete behoeften moet er worden voorzien. Relevant zijn de aspecten verkeer, voorzieningen en milieu.

Het gaat in deze fase dus om de vraag “waar moet de inrichting aan voldoen” en nog niet om het invullen van concrete inrichtingselementen, afmetingen etc. Dat is de taak van de ontwerper aan de hand van de eisen/wensen van alle belanghebbenden en de technische randvoorwaarden.

4 Functionele eisen:

A Verkeer

De inrichtingsmaatregelen kunnen ook effecten hebben op straten die niet in het plangebied liggen. Dit verschilt per verkeersonderdeel.

- Bussen: rijden niet door de Crabethstraat en het Van Bergen IJzendoornpark.
- Vrachtauto's: bevoorradersverkeer winkels alleen op Stationsplein en Vredebest, overige straten alleen bestemmingsverkeer. Geen zwaar vrachtverkeer in straten binnen plangebied en aangrenzende woonstraten.
- Personenauto's:
 - o maximale verkeersintensiteit overschrijdt de normen voor het wegtype niet (zie onderzoek Grontmij, bijlage 4).
 - o Er is geen sprake van niet wijkgebonden verkeer in de woonstraten (Crabethpark, Crabethstraat, VBIJpark). Verkeer van en naar het station wordt beschouwd als wijkgebonden, verkeer van en naar de Noothoven van Goorstraat via Crabethstraat en VBIJpark niet.
 - o Parkeren: in de Vredebest, Kattensingel nrs xxx- xxx, Crabethstraat en Crabethpark wonen xxx huishoudens. Daarvoor zijn xxx parkeerplaatsen nodig. Parkeerplekken zijn binnen acceptabele loopafstand (xx m). Bestaande parkeerterreinen worden optimaal gebruikt.
- Fietsers:
 - o Fietsers hebben voorrang op bussen op het stationsplein. Dit moet ook duidelijk aangegeven zijn.
 - o De breedte van de fietsstroken in de Vredebest komt overeen met de intensiteit van het fietsverkeer en er is voldoende ruimte voor een fietser om bij de verkeerslichten opgesteld vrachtverkeer en bussen veilig te passeren (in de huidige situatie is dit beslist onvoldoende).
 - o De wachttijd voor de verkeerslichten op Kleiwegplein is maximaal 1 minuut.
- Voetgangers
 - o Er is een hindernisvrije, veilige en duidelijke looproute van de Crabethstraat, het VBIJpark en beide zijden van de Vredebest naar de stationsingang en van het Stationsplein naar

- het Kleiwegplein. Hetzelfde geldt voor de looproutes van het VBIJ park richting Noothoven van Goorstraat (ook voor station en busstation langs) en Vredebest.
- De breedte van de voetpaden komt overeen met de intensiteit van het voetgangersverkeer (aan de westzijde voor het kantoor van ABNAMRO en aangrenzend appartementengebouw is deze nu veel te smal). In het rapport van de Grontmij over de circulatievarianten in de Vredebest (bijlage 5) wordt 4 meter als indicatie gegeven voor dergelijke situaties. Knelpunten, zoals de flessenhals bij de hellingbaan bij het genoemde appartementengebouw worden opgeheven). Er is voldoende wachtruimte bij de verkeerslichten.
 - Voetgangers krijgen prioriteit bij de verkeersafhandeling op het Kleiwegplein. De wachttijd voor de verkeerslichten is maximaal 1 minuut.

In 2014 heeft de verkeerswerkgroep van het Bewonersinitiatief de verkeersknelpunten in de wijk geïventariseerd en verschillende opties voor de verkeerscirculatie in het gebied onderzocht (zie bijlage 6). Na het raadsbesluit zijn alleen die opties relevant die uitgaan van handhaving van het busstation aan de Zuidzijde. In deze fase van de gebiedsontwikkeling hoeven we ons niet te beperken tot deze (twee) opties. Nieuwe inzichten op basis van de benoemde wensen kunnen tot andere oplossingen leiden. Daarbij kunnen de verkeerstellingen gehouden in november 2014 en maart 2015 een rol spelen (zie voor samenvatting resultaten bijlage 7).

B Voorzieningen

- Voorzieningen zijn kleinschalig en trekken geen autoverkeer aan.
- Detailhandel met producten die voorzien in de behoefte van de bewoners hebben de voorkeur.
- Voorzieningen nodigen niet uit tot nachtelijk verblijf of verkeer.
- Straatmeubilair en materiaalgebruik voor de straat en stoepen moet overzichtelijk zijn, een beeld van rust geven, passen bij menselijke maat en zodat het één geheel is met de omgeving van het stationsplein en de historische binnenstad.

C Milieu en kwaliteit openbare ruimte

- de kwaliteit van de lucht voldoet aan de normen, ook voor voetgangers en fietsers op straatniveau
- geluidbelasting voldoet aan de normen, ook voor voetgangers en fietsers op straatniveau
- monumentale bomen blijven gehandhaafd
- er is een groenverbinding tussen park en stationsplein
- bomenlaan langs Vredebest verbindt station met Kleiwegplein.
- Het onderhoud van de openbare ruimte voldoet aan klasse A van het kwaliteitsbeeld
- De voorzieningen en de gebouwen op het Stationsplein zijn van een hoogwaardige kwaliteit, passend bij het concept "ontvangstruimte van de stad".

5 Suggesties voor de inrichting

Tijdens de discussies over de bewonerswensen zijn ook enkele concrete suggesties gedaan voor de inrichting en de verkeerscirculatie.

A Verkeer

- Maak van Stationsplein en Vredebest “shared space”. Dat wil zeggen: geen enkele verkeerscategorie heeft een afgebakende plek, maar de hele weg is van iedereen en men moet rekening met elkaar houden.
- Op kleine schaal kun je dit ook op het Kleiwegplein toepassen door voetgangers en fietsers tegelijkertijd voor alle richtingen “groen”te geven.
- Een ander optie is de bussen en het vrachtverkeer altemnerend door de Vredebest te laten rijden. Het wordt dan eenrichtingsverkeer voor deze verkeerscategorieën waarbij de richting wisselt.
- Maak een “poreuze” knip bij het Stationsplein. Bijvoorbeeld met zakpalen voor vergunninghouders of met venstertijden. Fysieke hindernissen kunnen ook belemmerend werken.

B Inrichting

- Het gebied is uitermate geschikt voor: last minute boodschappen, daghoreca, fietspoint met informatie over Gouda en omgeving en fietsverhuur, souvenirwinkels, winkels met Goudse producten.
- Het gebied is uitnodigend, bezoekers geleidend. Denk aan bijvoorbeeld borden met afwisselende fotoreportages/tentoonstellingen over Gouda e.o. tussen station en centrum.
- Fietsen uit het zicht, in combinatie met herontwikkeling stationsgebouw.
- Het busstation wordt zo compact mogelijk ingericht.