



Van: Wijkteam Nieuwe Park

Zienswijze Verkeerscirculatieplan van Wijkteam Nieuwe Park

Bij het opstellen van deze zienswijze is contact gelegd met bewoners via e-mail en de Wijkkrant en zijn van diverse bewoners bijdragen ontvangen. We hebben gepoogd zo goed mogelijk recht te doen aan de verschillende opvattingen in de wijk.

1 Achtergrond

Het participatietraject voor de opstelling van het VerkeersCirculatiePlan is gestart op 9 sept. '20, met een 8^e en laatste bijeenkomst op 16 feb. 2021. Vanuit het Wijkteam Nieuwe Park is daaraan deelgenomen door Jan Willem Eelkman Rooda.

Op 4 maart is het ontwerp VCP vrijgegeven voor Zienswijzen; de plannen zijn toegelicht in twee webinars, op 19 en 24 maart 2021.

Dit document is de Zienswijze van het Wijkteam, waarbij vermeld wordt dat een aantal bewoners hier niet achter staat; hierover later meer bij de bespreking van het vrachtverkeer.

De doelstellingen van het VCP worden door het Wijkteam onderschreven, te weten

- Verbeteren leefbaarheid en gezondheid van mensen;
- Aantrekkelijke binnenstad;
- Stimuleren duurzame mobiliteit;
- Verbeteren economische bereikbaarheid;
- Toekomstbestendig en haalbaar.

De directe uitwerkingen hiervan zijn

- Autoluwe binnenstad;
- Aantrekkelijkheid voor fietsers en wandelaars verhogen;
- Stimuleren van verplaatsing autoverkeer naar randwegen, verbeteren doorstroming;
- Verbinden stad met Hollandse IJssel;
- Zero emissie stadslogistiek, hub voor vrachtverkeer inrichten
- Afkoppelen Kattensingel bij het Kleiwegplein

Deze uitwerkingen worden gesteund, op de laatste na, namelijk de afsluiting van het Kleiwegplein vanuit de Kattensingel. Het vervolg van onze zienswijze zal voornamelijk op dit punt in gaan. Daarnaast gaan we in op de te verwachten parkeerproblematiek.

In het participatietraject is de nadruk gelegd op het realiseren van een visie voor de gehele stad en niet alleen te gaan winkelen in maatregelen vanuit een beperkt eigenbelang. Die doelstelling wordt ook door het Wijkteam onderschreven, maar in de uitwerking komt de



Van: Wijkteam Nieuwe Park

voorgestelde afkoppeling van de Kattensingel tot een dermate nadelig resultaat voor onze wijk uit, dat we tegen deze maatregel ernstig bezwaar maken. Geen enkele andere maatregel heeft een dergelijk negatief effect voor een hele wijk; ook het eenrichtingscarré is naar onze inschatting minder nadelig voor de omwonenden.

Alle maatregelen betreffen in feite inrichtingsvraagstukken, maar de afkoppeling van de Kattensingel is als enige een structurele maatregel.

Waar in het vervolg verwezen wordt naar paragraaf-nummers, zijn dat paragrafen uit de VCP-achtergrondrapportage. Bij elk punt wordt een passage uit het VCP aangegeven met in *kursief* de opmerkingen van het Wijkteam.

2 Doorgaand verkeer ontmoedigen

- a. Een doelstelling van het VCP is om doorgaand verkeer dóór de stad te ontmoedigen. *Uit de figuur bij § 2.5.3 van de VCP-achtergrondrapportage blijkt dat het verkeer op de Kattensingel voor het grootste deel uit lokaal verkeer bestaat. De afsluiting is in dit licht bezien niet proportioneel. Dat de verkeersintensiteit daardoor drastisch afneemt mag duidelijk zijn, maar een VCP-doel wordt er nauwelijks door bereikt.*
- b. De Kattensingel is al een 30km weg. § 2.7 geeft aan dat de snelheid op de Kattensingel geen probleem is volgens de statistieken. *Een behoorlijk aantal bewoners, vooral zij die regelmatig van de Kattensingel gebruik maken of er wonen, ervaren wel degelijk dat er te hard wordt gereden. Waar 30km/u de norm wordt in de hele stad, zal dit probleem mogelijk minder worden, maar vraagt wel om handhaving.*
- c. Sluipverkeer door woonwijken moet worden ontmoedigd. *Wij ondersteunen dit van harte, maar constateren tegelijkertijd, dat een afsluiting van de Kattensingel zal leiden tot doorgaand verkeer vanaf bv de Blekerssingel via het station en het van Bergen IJzendoornpark naar de Nieuwe Gouwe OZ. Het Wijkteam acht dit een zeer onwenselijk neveneffect.*

3 Vrachtverkeer op de Kattensingel

Voorstanders van afsluiting in onze wijk zijn dat, omdat ze hinder ondervinden van het vrachtverkeer, inclusief de bussen. Lawaai, trillingen en scheuren in de huizen. Dit is met name ontstaan na de herinrichting en aanleg van de drempels; dit probleem is herhaaldelijk aangekaart bij de gemeente. Het Wijkteam is daarnaast benaderd door een buschauffeur van Arriva, die het ermee eens was dat de drempels een probleem zijn.

Na de aanleg van woningen op het Lombok-terrein zullen de transportactiviteiten vertrokken zijn en zal het aantal vrachtwagens sowieso verminderd zijn. Die ontwikkeling zal nog versterkt worden door de Zero-emissie tendens en opstarten van een hub voor lokaal vrachtverkeer, beide onderdeel van het VCP. Afsluiting van de singel zal daar niet voor nodig zijn. De ingezette ontwikkelingen moeten dan wel met kracht worden doorgezet.



Van: Wijkteam Nieuwe Park

Daarnaast blijven de bussen rijden en zal ook na afsluiting dat probleem niet opgelost worden; momenteel is het zo, dat vele bewoners, met name ouders met kleine kinderen, zich op de fiets onveilig voelen als er bussen langs hen heen rijden op de Kattensingel. Vermindering van het aantal bussen op de Kattensingel kan bereikt worden door de bussen van en naar de remise via de Burgemeester Jamessingel te laten rijden. Zij maken nu minstens 50% van het busverkeer op de Kattensingel uit.

4 Bevorderen fietsen

In § 2.10 staat dat, waar de fiets een factor 1,3 langzamer is dan de auto, het VCP wordt ingezet om de concurrentieverhouding van de fiets t.o.v. de auto te verbeteren.

Wij ondersteunen dat, maar we menen dat dat vooral moet gedaan worden door de infrastructuur voor de fietser te verbeteren.

5 Complexiteit Kleiwegplein

De complexiteit van het Kleiwegplein wordt aangegrepen om een vereenvoudiging aan te brengen door het afsluiten van de Kattensingel voor autoverkeer; o.a. § 4.4. Veiligheid en § 4.7, met een nadruk op ruimtelijke kwaliteit en meer groen.

- *Reductie van de complexiteit van het plein is geen hoofddoelstelling, maar wordt eenvoudig „meegenomen”; daarmee bedoelen we, dat ook zonder deze reductie de hoofddoelstellingen van het VCP gerealiseerd kunnen worden.*
- *Reductie van de complexiteit van het Kleiwegplein was bij de plannen voor de herinrichting van het Zuidelijk Stationsgebied geen doelstelling. De extra reistijd in de orde van enkele minuten lopen door het station naar de stad was een reden om het busstation niet naar de Noordzijde van het station te verplaatsen, maar aan de Zuidkant te houden. Het Wijkteam heeft zich in deze fase ingezet om het busstation naar de Burg. Jamessingel te verplaatsen, waar toen naast het station voldoende ruimte was en op dit moment in feite nog steeds is.*
- *Nu is reductie van de complexiteit van het plein plotseling wel een argument voor afsluiting, terwijl volgens § 2.11 een extra OV-reistijd niet meer problematisch is. Wij ervaren dit als een verre van heldere argumentatie en menen bovendien dat alternatieve mogelijkheden om de complexiteit van het Kleiwegplein te reduceren onvoldoende in overweging zijn genomen.*

6 Bereikbaarheid

§ 5.2.1 geeft aan dat het Sectorenmodel in 2019 geen draagvlak opleverde. In de getoonde berekeningen ontstaat er bij het Sectorenmodel een afname autoverkeer van 80% op de singels.

In het nu gekozen model met afsluiting van de Kattensingel bij het Kleiwegplein ontstaat ook een afname van 80% van het verkeer op de Kattensingel.



Van: Wijkteam Nieuwe Park

De laatste figuur van § 2.11 toont de herkomst busreizigers. Als die van autobestemmingen daarmee vergelijkbaar is, geeft een afsluiting bij het Kleiwegplein extreem veel omrijden, vooral naar Noord, Oost en Zuidoost.

- *Fig. 3 in § 4.9 laat duidelijk zien dat de bereikbaarheid van het Nieuwe Park dramatisch gaat afnemen en dat bewoners en bezoekers alleen nog maar via de Nieuwe Gouwe OZ en de Kon. Wilhelminaweg de wijk in en uit kunnen. De KW-weg wordt daarnaast ook zodanig ingericht dat doorgaand verkeer ontmoedigd wordt.*
- *De figuur met routes van en naar de Kadebuurt is onvolledig in die zin, dat het heel aannemelijk is dat verkeer vanuit de Kadebuurt naar de Nieuwe Gouwe via het station en het van Bergen IJzendoornpark zal rijden. Ook zal sluipverkeer vanaf de Blekerssingel via Station en Park naar de Nieuwe Gouwe OZ ontstaan. Een te verwachten grotere verkeersstroom op de Vredebest is in tegenspraak met de visie voor de inrichting van het Zuidelijk Stationsgebied uit 2014. Daarin staat de wenselijkheid van de inrichting van een Rode Loper (ander woord voor wandelstraat) als verbinding tussen het station en de binnenstad via de Vredebest en een Groene Loper naar het van Bergen IJzendoorn Park. Grontmij/ Sweco heeft hier een aantal verkeersstudies in de periode 2013-2015 aan gewijd in opdracht van de gemeente, waarbij ook oplossingen voor het verbeteren van het Kleiwegplein zijn genoemd.*
- *§ 3.2: figuur laat zien hoe lastig het is om vanuit Nieuwe Park om te rijden via de randwegen: je zit ver af van alle randwegen, middenin een „witte vlek”, waarbij ook nog de situatie te optimistisch is voorgesteld omdat alle waterwegen weggelaten zijn.*
- *In de praktijk is voor het Nieuwe Park het Sectorenmodel van stal gehaald, inderdaad met de bijbehorende afname van de intensiteit met 80%. Dat is onnodig, want, zoals al eerder aangegeven, het verkeer op de Kattensingel is vrijwel volledig lokaal.*
- *§ 2.14 laat zien dat het Nieuwe Park is ingeklemd door bedrijventerreinen, het spoor en de waterwegen, waardoor de wijk bij een eenzijdige afsluiting direct geïsoleerd is. 30% werkt buiten de stad en heeft bij autovervoer hier dus last van.*
- *In het Nieuwe Park bevinden zich drie verzorgingshuizen voor ouderen. Ook voor hen zal een afsluiting zeer nadelig zijn, bv bij een rit naar dokter of ziekenhuis.*

Bereikbaarheid is onderdeel van het woongenot.

Wij wijzen daarom de volledige afsluiting van de Kattensingel voor autoverkeer af.

7 Parkeerproblematiek

In § 2.15 worden de parkeermogelijkheden rond de binnenstad geschetst. Er zal een duidelijk verwijzingsstelsel komen, met indicatie van de bezetting.

- *Zelfs bij duidelijke verwijzingen naar beschikbaarheid van parkeerplaatsen zal bij een afsluiting Kleiwegplein de Q-park garage aan het Bolwerk minder aanloop krijgen, omdat bij volle garages elders deze garage nauwelijks bereikbaar is. Auto's zullen*



Van: Wijkteam Nieuwe Park

helemaal terug moeten via het Hamstergat om nog naar de Bolwerk-garage te rijden nadat ze eenmaal een (foute) keuze voor een andere garage gemaakt hebben.

- *Uitbreidingen van parkeermogelijkheden aan de West en Zuidkant van de stad worden ondersteund.*

8 Overig

- a. Het verkeersmodel zoals beschreven in § 3.1 laat niet zien wat de gevolgen van maatregelen zijn voor een „Modal shift” – van auto naar fiets, OV of anderszins. *Het kan dus goed zijn, dat maatregelen uit de 1^e tranche al goede resultaten bieden voor de drukte. Daarom is een proefperiode van belang, met monitoring met expliciete vooraf overeengekomen criteria.*
- b. In het VCP §4.10 wordt aangegeven dat ook bereikbaarheid een rol speelt bij de leefbaarheid van een wijk. *Het Nieuwe Park kent al relatief veel groen en ruimte, overigens niet in alle delen van de wijk, zodat een afname van de bereikbaarheid direct gevoeld zal worden; die wordt immers niet, zoals in de binnenstad, gecompenseerd door een toename van de ruimte en hoeveelheid groen.*

9 Hoe verder

Afsluiting van het Kleiwegplein vanuit de Kattensingel voor alle richtingen lijkt onhaalbaar. Een paar mogelijke oplossingen van de boven geschetste problemen staan hieronder.

- a. De huidige situatie in stand houden, met aanpassingen van de drempels. Ook kan via een inrichting, vergelijkbaar met die van de Zoutmansweg in Reeuwijk, tegemoetgekomen worden aan bezwaren van sommige bewoners en tegelijk de snelheid en aantallen auto's gedrukt worden. Deze inrichting is zeer succesvol in het stimuleren van gebruik van de Randweg Reeuwijk.
- b. Andere oplossingen voor de verkeersafwikkeling op het Kleiwegplein in samenhang met aangrenzende wijken zijn zeker bespreekbaar.

10 Verzoek

Verzocht wordt om in gesprek te gaan met het Wijkteam Nieuwe Park over mogelijke oplossingen die recht doen aan de ontsluiting, ligging en het karakter van onze mooie groene wijk.