

Themabijeenkomst bereikbaarheid 29 november 2017



Opzet van de avond

Na een algemene intro over de Spoorzone geven twee medewerkers van de afdeling openbare ruimte & verkeer een intro over bereikbaarheid. Hierbij wordt de Spoorzone in perspectief geplaatst en wordt aangegeven wat het gemeentelijke mobiliteitsbeleid inhoudt. Aansluitend is in twee subgroepen gesproken over de thema's knooppuntontwikkeling en bereikbaarheid.

- Knooppunt-ontwikkeling: Focus op de bereikbaarheid van de Spoorzone in het licht van de lokale, regionale en nationale betekenis van het gebied
- Bereikbaarheid algemeen: de Spoorzone wordt drukker, wat betekent dat voor het gebied – wat is nog acceptabel voor mensen en wat is er nodig om het bereikbaar te houden?

De uitkomsten hiervan zijn plenair teruggekoppeld en besproken.

Er waren ca. 15 tot 20 mensen aanwezig.

Subgroep 1: thema knooppunt-ontwikkeling

Wat zijn de wensen ten aanzien van de inrichting en functie van het knooppunt Centraal Station, aan de Spoorzone zijde?

De groep heeft zeven onderwerpen geagendeerd die men belangrijk vond voor een goede ontwikkeling van de knoop CS:

1. Wandelroute van het station naar de Brabanthallen, inclusief logica en bewegwijzering
2. Fietsenstalling en OV-fietsen
3. Stationsplein(en)
4. Kiss+ride, het halen en brengen per auto van treinreizigers
5. Extra brug of passerelle over spoor, met of zonder aansluitingen op de perrons

6. Drukte voor treinreizigers op de station passerelle
7. Auto en zwaar verkeer rondom de stations-knoop, in relatie tot bereikbaarheid, drukte, overlast en verkeersveiligheid.

Ad 1 Wandelroute van het station naar de Brabanthallen, logische routing en bewegwijzering

Men hecht aan een goede wandelroute naar de Brabanthallen. Deels is deze al gerealiseerd: via de Parallelweg, de Paardskerkhofweg en de Oude Engelseweg. De logica van deze route kan beter, evenals de bewegwijzering. De verbeterpunten op deze route zijn:

- Vanaf het station – de roltrap af – moeten mensen weer even ‘terug’ naar de Parallelweg, dat is nu niet logisch
- De overgang van de Parallelweg naar de Paardskerkhofweg is ook niet logisch vormgegeven
- De entree tot het daadwerkelijke terrein van de Brabanthallen is niet optimaal. Daarnaast is de bewegwijzering onduidelijk op het terrein, zeker in relatie tot de vele ingangen

De genoemde verbeterpunten hebben betrekking op de fysieke inrichting van de route, en op de bewegwijzering ervan. Andere suggesties zijn dat de route meer ‘leuk’ moet worden (er werden zelfs loopbanden à la Schiphol genoemd) en het gastvrij ontvangen van treinreizigers op het station zelf al.

Ad 2 Fietsenstalling en OV-fietsen

Er is veel steun voor de wens om een betere fietsenstalling aan de westzijde van het station te krijgen. Ook het aanbod van OV fietsen hoort hierbij. Andere wensen die genoemd zijn is dat men dezelfde kwaliteit wil als de fietsenstalling aan de centrumzijde van het station: overdekt, ruim, met aanduiding voor plekken en geef een beperking aan de tijdsduur dat mensen er hun fiets (gratis) mogen stallen. Er wordt gedacht aan een ondergrondse stalling onder het Leonardo Da Vinciplein. De bestaande fietsenstallingen moeten dan weg. Op termijn zou een extra fietsenstalling wenselijk zijn als er een tweede passerelle komt.

Ad 3 Stationsplein(en)

Er wordt gesproken over diverse mate van ambities:

- Ambitieniveau één (dichtste bij in de tijd) is een volwaardig(er) stationsplein bij de huidige passerelle, ter hoogte van het Leonardo Da Vinciplein.
- Ambitieniveau twee is een stationsplein ter hoogte van een tweede passerelle. Hier ligt een deel van het EKP terrein naast, wat mogelijkheden biedt voor een P+R en fietsenstalling.
- Ambitieniveau drie (echt nog ver weg in de tijd) is een stationsplein bij een derde passerelle.

(zie ook punt 5 over de extra passerelles).

Ad 4 Kiss+ride, het halen en brengen per auto van treinreizigers

De huidige kiss+ride (K+R) voorzieningen zijn een aantal ‘mini’ K+R’s en dat wordt als onhandig ervaren. Het halen en brengen van treinreizigers is (mede daardoor) rommelig en onveilig. Het voorstel is de kiss+ride voorziening te bundelen op één plek, aan de Magistratenlaan/Parallelweg. Er wordt geopperd dat daardoor de Leeghwaterlaan afgesloten kan worden voor (doorgaand) verkeer waardoor er ruimte voor een stationsplein

ontstaat. Andere, meer ambitieuze, ideeën die geopperd zijn is het verdiept aanleggen van de Magistratenlaan/Parallelweg ter hoogte van het station waardoor er zo ruimte ontstaat voor een stationsplein.

Ad 5 Extra brug of passerelle over spoor, met of zonder aansluitingen op de perrons

Er is veel steun voor het idee een extra passerelle te realiseren, deze wordt ingetekend tussen de Paardkerkhofstraat en de Kempenlandstraat. Als eerste stap zou dit een brug tussen de westzijde en centrumkant kunnen zijn (aaneensluiten van twee stadsdelen), daarna zou het ook wenselijk zijn een aansluiting op de perrons te realiseren. Dit zou ook ideaal zijn voor bezoekers aan de Brabanthallen. Het zou fijn zijn als fietsers er ook gebruik van zouden kunnen maken, maar dat is altijd lastiger qua ontwerp en benodigde hoogte van de brug.

Als verre toekomst ambitie zou nog een extra brug wenselijk zijn ter hoogte van de Verkadefabriek.

Ad 6 Drukke voor treinreizigers op de station passerelle

Iemand die vaak met de trein reist, ervaart drukte van mensen op de huidige passerelle, met name doordat er veel winkeltjes zijn die loop-doorstroming belemmeren. Niet iedereen ervaart deze drukte overigens. Ideeën die hierbij zijn is om de winkels weg te halen op de passerelle en deze op een andere plek onder te brengen: een soort verbreding van de passerelle ter hoogte van de west-perrons. Onderstaande schets toont dit idee.



Desgevraagd geven de aanwezigen aan de voorkeur te geven aan een tweede passerelle (zie 5) om drukte op te vangen boven verbreding van de huidige passerelle.

Ad 7 Auto en zwaar verkeer rondom de stationsknoop

Er zijn vooral zorgen over parkerende forenzen. Er zijn nu in de omgeving diverse braakliggende terreinen die de komende jaren bebouwd / her-ontwikkeld gaan worden. Waar moeten de parkerende forenzen dan naar toe? Bewoners willen deze mensen zo weinig mogelijk faciliteren. Aan de andere kant is er de constatering dat die forenzen zullen blijven komen, er is nu eenmaal vraag naar en niet iedereen kan in eigen dorp op de trein stappen (of kiest voor I/C station). Dit is een spanning.

Er wordt nog de suggestie gedaan om een lagere parkeernorm te handhaven voor nieuwbouw.

Tot slot pleiten bewoners nog voor het permanent maken van de afsluiting van de Parallelweg

Subgroep 2: thema bereikbaarheid algemeen

- De vervoersvraag van bedrijven hoeft niet altijd ingevuld te worden in het gebied zelf. Wel die van bewoners.
- De kern was dat de oplossing voor parkeer- en doorstromingsproblemen wellicht buiten het gebied gevonden moeten worden, bijv. transferium aangevuld met een zogenaamde "last-mile" oplossing. Denk hierbij ambitieus, dus "out of the box" (zwevend fietspad, zelfrijdende bus, kabelbaan, ...)
- Samen met bedrijven moet gekeken worden naar dergelijke vervoersdiensten. Het is niet zo dat de overheid alles hoeft te regelen, zit ook een eigen verantwoordelijkheid in.
- Is parkeren een schaarste vraagstuk of een prijsvraagstuk (is er plek maar is die plek te duur)? Inzicht in de parkeerbehoefte en parkeeroverschot kan meer duiding geven hierin.
- Aandachtspunt is de ontsluiting van de Verkadefabriek; vooral doelgroep 55+ komt met de auto en die moeten t.g.v. de betonblokken bij de Parallelweg wat verder omrijden. Ook groeit de Verkadefabriek nog.
- Aandachtspunt is de route die bewoners uit Boschveld moeten gaan rijden indien de Onderwijsboulevard afgesloten wordt voor verkeer.

Algemene opmerkingen

.Besluitvorming in Raad van 6 maart te snel; meer eerst samen oplopen met de mensen

.ander woord voor "New economy"

.vraag naar exacte aantallen reizigers auto's e.d. om drukte te onderbouwen (zowel i.r.t. station, als i.r.t. omgeving)

.wandelaroute richting BBH over Paardskerkhofweg: controle vanuit BBH ontbreekt, veel overlast!

.om ver vooruit te denken hebben we een daadkrachtig bestuur nodig

.effect van verhoging tarieven P-garage Paleiskwartier: staat inmiddels niet meer vol, waar zijn die auto's gebleven?

.idee om de fiets ruim baan te geven door een vrije baan hoog over het gebied te geven

.waarom geen grotere parkeergarage op terrein van de Brabanthallen?

.behoefte aan verslaglegging