Geachte raadsleden, wethouder

Mijn naam is Martin Triebels. Ik ben vanaf de totstandkoming van de Gebiedsagenda in 2019 betrokken gebleven bij verschillende aspecten hiervan; ontwikkellocaties Liebergerweg, project Groene Loper, en ook Bruisend Hart. Nu ligt hiervan een stedenbouwkundig plan.

Ik ben het niet altijd eens met de supervisor, maar in deze dus wel. Op hoofdlijnen een goed plan, maar op punten kan en moet het nog beter.

Auto-te-gast straat...doe het niet

Dit was de uitkomst van een ruim bezochte participatieavond okt'23. Uitgebreid werd stilgestaan bij de verschillende aspecten en het effectenonderzoek van Royal Haskoning. De vele negatieve effecten bracht 89% tot de overtuiging...doe het niet

- Het kost veel groene ruimte (800 m^2), fragmenteert de groene ruimte
- Inbreuk op aanzien en openheid groene ruimte door veiligheidsafscherming (hek)
- Negatief effect op leefbaarheid plein, op oversteekbaarheid
- Kruisende bewegingen auto's/fietsers en kruising met Kleine Drift geeft onveiligheid
- Dure herinrichting / forse aanpassingen vereist
- Beduidend risico op sluipverkeer naar Beatrixtunnel (op aanwijzing navigatie)

Het rapport Royal Haskoning is duidelijk...voorkeur voor 'alleen fietspad'
Dit kantelt in het memo verkeersonderzoeken vanwege een vermeend overmatig afwentelen richting Jan vd Heijdenstraat (Seinhorst). In dit memo werd er vanuit gegaan dat 'alleen fietspad' bij Seinhorst een toename van 3610 auto/dg zou geven (tov 'auto te gast'). Dit bleek een rekenfout en is tussentijds gecorrigeerd naar (slechts) 830 auto/dg. De conclusie (overmatig) is niet gecorrigeerd.

Ik doe een dringend beroep op de raad tot een correctie op het plan te komen...geen auto te gast.

Het veraangenamen, verkorten en verbreden van de onderdoorgang

Vanuit intensieve samenwerking met bewoners en gemeente heeft Movaris in aug 2019 een rapport uitgebracht over het verbeteren van de verbinding en relatie Oost-Centrum. Kernelement hierin is het veraangenamen, verkorten en verbreden van de onderdoorgang ter plekke van het station. Dat verbreden is vanwege de kosten al naar de (verre) toekomst geschoven. Het stedenbouwkundig plan brengt het 'Movaris doel' nog verder op achterstand.

De huidige onderdoorgang is ca 17 m breed. Dat zou dus eigenlijk in z'n geheel publiek moeten zijn; ruime toegang voor licht en lucht, functioneel programma, verblijfkwaliteit. Van die 17 m is echter ca 60% in gebruik door NS als reizigerstunnel naar perrons. Het nieuwe stationsgebouw komt straks ook voor dit stuk van de onderdoorgang te liggen. Dan is een brede onderdoorgang dus nooit meer mogelijk. Het resterende publieke stuk is nu al te smal voor het huidige verkeersaanbod fietsers en voetgangers. Zoals NS een reservering (6 m strook) voor de toekomst wil, is ook hier een reservering voor de toekomst aan de orde...geen bouwvolume voor de onderdoorgang!

NB NS heeft hiernaast nog een oude tunnel lopen, niet meer in gebruik



Naast breedte gaat het ook om kort houden van de onderdoorgang. Aan centrumzijde krijgt dat aandacht, maar oostelijk uit de onderdoorgang kom je in een trechter tussen bouwvolumes die de route gevoelsmatig juist verlengen. Een oplossing kan zijn het bouwvolume 'Stadskamer' achterwege te laten. Als alternatief is denkbaar het opgeslagen Dudokmonument 'VVV-huisje' hier te situeren.

Een verfijnd Dudok monument ipv bouwvolume 'Stadskamer'





Aanloopstraten, Groene Loper structuur

Ten slotte het punt van hoe Bruisend Hart aansluit bij aanloopstraten en de Groene Loper structuur.
De werkgroep Groene Loper pleit al langer voor een herinrichting (vergroenen) van de Kleine Drift. De Kleine Drift is op, krijgt een andere functie (minder auto's, meer fietsers), vormt dé verbinding tussen de groene plekken Bruisend Hart, van Son, Thijsseplein, Pelikaanstraat. De werkgroep zou dit graag samen met de gemeente onder de loep willen nemen en uitwerken voor participatie met de buurt.

