GESPREKSVERSLAG

PROJECT TOEKOMSTBEELD NIEUWE VEERSTAL GOUDA

RAADSCOMMISSIE 7 MEI



PROJECT HERINRICHTING NIEUWE VEERSTAL

TER INLEIDING

In dit document is een kort verslag opgenomen van de terugkoppeling aan de raad over de toekomst van de Nieuwe Veerstal. De dag stond in het teken van reflectie op eerdere participatiesessies en daaruitvolgende ontwerpkeuzes.

BEREIKBAAR GOUDA

Gemeente Gouda werkt aan een betere bereikbaarheid voor het verkeer vanuit en naar de (binnen)stad. Dat staat in het Verkeercirculatieplan (VCP) uit 2022. Een betere bereikbaarheid zorgt ervoor dat verkeer makkelijker de (binnen)stad in en uit kan rijden. Zo ontstaat er minder file en dat helpt de leefbaarheid in de stad te verbeteren. Gouda wordt aantrekkelijker om te wonen, werken en te bezoeken. De grotere ambitie is dat door herinrichting en een autoluw regime Gouda zich weer ruimtelijk met de Hollandsche IJssel kan verbinden. Toeristen, wandelaars en fietsers krijgen dan volop ruimte.

Eén van de onderdelen van het Verkeercirculatieplan is de herinrichting van de Nieuwe Veerstal. De binnenstad komt hier samen met de Hollandsche IJssel. Het gebied moet daarom een betere uitstraling krijgen die past bij de geschiedenis van de stad en de haven.

NIEUWE VEERSTAL

De gemeente houdt bij de realisatie van het VCP een volgorde aan en zet stappen als aan randvoorwaarden voor doorstroming en verkeersveiligheid kan worden voldaan.

In 2022 is als onderzoek een proef gedaan met een autoluwe Veerstal. 4 weken lang is de Nieuwe Veerstal afgesloten met tijdelijke verkeersmaatregelen m.u.v. bestemmingsverkeer. Op de Veerstal reed 80% minder verkeer, maar elders (o.a. Kleiweg) ontstonden wel knelpunten.

NB De proef geeft een indicatie wat autoluw betekent, maar laat ook zien dat nog niet aan de randvoorwaarden wordt voldaan.

Een autoluwe Nieuwe Veerstal blijkt (alleen) mogelijk onder bepaalde randvoorwaarden: herinrichting van de singels, reconstructie van het Kleiwegplein (Kattensingel afsluiten), en opwaarderen van kruisingen Zuidwestelijke Randweg (N207).

In opdracht van de raad is nader onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een herinrichting van de Nieuwe Veerstal, zonder autoluw regime, die wel bijdraagt aan een betere verblijfskwaliteit. Zo ook de mogelijkheid om de Nieuwe Veerstal al in 2030 autoluw te maken. Uit onderzoek “Mogelijkheden herinrichting Nieuwe Veerstal” (2023) bleek dat de kansen voor een herinrichting Nieuwe Veerstal er zijn, en dat de ambitie om Nieuwe Veerstal autoluw te maken in 2030 niet onhaalbaar zijn.

PROJECT HERINRICHTING NIEUWE VEERSTAL

TOEKOMSTBEELD EN HERINRICHTING NIEUWE VEERSTAL

Directe aanleiding om de Nieuwe Veerstal al op korte termijn (naar verwachting in 2027) te herinrichten zijn:

> De Mallegatsbrug uit 1941 moet worden vervangen in 2027.
> De wegfundering van de Nieuwe Veerstal is dringend aan vervanging toe.

Het College heeft op 27 juni 2023 besloten om te kiezen voor een gefaseerde uitvoering van de autoluwe Nieuwe Veerstal e.o, en hiervoor een herinrichtingsplan voor de korte termijn op te stellen (tussenstap), met doorkijk naar de lange termijn (2040) door middel van een participatie en ontwerpproces.

Stedenbouwkundig adviesbureau BVR heeft de opdracht gekregen om eerst een gebiedsvisie te maken voor de Nieuwe Veerstal: Het Toekomstbeeld voor Nieuwe Veerstal en omgeving 2040. Het projectgebied is de Nieuwe Veerstal en directe omgeving. De kruisingen Buurtje/ Schielands Hoge Zeedijk en de Fluwelensingel / Goejanverwelledijk horen bij het projectgebied, inclusief de IJsselkade. In het Toekomstbeeld kijken we ook naar Gouda als geheel en positie die het gebied Nieuwe Veerstal in de toekomst kan hebben.

In het Toekomstbeeld komt te staan hoe de gemeente het gebied kan verbeteren. En hoe het gebied er uit komt te zien, het bureau maakt daarvoor een ontwerp. Landschap-ontwerpbureau Trafique ondersteunt de gemeente en BVR. In het onderzoek worden de volgende mogelijke onderdelen in onderlinge samenhang verkend en met oog voor het grotere geheel:

> Vervanging Mallegatsbrug met een geschikte wegindeling
> Mogelijkheden voor de inrichting en materialen van het wegprofiel, fiets- en wandelpaden, verkeerslichten en kruisingen (GOW30 wegen, 30 km/u)
> Vrachtverkeer via andere routes
> Herinrichting IJsselkade irt scheepvaart (oa sanitair) en aanleg walstroomvoorziening
> Vergroening en paden
> Parkeerplaatsen IJsselkade laten vervallen/verplaatsen
> Mogelijkheden lichte daghoreca
> Waterkering (keermuur, hoogte)
> Overige wensen omgeving

SAMENVATTING

IN GESPREK MET DE RAAD VAN GOUDA

> Datum: dinsdag 7 mei
> Tijd: 21:00 – 23:00 raadscommissie
> Locatie: Huis van de stad

AANWEZIGEN

Inwoners / sprekers:
> Bewoner Gouda
> Vertegenwoordiger Stichting Sterk a/d IJssel
> Vertegenwoordiger Stichting IJsselhuis

Adviseurs en ontwerpteam:
> Arjan Vergeer, Trafique (landschapsontwerp)
> Job Handelé, IPV Delft (ontwerper)
> Bart Bomas, BVR adviseurs (landschapsarchitect)

Gemeente:
> Siep van Jaarsveld, gemeente Gouda (projectleider)
> Mette Corsel, gemeente Gouda (programmamanager verkeerscirculatieplan)
> Pascal Anker, gemeente Gouda (programmanager)

RANDVOORWAARDEN



> Toegankelijke routing voor minder validen en rolstoelgebruikers naar IJsselkade

WENSEN INSPREKERS



> Ophogen Nieuwe Veerstal 90cm bij IJsselhavensluis
> Invullen zuidelijke water-toegang binnenstad
> Behoud bergingen onder Mallegatbrug

VERVOLGPUNTEN



> Verzoek van bewoner over nader gesprek bergingen en paden
> Uitwerking onderdoorgangen Mallegatbrug (licht, berging, twee-zijdig, landhoofd)
> Kostenindicatie van modulen gewenst

AANDACHTSPUNTEN

DE VOLGENDE AANDACHTSPUNTEN WORDEN MEEGEGEVEN DOOR DE RAAD

“ Bij de start waren er 3 insprekers:

Bewoner: gepleit voor behoud van de berging. Is stilzwijgend al jaren zo, in ruil met WC gebruik door gemeentelijke sluiswachter. Nergens formeel vastgelegd. De bewoner geeft aan dat zijn zorgen niet serieus zijn genomen. Geen verslag van gesprekken, tekeningen kloppen niet (pad ontbreekt) en geen reden voor weghalen bergingen. Graag toch in gesprek over mogelijkheden.

Vertegenwoordiger Stichting Sterk aan de IJssel is positief over de planvorming en pleit voor een schutsluis én het ophogen met ca 90 cm van de weg. Nu die kans pakken als gemeente en daarmee opteren voor een vaste brug op termijn. NB alleen boten die onder de vaste bruggen in het centrum door kunnen zullen de sluis gebruiken. Als Raad ook het besluit uit 1991 invullen over zuidelijke water-toegang binnenstad openen.

Vertegenwoordiger van het IJsselhuis pleit voor behoud bergingen. Is cruciaal voor restaurantfunctie. Ca 100 m². Alternatief mag niet te ver liggen.

Programmamanager verkeerscirculatieplan leidt in met aanleiding vanuit de Raadsopdracht.

De lansdschapsarchitect van BVR presenteert tussenstand ontwerp.

Vragen van Raadscie aan wethouder:
De afweging van modules, daarin staan euro tekens. Zijn die bedragen onderbouwd? Verleggen cruiseschepen is duurste… klopt dat wel? Antwoord landschapsarchitect: niet onderbouwd, indicatief.

Is inbouwen van de bergingen in het landhoofd niet mogelijk?

Plan gaat uit van 30 km/u maar wordt daarmee nu verkeer teruggedrongen of is het uitstel van verlagen verkeersintensiteit?

Is er rekening gehouden met toekomstbestendige watersysteem? Moet de dijk nog een keer omhoog?

Zijn de overwegingen over oa onderdoorgangen mbt Mallegatbrug niet louter esthetisch en dus te beperkt? (cultuurhistorisch argument is dat de monumentale Mallegatsluis hier voor gaat op de brug. Tevens is regelgeving voor bruggen aangescherpt: risico op brand onder brugconstructies voorkomen)

Waarom zijn bergingen in het pve niet al duidelijk meegenomen?

Goudappel rapport verkeersanalyse gaf aan dat er juist veiligheidsrisico’s ontstaan bij menging van verkeer, kan dat nu wel?

Is er een alternatief voor parkeerplekken die weggaan van de IJsselkade?

In de bewonersavond is gepleit voor rust ipv reuring. Krijg je nu door verlichte onderdoorgangen niet juist hangjongeren en herrie?

Zijn de randvoorwaarden bekend wanneer eea kan worden uitgevoerd, wordt er op tijd aan voldaan?

Waarom geen knaller maken van de Mallegatbrug ipv deze uitwerking?

Wat is de meerwaarde van de onderdoorgangen?

Waarom is de inbreng van betrokken insprekers niet meegenomen?

RWS en provincie ‘mogelijk’ spreken? Is de brug dan van RWS?

Water is toch wel meegenomen? Hoe zit het met het toekomstbeeld irt stormvloedkering bij Krimpen aan de IJssel?

Keerlus Rotterdamseweg? Moet dat niet zijn Schielands Hoge Zeedijk? (ja)

De fundering van de weg moet worden vervangen. Komt dat door zwaar verkeer? Zijn we niet telkens bezig om zwaar verkeer te faciliteren? Kan dat niet worden beperkt (smalle brug) zodat er minder onderhoud nodig is?

Let in het ontwerp svp op routing voor minder validen en rolstoelgebruikers (wordt rekening mee gehouden voor zover dat mogelijk is)

Conclusie:
De Raadscommissie FLO vraagt om modules (van initiatief naar definitiefase) 1, 2 en 3 nader uit te werken en hier in de zomer op terug te komen. ”