

BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 28-01-2022
No. 2022- 02539 (RAAD)
No. 2022- 02540 (BO-Ruimte)

Reactie inzake Pilot terrassen Stationsstraat namens Buurtplatform Céramique tbv Stadsronde 1 februari 2022

Het buurtplatform Céramique stemt in met het voorstel voor de pilot met betrekking tot terrassen in de Stationsstraat. Echter ziet het buurtplatform Céramique de huidige indeling niet als definitieve situatie. De vergelijking met de Ramblas in Barcelona gaat niet helemaal op: Onder de Ramblas ligt een metrolijn en bovengronds passeren slechts 14 bussen per uur per richting: de helft van het huidige aantal in de Stationsstraat. Bovendien heeft de Stationsstraat een profiel tussen de gevels van slechts 27 meter tegenover de Ramblas 34 meter. Dit lijkt geen groot verschil maar na aftrek van parkeer- en rijstroken in twee richtingen wordt het verschil 15 resp 22 meter voor voetgangers en terrassen: dat scheelt de helft.

De pilot biedt een goede gelegenheid om onderzoek te doen naar de beleving en effecten van toekomstige alternatieven, te realiseren na eventuele herinrichting en vernieuwing van de ov-concessie.

Reeds eerder is gepleit voor een situatie met éénrichtingsverkeer voor bussen naar het station via de Stationsstraat en vanaf het busstation naar de Wilhelminasingel via de St Maartenslaan. Per saldo blijft het aantal bussen in de Stationsstraat en de St Maartenslaan ongeveer gelijk aan het huidige aantal. Echter neemt het éénrichtingsverkeer in de Stationsstraat minder ruimte in beslag en ontstaat er meer en veiliger ruimte voor terrassen, voetgangers en fietsers. Ons basisprincipe daarbij is: langs de gevels de laagste snelheden.

- Terrassen langs de gevels
- Vervolgens voetgangers
- Daarnaast fietsers en bestemmingsverkeer
- Middenop de rijbaan voor de bussen richting station.

Behalve de ruimtelijke indeling heeft deze lijnvoering ook het voordeel dat de belangrijke halteplaatsen bij de Wilhelminasingel/Stationsstraat (inloop naar de binnenstad) en Avenue Céramique bij La Fortezza (Centre Céramique) door alle lijnen bediend blijven. Bij omleiding via de Sphinxlunet is dat niet meer het geval. De Sphinxlunet is qua profiel te smal om halteplaatsen te kunnen realiseren. Bovendien leidt frequent tweerichtings busverkeer tot gevaarlijke situaties in het krappe wegprofiel (19 meter tussen de gevels voor hoofdrijbaan, parkeerstroken, vrijliggende fietspaden en trottoirs).

Namens het Buurtplatform Céramique,