Input fracties Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

n.a.v. werksessie 13 juni 2022

PVDA

Bijgaande de aandachtspunten van de PvdA aangaande Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

Streven is parkeervrije grachten, minder schade aan monumentale binnenstad door vermindering trillingen door zwaar verkeer en parkeren voor bezoekers van buiten beter regelen:

1. Welke opties zijn er om Bolwerk en Nieuwe Markt parkeergarages beter te laten benutten en m.n. binnenstadsbewoners tegen betaalbaar tarief daar te laten parkeren i.p.v. op straat/aan de gracht.
2. Welke mogelijkheden zijn er om de straatreinigingswagens/marktreinigingswagens van Cyclus te vervangen door wagens die geen overlast d.m.v. trillingen veroorzaken. De huidige wagens hebben een zeer slechte vering waardoor er veel trillingen veroorzaakt worden.
3. Optie extra parkeerdek Schouwburgplein of ondergronds extra parkeerlaag creëren?

Groen Links

--

Gouda Vitaal

Ik denk dat veel bewoners in de binnenstad niet tegen een autoluwe binnenstad zijn, maar dat wel goede alternatieven moeten worden geboden. Je kunt niet zo maar hele straten autovrij maken zonder dat alternatieven voor parkeren gezocht worden. Voor een deel van de stad is Klein Amerika een goed alternatief, maar vooral voor Raambuurt is dat geen alternatief (te ver). De binnenstad is geen museum, maar ook een plek waar mensen wonen en ook afhankelijk zijn van hun auto.

Je zou ook de binnenstad alleen voor bewoners gereserveerd kunnen houden en bezoekers naar de omliggende parkeerterreinen. Dat wordt nu al geprobeerd met het dure straatparkeren, maar dat is geen belemmering voor veel bezoekers. Met name omdat betaald parkeren ook maar tot 21.00 is. Na die tijd is het als bewoner dramatisch om een plek te vinden. Een tussenoplossing zou misschien ook kunnen zijn om betaald parkeren te verlengen tot 24.00 dan gaat bezoek eerder naar een parking en schept dat ruimte.

Autovrij maken is misschien geeneens meer nodig als je de coffeeshops uit de binnenstad haalt. Dat scheelt enorm veel hardrijdend, dan wel foutparkerend verkeer dat eigenlijk niets in de stad te zoeken heeft.

Een mogelijke oplossing kan zijn een parkeerdek op Klein Amerika waar bewoners tegen een laag bedrag kunnen parkeren. Heb je dat opgelost kan je de grachten autovrij maken.

Oplossingen zoals parkeren op Goudasfalt en met een pontje overvaren zien wij echt niets in.

D66
Wensen en bedenkingen VCP, ZES, Binnenstad autoluw:

1 Vermindering van het aantal parkeerplekken dient in de ring om de binnenstad gecompenseerd te worden. Dit kan door optimalisatie en uitbreiding van de bestaande voorzieningen, maar vooral aan de zuidwestelijke van de binnenstad zal gezocht moeten worden naar een extra faciliteit.

2 Binnenstadbewoners moeten hun woning wel kunnen bereiken. Ze houden wat ons betreft gewoon toegang (gratis) tot de binnenstad. We verminderen straatparkeren, maar willen mensen niet beletten hun boodschappen thuis af te leveren.

3 Parkeren is in principe kostendekkend, de gebruiker betaalt. We kunnen ons voorstellen dat de extra “opbrengst” van grachten zonder parkeerplekken wel een waarde heeft. Het buiten de binnenstad brengen van auto’s levert immers ook de bewoners en de bezoekers van de binnenstad zonder auto iets op. Op lange termijn zullen parkeerfaciliteiten echter altijd hun eigen broek moeten ophouden.

4 We zetten op allerlei manieren in op het terugbrengen van zwaar en vervuilend transport in de binnenstad. Voorkeur voor meer kleine en schone transportmiddelen boven traditioneel transport. Als hiervoor een distributiehub de oplossing is, mag daarin geïnvesteerd worden. Volledig aan de markt laten zal naar verwachting niet voldoende zijn.

CDA

Tijdens de werksessie, is verteld dat het mogelijk is om het aantal verkeersslachtoffers per week op te vragen. Graag zien wij als CDA graag dat deze gegevens ook gebruikt worden, ieder half jaar minstens een update over de stand van zaken betreft de verkeersslachtoffers. Dit om tussentijds goed aan te kunnen sturen op de verkeersveiligheid van de Gouwenaars.

Ook zien wij graag dat er extra aandacht wordt besteed aan de fietsroutes naar scholen.

VVD

1. Neem de bereikbaarheid per auto ook goed mee in de plannen. Als we alle binnenwegen vastzetten en de bereikbaarheid per auto doen verminderen vanwege wensdenken helpen we een belangrijke meerwaarde (als benadrukt in de toekomstvisie) van onze stad om zeep.
2. Speel in op de bedreigingen in de betrouwbaarheid en inzetbaarheid van het openbaar vervoer en zorg voor een versteviging van dit netwerk.
3. Veel maatregelen kennen een samenhang, wensdenken lost de problemen niet op. Laten we echt de voorzieningen op orde hebben (zoals verkeersstromen of parkeren), voordat we aan de slag gaan met auto-onvriendelijke maatregelen (zoals het nieuwe 30). Natuurlijk zien we deze het liefst niet, maar de koers van het college is wel duidelijk.
4. Kijk niet alleen naar het brongebied van de maatregelen, maar ook naar het effectgebieden (voorbeeld afsluiting Veerstal en gevolgen voor bijvoorbeeld Korte Akkeren).
5. Volg de ontwikkelingen en cijfers rondom deelmobiliteit goed. Trends laten ziet dat de groei en animo stagneren of zelfs afnemen. Zolang e.e.a. nog niet effectief bewezen is in Gouda, is terughoudendheid hieromtrent noodzakelijk om de stad niet vast te zetten.

ChristenUnie
In principe zijn er geen nieuwe gegevens gedeeld over het VCP. De ChristenUnie wacht op de evaluatie van de afsluiting van de Veerstal en wil dan graag opnieuw in debat over de conclusies daarvan. Daarom gaan wij hier nu geen wensen en bedenkingen bij formuleren.

Presentatie Mobiliteitsplannen Binnenstad

1. De ChristenUnie ziet graag een fietsparkeerplan voor de Binnenstad, waarbij de bewoners en gebruikers uit de hele stad betrokken worden. Daarbij moeten niet alleen grote parkeerplaatsen worden ingericht voor mensen die langere tijd in de binnenstad verblijven. Het moet ook mogelijk blijven om relatief dichtbij de kernwinkelstraten te komen voor minder mobiele mensen, die bijvoorbeeld met de fiets kort en gericht een winkel bezoeken. De fietsenrekken naast de HEMA zijn daarvan een concreet voorbeeld.

2. Een fiets wordt in Gouda overal tegenaan gehangen: reclamezuilen, plantenbakken of prullenbakken worden regelmatig gebruikt als fietsparkeerplek. Daarmee wordt de openbare ruimte niet alleen rommelig, maar ook ontoegankelijker voor rolstoelgebruikers. Hiermee moet bij de inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad rekening gehouden worden, om dit type fietshangplekken te voorkomen.

3. Deelmobiliteit klinkt als een nobel streven. In Gouda heeft echter bijna iedereen al een fiets en zijn vrijwel alle afstanden per fiets af te leggen. Wij vinden daarom dat deelmobiliteit in de vorm van deelfietsen/scooters/e-steps als aparte voorziening onwenselijk is. De verkeersveiligheid neemt af en de verrommeling en ontoegankelijkheid van de openbare ruimte neemt toe.

4. Deelmobiliteit in de vorm van gezamenlijke auto's/bakfietsen/fietsen als voorziening bij een nieuwbouwproject, is wel wenselijk. Dit richt zich op specifieke gebruikers, die zich meer 'eigenaar' voelen van hun eigen deelmobiliteitsmiddelen en deze gericht inzetten, zodat er minder overlast te verwachten is en milieuvoordelen groot zijn.

Stellingen bij opgaven aantrekkelijke binnenstad

1. Geen verkeer is beter dan langzaam verkeer. Wij vinden dus een autoluwe binnenstad beter.
2. Bewoners die het autoluwe gebied binnen rijden, zonder parkeervergunning, zullen zeldzaam zijn. Vaak gaat dit om kort gebruik voor laden en lossen, of het zijn bewoners die hun auto op eigen terrein kunnen parkeren. Zij moeten hiervoor gratis een ontheffing kunnen vragen. Of nog beter: een ontheffing zou niet nodig moeten zijn. Dit is vast op een andere manier te regelen.
3. Parkeerregulering in Korte Akkeren is geen harde eis voor een autoluwe binnenstad. Wellicht dat bewoners hier zelf om gaan vragen, maar we willen dat niet bij voorbaat dwingend opleggen.

Stellingen bij opgaven voetgangers- en fietsvriendelijk

1. In de winkelstraten mag je nu ook niet fietsen. Je moet er wel op de fiets dichtbij kunnen komen.
2. Fietsparkeren mag uitsluitend plaatsvinden op speciaal ingerichte locaties. Daarvan moeten er dus genoeg zijn, op de juiste plekken.
3. Er is een nieuwe voetgangersbrug wenselijk over de Kattensingel, om vanaf het station eenvoudig naar het centrum te kunnen lopen. Dit verhoogt de spreiding van bezoekers door de binnenstad en verlaagt de verkeersintensiteit bij het Kleiwegplein.

4. Bezorgdiensten mogen hun fietsen en scooters niet de hele dag in de openbare ruimte stallen binnen het kernwinkelgebied. Na sluitingstijd van de winkels kunnen bezorgers wellicht op aangewezen locaties hun fietsen en scooters stallen. Wie een nieuwe afhaal- en bezorglocatie start, dient zelf parkeerruimte te regelen, liefst inpandig ergens.

Stellingen bij parkeervrije grachten

1. Een plafond op parkeervergunningen in de binnenstad helpt om de parkeerdruk te verlagen, maar regel dan wel dat mensen in een parkeergarage kunnen staan.
2. Een abonnement in een parkeergarage is nu ontzettend duur (€ 100 per maand). Een parkeervergunning in de binnenstad net zo duur maken, is onwenselijk. Een goedkoop abonnement of een vergunning voor een parkeerterrein, in plaats van een parkeervergunning zou wel een goed idee zijn.
3. Parkeerplaatsen die in de binnenstad worden opgeheven, hoeven niet 1-op-1 te worden gecompenseerd. Daarvoor is het wel belangrijk eerst te weten hoeveel er minimaal nodig zijn, als er al maatregelen zijn getroffen zoals deelmobiliteit. Het parkeerprobleem hoeft niet groter te worden.
4. Bestaande parkeergelegenheid beter benutten en uitbreiden is een uitstekend plan. Daarnaast zou het goed zijn als er een extra parkeervoorziening komt aan de kant van Croda/Stolwijk/Raam.
5. Bezoekers mogen in de toekomst niet meer op straat parkeren in de binnenstad. Misschien moet hierover wel met GAB worden overlegd, om minder mobiele mensen toch als bezoeker welkom te heten.
6. Camperplaatsen voor overnachten mogen blijven op Klein Amerika. Wel kan hier een hoger tarief voor gelden.
7. De parkeerexploitatie dient zoveel mogelijk sluitend te blijven. Eventuele nieuw te bouwen voorzieningen zouden eenmalig gefinancieerd kunnen worden als project.

Stellingen bij Opgaven groot en zwaar verkeer

1. Uitwijkroutes voor groot en zwaar verkeer zouden zo min mogelijk door wijkstraten mogen lopen als de voorkeursroute overbelast is. Voor noodsituaties, onvermijdelijke wegomleggingen of andere scenario’s zouden uitwijkroutes goed aangegeven moeten zijn, waarbij de Burgemeester Jamessingel de voorkeur heeft boven de Koningin Wilhelminaweg.
2. De verhouding tussen bestelbussen (23m3) en een vrachtwagen (46m3) met trailer (40m3) ligt anders dan in de stelling: geen 20:1 maar 4:1. Liever 5 bestelbussen dan 1 vrachtwagen met trailer.