



Grote en zware voertuigen en Wijkmobiliteitsplan binnenstad

Bijdrage voor gemeenteraad – 20 maart 2023

Na een zorgvuldige inspraakprocedure, waarbij tijdens meerdere Ateliers betrokken partijen uit de binnenstad inspraak hadden, liggen dan nu o.a. het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad en de Nota Grote en Zware Voertuigen voor. De SBG snapt de ambitie van het college om de mobiliteit in de binnenstad, met name tussen de singels terug te dringen en tevens minder zwaar vrachtverkeer toe te gaan staan.

De SBG vindt het essentieel dat de komende jaren steeds heel goed wordt gemonitord wat de effecten van de verschillende maatregelen zijn en wil graag helderheid vanuit het college dat maatregelen worden bijgesteld of teruggedraaid als tijdens die evaluaties blijkt dat de gewenste effecten economisch gezien niet verantwoord zijn.

Om dit proces zorgvuldig te kunnen inrichten dient te worden gestart met een adequate 0-meting. Op dit moment is voor de SBG onvoldoende duidelijk hoe die 0-meting eruitziet en graag willen we een rol bij de inrichting van die 0-meting.

Voorts zijn wij blij dat in het VCP SMART doelstellingen zijn geformuleerd. Echter voor een transparante monitoring achten wij het van groot belang dat ook vóóraf wordt bepaald welke stappen zullen worden genomen indien de doelstellingen niet worden gehaald.

Mooi dat het college in haar antwoord op de zienswijzen aangeeft dat voor een verdere beperking op lengte en gewicht een overslagpunt rand voorwaardelijk is om de binnenstad (economisch) bereikbaar te houden en dat dit als randvoorwaarde in de nota bij dit punt is toegevoegd. We vernemen daarbij wel graag hoe het tijdspad hiervoor eruit ziet.

We willen t.a.v. de bevoorradingsroute via de Kleiweg nog opmerken dat er voor het uitgaand verkeer aanvullende maatregelen nodig zijn om duidelijk te maken dat de Kleiweg niet mag worden gebruikt. We verzoeken u in overleg met de stakeholders hier invulling aan te geven. In hoeverre is daarnaast in de vroege ochtenduren – tussen bijvoorbeeld 5 en 7 uur - het verlaten van de binnenstad via de Kleiwegbrug rechtdoor via de tunnel een optie?

De gemeente gaat ervan uit dat het huidige aanbod van parkeervoorzieningen vooralsnog voldoende is, tegelijkertijd wordt een deel nu in ieder geval tijdelijk opgeheven – we hebben hierover met Gouda Onderneemt een brief naar het college gestuurd - en wordt de bestaande capaciteit niet efficiënt benut.

Het **dynamisch parkeerverwijssysteem** (PRIS) is in onze ogen een belangrijke voorwaarde om het efficiënt benutten van de beschikbare voorzieningen te realiseren. Dit is ook conform de beoogde basismaatregelen en wordt ook als nuttig middel gezien bij het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen langs de grachten.

Met betrekking tot maatregelen rond de toegankelijkheid van de binnenstad blijft de SBG van mening dat de beperkende maatregelen moeten focussen op het gebied tussen de zakpalen. Daarbuiten geeft het door noodzakelijke ontheffingen veel te veel rompslomp en is in onze ogen het effect maar beperkt en zeer negatief voor o.a. de bereikbaarheid van de ondernemers.

Voorzitter ik rond af, de mobiliteitsplannen waarop de SBG heeft gereageerd gaan uit van een meer autoluwe binnenstad. Wij hebben daarbij een aantal kritische kanttekeningen geplaatst en spreken de verwachting uit dat de het college zich met de SBG en de andere stakeholders inspant dat de binnenstad op termijn geen groene spookstad zal worden, maar een levendige, vitale en economische gezonde stad.