Culemborg, 29 november 2022

INGEKOMEN

30 NOV. 2022

De Gemeenteraad van de gemeente Culemborg
Postbus 136
4100AC Culemborg

Betreft: zienswijze Bp Parijsch-Zuid, 4de herziening

Geachte Gemeenteraad,

De toekomstige leefbaarheid in de wijk Linieveld - Borg & Buiten hangt af van het slagen van het mobiliteitsconcept voor deze nieuwe wijk. is enthousiast over de denkrichting van dit mobiliteitsconcept. Om dit concept een succes te laten worden is wel een stevigere inzet op fietsen en het gebruik van deelauto's noodzakelijk dan we nu lezen in de 4de herziening van het Bestemmingsplan Parijsch-Zuid en het bijbehorende mobiliteitsconcept. Dit is de kern van de zienswijze van in reactie op de gemeentelijke plannen.

De grondslag van de herziening is dat het aantal woningen in het plangebied met 134 stuks toeneemt tot 460 woningen. Dit is mogelijk door, volgens onze berekening, circa 180 parkeerplaatsen te schrappen. Dit schrappen is, volgens de plannen, echter alleen mogelijk als bewoners meer gaan fietsen en de acht wijk-deelauto's gaan gebruiken in plaats van een eigen auto.

Halfslachtig

ziet in de plannen behoorlijk wat halfslachtigheid en onzekerheid, die eigenlijk een mislukking van dit mobiliteitsconcept in zich dragen. De basis voor dit te verwachten falen wordt gevormd door de toegepaste variatie aan parkeernormen (0,8 – 2.0). Dit is verwarrend en daarom ongewenst. Om het gebruik van de fiets en de deelauto écht te stimuleren zou de gehele wijk volgens een parkeernorm van 0,8 moeten krijgen, om iedereen richting fiets en deelauto te stimuleren. Mensen die in het Linieveld gaan kopen of huren, weten straks vooraf precies waar ze aan beginnen en wat van ze wordt verwacht. Door de parkeernorm 0,8 voor iedereen toe te passen komt er ruimte ter grootte van 230 parkeerplaatsen beschikbaar voor extra groen en dus leefbaarheid.
Vele nieuwe bewoners zullen de autoluwe wijk, met parkeer- en mobiliteitshubs aan de rand, met veel groen als een pluspunt zien en ervaren.

Onzekerheden in het mobiliteitsconcept worden oa. gevormd door de voorwaarde "goede openbaar-vervoersverbindingen". Hoe zeker is het dat de busroute verlegd wordt en er een bushalte komt? De provincie bepaalt en de uitkomst is hoogst onzeker. Een goede busverbinding is ook essentieel voor het slagen van het mobiliteitsconcept.

In het mobiliteitsconcept is tevens sprake van een Plan B. Een Plan B wordt ontwikkeld als er onzekerheden of twijfels zijn. Dat mag en kan bij deze ontwikkeling niet het geval zijn. Laat plan B achterwege.

Plan B van het mobiliteitsconcept houdt in dat indien het mobiliteitsconcept faalt dat dan de toch al weinige groenvoorzieningen in de dicht bebouwde wijk omgevormd worden naar autoparkeerplaatsen. Met het tevoren inbouwen van deze uitwijkmogelijkheid, bouw je feitelijk een mislukking van het mobilteitsconcept in. Het weinige groen inruilen voor parkeerplaatsen is een optie die absoluut niet van deze tijd is.
bepleit duidelijkheid en om van meet af aan de parkeernorm 0,8 in te voeren te samen met een strak beleid met parkeervergunningen.

Toekomstvisie

Positief is dat we in de mobiliteitsvisie voor het Linieveld eigenlijk een ontluikende toekomstvisie voor de hele stad zien. Een visie gericht op leefbaarheid, gezondheid, meer (elektrisch) fietsgebruik en minder auto(bezit). Een visie die van harte deelt. Een onvermijdelijke en zeer gewenste richting als we met elkaar Culemborg nog een beetje leefbaar willen houden.

De ontsluiting van het Linieveld is voor auto's via de Waterlinieweg richting de N320 en Wethouder Schoutenweg prima geregeld. Wel zouden we de snelheid op het westelijk deel (vanaf de Batterij) van de Waterlinieweg graag gemaximaliseerd willen zien op 30 km/u en met een vrijliggend fietspad. Het vrijliggend fietspad is noodzakelijk voor
a/ het naadloos aansluiten op het oostelijk deel van de Waterlinieweg (50 km weg) en de hoge intensiteit na planrealisatie (4442 mtv/etmaal) en
b/ de te verwachten toch hoge intensiteit aan motorvoertuigen op het 30 km deel (te hoog voor veilig gemengd verkeer).
Sowieso willen we op de hele Waterlinieweg voldoende maatregelen zodat er echt niet harder kan worden gereden dan de maximum snelheid. En dat dus veilig de weg overgestoken kan worden.

Hoofdfietsnetwerk

Wat heb je aan een autoluwe fietswijk als je er niet veilig en fijn naar toe en vandaan kunt fietsen? Op de fietsroutes tussen de Liniewijk en de rest van Culemborg is volop ruimte voor verbetering.
Culemborg ziet daarom door de hele stad graag een hoofdfietsnetwerk

van autoluwe/vrije ruime, comfortabele rood geasfalteerde routes. Routes die in de voorrang zitten op auto's. Culemborg blijft op dit punt ver achter op tal van andere plaatsen.

Voor het Linieveld gaat het vooral om de route naar het winkelcentrum Parijsch, waar de fietsvoorzieningen nog steeds ondermaats zijn.
Maar ook om de fietsroute naar de binnenstad, via de Prijsseweg en de Vianense Poort. Deze route wacht op de hoognodige verbouwing tot veilige fietsstraat.
De derde route is de deels niet-geasfalteerde route langs de Rietveldseweg en Wethouder Schoutenweg naar het NS-station. In deze route zitten nog verschillende rare ongewenste kronkels en hobbels. Bovendien is de oversteek bij de ovonde niet echt veilig en fietsvriendelijk. bepleit hier een normale rotonde met vrij liggende fietspaden met voorrang. Zoals dat in de rest van Nederland normaal is.

Tot slot: aan het einde van hun fietsrit willen de fietsende Linievelders hun fiets of bakfiets parkeren. Om dat beter te faciliteren zijn de mogelijkheden om te fietsparkeren bij het station en in de binnenstad toe aan een stevige upgrade.

Met vriendelijke groet,