

Uitvoeringsprogramma Binnenstad

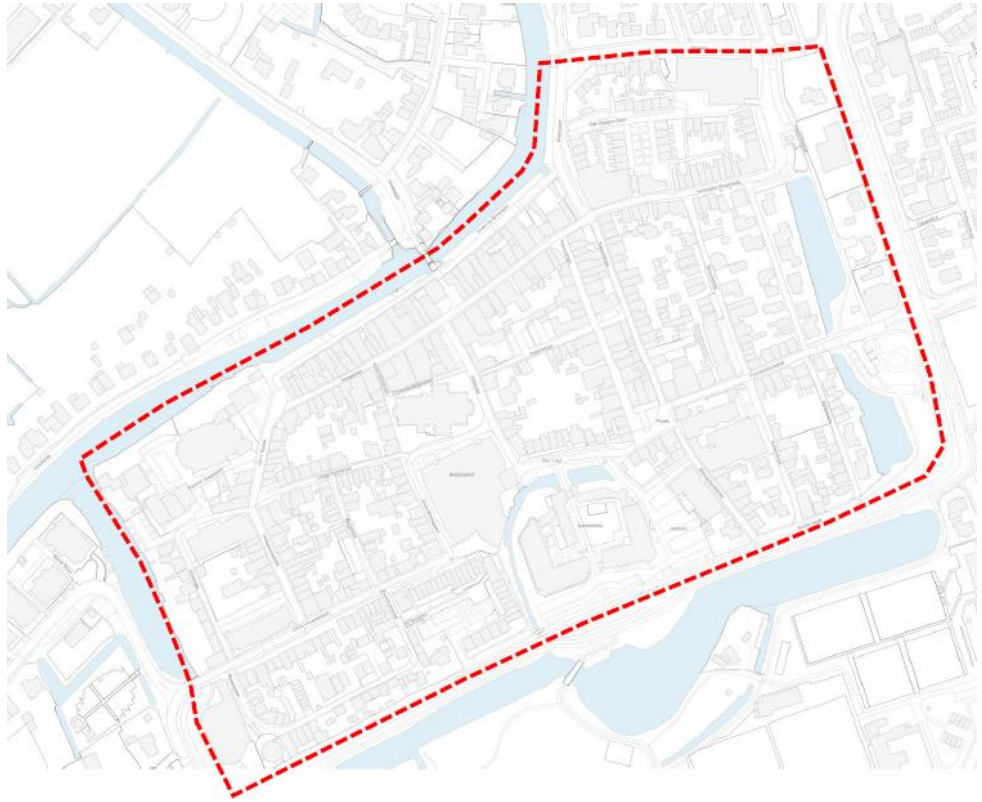
Oktober 2020

Inleiding en aanleiding

Voor de inrichting van de Montfoortse binnenstad, de verkeerscirculatie en parkeren zijn in het verleden tal van onderzoeken gedaan, er is beleid vastgesteld en er is een aantal projecten uitgevoerd. Er is in al deze trajecten veelvuldig met mensen, ondernemers en belangengroepen gesproken. Al deze informatie staat aan de basis van het traject om te komen tot voorliggend uitvoeringsprogramma. In 2008 is de Visie Binnenstad vastgesteld, hierin is een uitgebreid uitvoeringsprogramma opgenomen welke deels is uitgevoerd. Deze visie is nog steeds up to date en wordt gebruikt als basis voor diverse, nog op te starten, projecten in de binnenstad. Voor wat betreft de verkeerscirculatie is in de visie echter wel een aantal oplossingsrichtingen aangegeven, maar deze hebben nog niet geleid tot een besluit hierover en aanpassingen op straat. Met deze voorgeschiedenis is in 2019 een traject gestart om te komen tot voorliggend uitvoeringsprogramma.

Waarom is dit uitvoeringsprogramma opgesteld?
De afhandeling van verkeer heeft direct invloed op keuzes in weginrichting, aanleg of verwijdering parkeerplaatsen, inrichting van verschillende straten, toestaan van terrassen en uitstallingen en dergelijke. We staan aan de vooravond om te starten met een aantal van deze aanpassingen. Bijvoorbeeld de tweede fase van Toegankelijke binnenstad (Lieve Vrouwengracht e.o.). Voorgesteld wordt allereerst de beoogde verkeerscirculatie vast te stellen, waarna overige trajecten in de binnenstad opgepakt worden. Het opstellen van een meer integraal uitvoeringsprogramma, waar besluitvorming op de verkeerscirculatie een van de eerste stappen in is, voorkomt dat we dit jaar straatwerk aanpassen terwijl volgend jaar besloten wordt dat de auto hier niet meer overheen komt, of vanuit een andere richting. Hiermee hangt samen het benodigd aantal parkeerplaatsen en op welke plek deze komen.

Waarom co-creatie?
Alle oplossingen en onderzoeken zijn in het verleden al bedacht en verricht. Nu is het tijd dat een keuze wordt gemaakt in de verkeerscirculatie en een logische volgorde in uitvoering wordt genomen. Om niet in polarisatie terecht te komen, is ervoor gekozen om via co-creatie tot een eindproduct te komen. Met betrokken inwoners en ondernemers is de problematiek bekeken en een oplossing bedacht. In het volgende hoofdstuk wordt dit co-creatieproces nader beschreven.



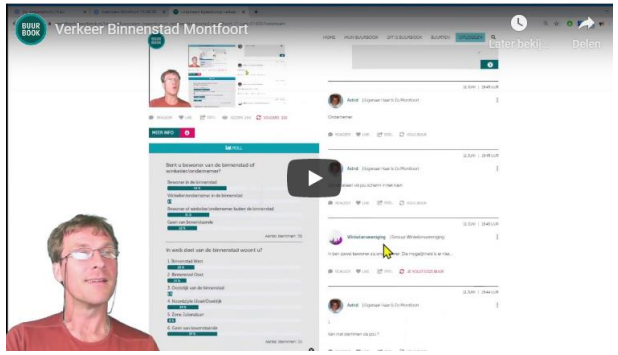
Co-creatieproces

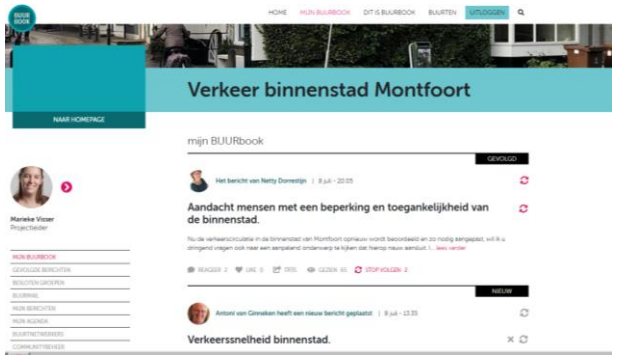
Het project is gestart met een college- en raadsbesluit waarin aangegeven is dat op basis van bestaande beleidsstukken en onderzoeken gestart wordt met een traject waarin, in nauwe samenwerking met inwoners en ondernemers, een besluit met betrekking tot de verkeerscirculatie wordt voorbereid. Om dit zogenaamde co-creatieproces te begeleiden is de hulp van BUURbook ingeschakeld. Hiermee is het mogelijk om in grote groepen een online discussie over allerlei onderwerpen te voeren. Uiteraard is het hierbij van belang geweest samen naar een eindresultaat te werken, een besluit op de verkeerscirculatie en een uitvoeringsagenda voor de komende jaren.



Startbijeenkomst
Op 10 december 2019 heeft in het zalencentrum St. Joseph de startbijeenkomst plaatsgevonden: hier zijn zo'n 50 bewoners/ondernemers/raadsleden geïnformeerd en geïnspireerd met de input op BUURbook tot dan toe. Daarna is in groepjes gebrainstormd en gediscussieerd en er zijn een hoop vragen gesteld. Al deze input is samen met de input tot dan toe samengevat en op BUURbook geplaatst in het kader van de inventarisatie. Hierna zijn de eerste scenario's uitgewerkt door de gemeente. Tussentijd hebben diverse discussies op BUURbook plaatsgevonden en zijn gesprekken met bijvoorbeeld de brandweer geweest.

Tussentijdse sessie
Wegens de coronacrisis heeft de tweede bijeenkomst over het verkeer in de binnenstad van Montfoort via een livestream plaatsgevonden. Hier hebben zo'n 150 bewoners naar gekeken. De polls zijn door gemiddeld 65 deelnemers ingevuld. Zo'n 32 deelnemers (exclusief 4 mensen namens de gemeente) hebben deelgenomen aan de chat met in totaal 179 reacties. Het overgrote deel (83%) vond de livestream een prima vervanging van een fysieke bewonersavond. 62% stemde zelfs dit voortaan altijd zo te doen.
Doel van de tweede bijeenkomst was feedback te krijgen van bewoners en ondernemers op de diverse scenario's die de gemeente heeft opgesteld voor de binnenstad. Een ruime meerderheid van 72% van de deelnemers aan de livestream is vóór het opstellen van een uitvoeringsagenda op basis van de tijdens de avond geleverde input. De belangrijkste nieuwe inzichten zijn verzameld en, zo mogelijk, verwerkt in een concept eindbeeld en de concept uitvoeringsagenda.







Slotbijeenkomst
Op 15 oktober 2020 is de slotbijeenkomst gehouden, wederom digitaal, via BUURbook. De livestream is terug te zien op BUURbook, evenals de vele reacties die binnenkwamen tijdens deze bijeenkomst. Opvallend was dat er relatief veel meer ondernemers aan de discussie deelnamen.
Vooruitlopend op de slotbijeenkomst is het concept-eindbeeld als flyer verspreid in de binnenstad, op BUURbook is de concept-uitvoeringsagenda geplaatst. Dit gaf mensen de kans om vooruitlopend op de slotbijeenkomst de plannen te bekijken er hierop te reageren op BUURbook.

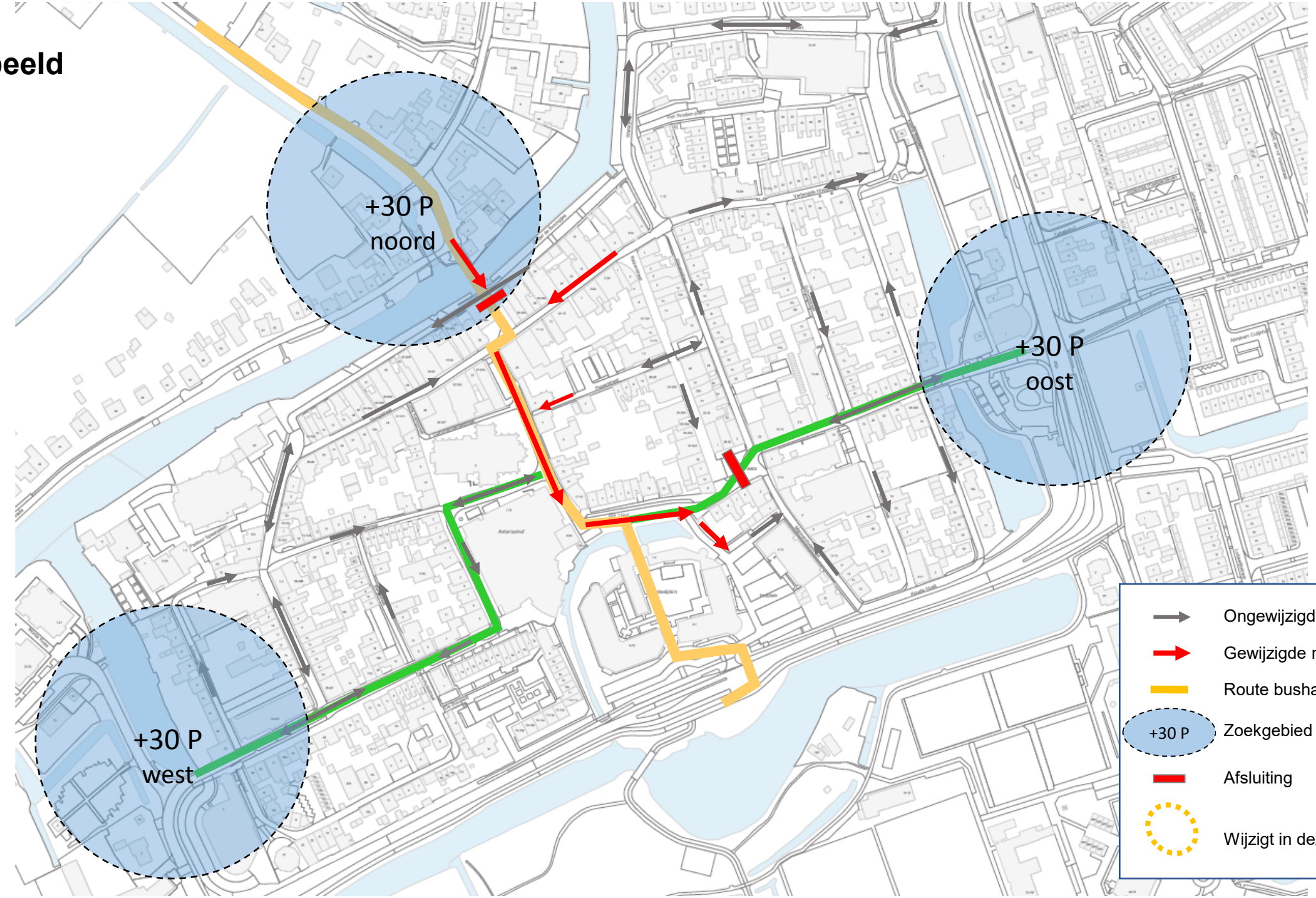
Doel van de bijeenkomst was feedback te krijgen van bewoners en ondernemers op de concept uitvoeringsagenda die de gemeente heeft opgesteld voor de binnenstad. Tijdens de slotbijeenkomst bleken deze keer voor het eerst ook flink wat winkeliers mee te doen in de livechat (zo'n 25% gaf aan winkelier te zijn). Een meerderheid van 60% van de deelnemers aan de livestream is vóór het opstellen van een uitvoeringsagenda op basis van het concept en de tijdens de avond uitgelegde wijzigingen, 31% van de deelnemers is tegen, 9% heeft geen mening.

Samenvattend bevestigd de slotbijeenkomst wat al eerder duidelijk was: dat bewoners overwegend pleiten voor een gezelliger en autoluwer centrum, meer 'winkelen en verblijven' zogezegd, terwijl een deel van de ondernemers daar zorgen over heeft omdat ze omzetverlies vrezen als autoverkeer te veel belemmerd wordt. Zij zien Montfoort vooral als 'place to buy' en dan vooral met de auto. Bewoners willen behalve een 'place to buy' ook meer 'place to stay' zo lijkt het. De gemeente wil vooral een veiliger en voor langzaam verkeer en voetgangers toegankelijker binnenstad. Minder autoverkeer in de binnenstad is daarvoor onvermijdelijk.





Eindbeeld


+30 P
noord
+30 P
oost
+30 P
west
Ongewijzigde richting
Gewijzigde richting
Route bushalte – Wellant college
+30 P
Zoekgebied parkeerplaatsen
Afsluiting
Wijzigt in deze fase

Eindbeeld, aanpassingen circulatie en parkeren

Belemmeren doorgaand verkeer, toegankelijk houden straten
Diverse inwoners en bezoekers van de binnenstad hebben aangegeven dat zij overlast ondervinden van doorgaand verkeer door de binnenstad. Dit heeft vooral betrekking op de route vanuit bedrijventerrein IJsselveld en de Lindeboomseweg/Mastwijkerdijk, over de IJsselbrug en door de Hoogstraat richting het oosten. En andersom, de route vanaf de Boslaan, over Waterpoort naar de IJsselbrug en verder. Beide routes komen ook naar voren in oudere beleidsstukken en onderzoeken. Ook is genoemd de route tussen de twee supermarkten door de binnenstad.
Daarnaast speelt de uitdrukkelijke wens vanuit de ondernemers in de stad de winkelstraten bereikbaar te houden voor de auto.
Het is een flinke puzzel geweest. Met het geschetste eindbeeld wordt tegemoet gekomen aan veel uitgangspunten. Uiteindelijk is gekozen de IJsselbrug vanuit het noorden toegankelijk te houden. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van ondernemers. Zij willen de binnenstad voor de auto bereikbaar houden. Zo blijft het mogelijk dat werknemers van bedrijventerrein IJsselveld onderweg naar huis nog een boodschap in de binnenstad kunnen doen. Door in een aantal straten de richting aan te passen wordt doorgaand verkeer door de binnenstad ontmoedigd.

Meer ruimte voor winkelend publiek
In samenwerking met de ondernemers wordt onderzocht of voor laden en lossen in de binnenstad venstertijden kunnen worden ingesteld zodat overlast door vrachtwagens zoveel mogelijk beperkt wordt. Het tijdelijk afsluiten van een deel van de winkelstraten op vrijdagavond en zaterdagmiddag stuit op dit moment op teveel bezwaren vanuit de ondernemers. Dit wordt op een later moment verder onderzocht.

Toevoegen parkeerplaatsen
Uit het parkeeronderzoek wat dit jaar is uitgevoerd blijkt dat de druk op de parkeerplaatsen de afgelopen jaren weer is toegenomen. Kijkend vanuit de afspraken die wij met bijvoorbeeld huurders van gemeentelijke panden hebben gemaakt, het aantal parkeerplaatsen wat verdwijnt na de aanpassingen in de verkeerscirculatie, het te voorzien aantal splitsingen van woningen en het verlagen van de parkeerdruk naar een aanvaardbaar niveau, komen we uit op circa 90 extra benodigde parkeerplaatsen. In de binnenstad zelf is geen ruimte voor deze plekken, er is dan ook bij de entrees van de binnenstad gezocht naar locaties. Parkeren voor de binnenstad in het stadspark kan niet op steun vanuit de inwoners rekenen, deze locatie is komen te vervallen. de overige locaties (noord, west en oost op de kaart) worden apart van elkaar onderzocht. Voor dit moment wordt vastgelegd dat op elke locatie 30 extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden. deze drie locaties zijn elk opgenomen in een uitvoeringsfase en worden als aparte projecten opgepakt door de gemeente. In deze projecten krijgen de direct omwonenden de mogelijkheid mee te denken in de exacte locatie en oplossing. In de Hofstraat wordt een aantal flitsparkeerplaatsen toegevoegd, zodat bezoekers even snel naar het pinapparaat en diverse winkels kunnen lopen, zonder in de straten zelf te stoppen. Ten compensatie van deze vervallen blauwe zone, wordt een deel van de parkeerplaatsen aan Onder de Boompjes toegevoegd aan de blauwe zone.

Fietser en voetganger hoofdgebruiker van route bushalte – Wellantcollege
Centraal door de binnenstad loopt de route van de bushalte ten zuiden van het stadskantoor tot het Wellantcollege (en verder). Deze route wordt veel gebruikt door bezoekers van de binnenstad en natuurlijk de scholieren. Deze route (geel aangegeven op de kaart) vormt tevens de scheiding tussen het oostelijk en westelijk deel van de binnenstad. Door eenrichtingsverkeer op de IJsselbrug, de Hofstraat en Om ‘t Hof in te voeren, komt er meer ruimte voor de fietser en voetganger in het straatprofiel. Daarnaast zorgt het eenrichtingsverkeer op de IJsselbrug voor een meer overzichtelijke verkeerssituatie op en voor de brug.

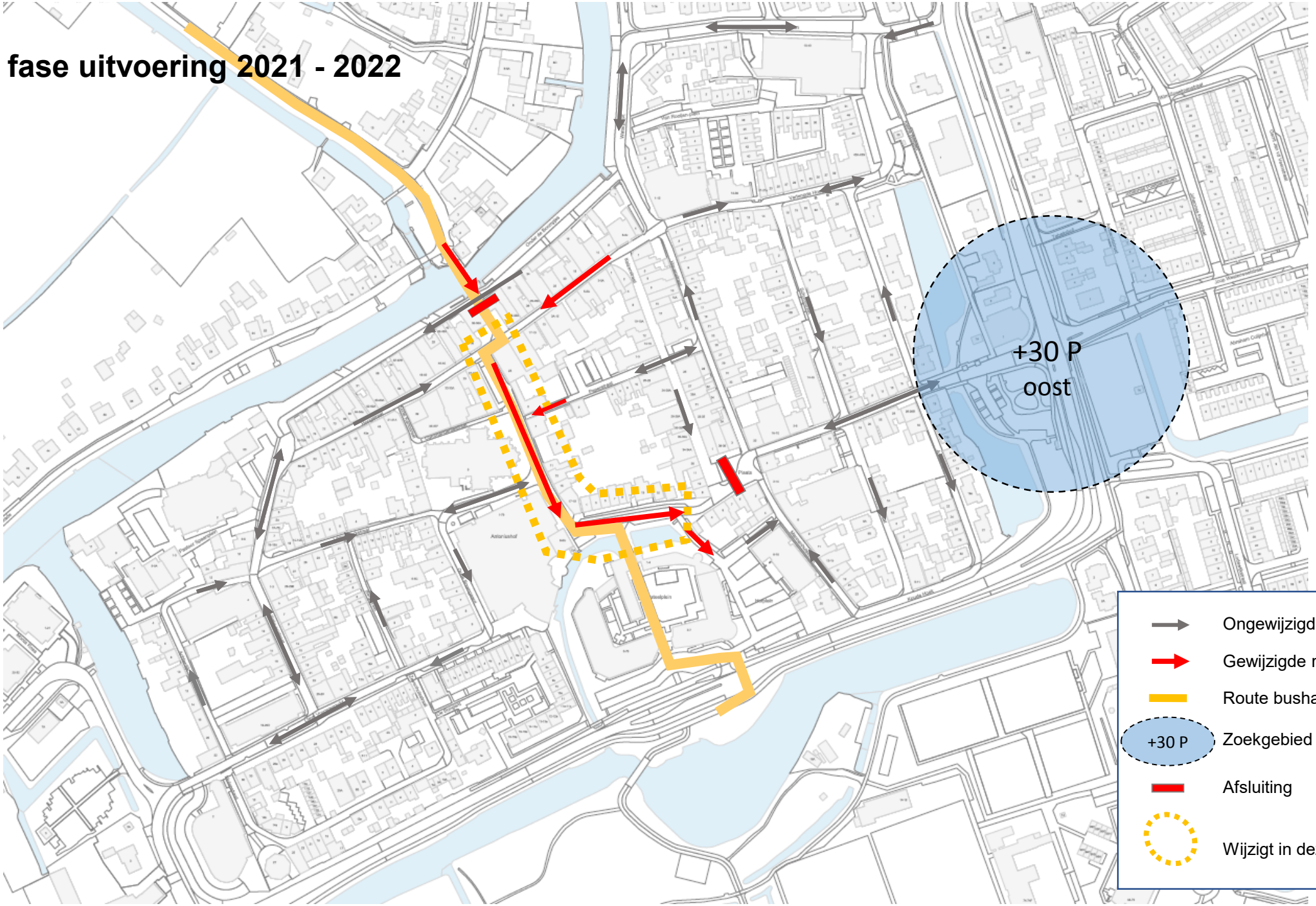
Opwaarderen toevoerwegen vanaf parkeerplaatsen buiten de binnenstad
Onderdeel van het toegankelijker maken van de binnenstad, is dat de binnenstad (lopend) goed bereikbaar moet zijn vanaf de parkeerplaatsen. Daarom zal ook op termijn langs deze route de bereikbaarheid verbeterd moeten worden. De twee routes vanaf de nieuwe parkeermogelijkheden in het oosten en westen worden op termijn opgewaardeerd, zodat meer ruimte komt voor de voetganger vanaf deze parkeerplaatsen. De oostelijke route betreft het nog niet aangepaste deel van de Lieve Vrouwengracht en de Oude Boomgaard. De westelijke route bestaat vooral uit de Vrouwenhuisstraat en mogelijk een deel van de Plaats.

De Plaats wordt horacaplein
Zoals al beschreven in de Visie Binnenstad, wordt de Plaats meer ingericht als horecaplein. Om dit optimaal te kunnen gebruiken is verplaatsing van de markt op dinsdagochtend noodzakelijk. De beoogde herinrichting biedt meer ruimte voor terrassen.

Weren doorgaand vrachtverkeer
Groot, doorgaand vrachtverkeer is niet meer mogelijk door de binnenstad. Hiertoe worden bij alle entrees tot de binnenstad en langs de provinciale weg goed zichtbare borden geplaatst.

Gevolgen voor hulpdiensten en afvaldiensten
Doordat elke straat nog steeds toegankelijk blijft voor de auto, verandert er niets voor de afvaldiensten. De hulpdiensten hebben aangegeven dat de uitruk-route loopt over het oostelijk deel van Hoogstraat, in de richting van de IJsselpoort en over de IJsselbrug. Door het aangepaste eenrichtingsverkeer in dit deel van de Hoogstraat, hoeven de hulpdiensten niet meer tegen het verkeer in te rijden tijdens een uitruk. Dit wordt wel het geval op de IJsselbrug, maar gezien de geringe afstand en het overzicht ter plaatse lijkt dit te overzien. De afsluiting onder de IJsselbrug blijft het enige obstakel op deze route.
Bijkomend voordeel van het parkeerverbod buiten de vakken is dat er minder obstakels zijn voor hulpdiensten en vuilniswagens.

Eerste fase uitvoering 2021 - 2022



Eerste fase uitvoering 2021 - 2022

De eerste fase staat vooral in het teken van het aanpassen van de verkeerscirculatie voor het gemotoriseerd verkeer. Met een aantal voorgestelde ingrepen is doorgaand verkeer voor een groot deel te weren uit de binnenstad en zal er ook minder vrachtverkeer door de binnenstad rijden.

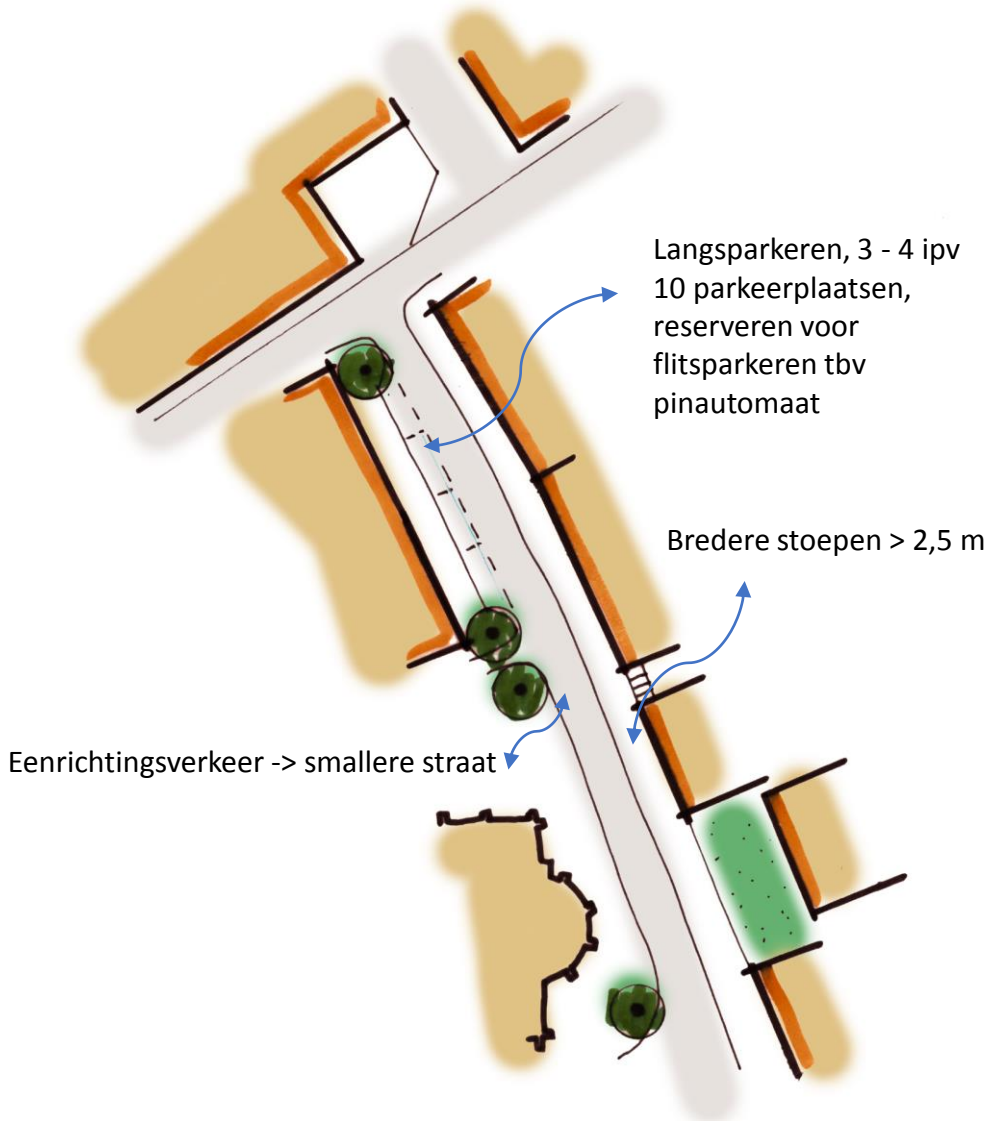
Circulatie aanpassen
Voor het aanpassen van de verkeercirculatie wordt een groot aantal verkeersbesluiten genomen:
- Eenrichtingsverkeer invoeren of omdraaien diverse straten
- Eenrichtingsverkeer stad in op IJsselbrug
- Parkeerverbod Binnenstad; alleen parkeren in de vakken, eventueel vakken toevoegen
- Aanwijzen flitsparkeerplaatsen (3) op de hoek Hoogstraat/Hofstraat
- Vrachtwagenverbod hele binnenstad
- Opschoonactie verkeersborden en plaatsen nieuwe verkeersborden

Herinrichten Hofstraat
De grootste aanpassing in de eerste fase betreft het aanpassing van de route bushalte-Wellantcollege. Er wordt een herinrichtingsplan gemaakt voor de route Hofplein, Om 't Hof en Hofstraat. In het nieuwe straatprofiel komt meer ruimte voor de voetganger en minder validen, dit is mogelijk omdat eenrichtingsverkeer is ingevoerd op nagenoeg de hele route door de binnenstad. Hiernaast een eerste schets van de nieuwe Hofstraat.

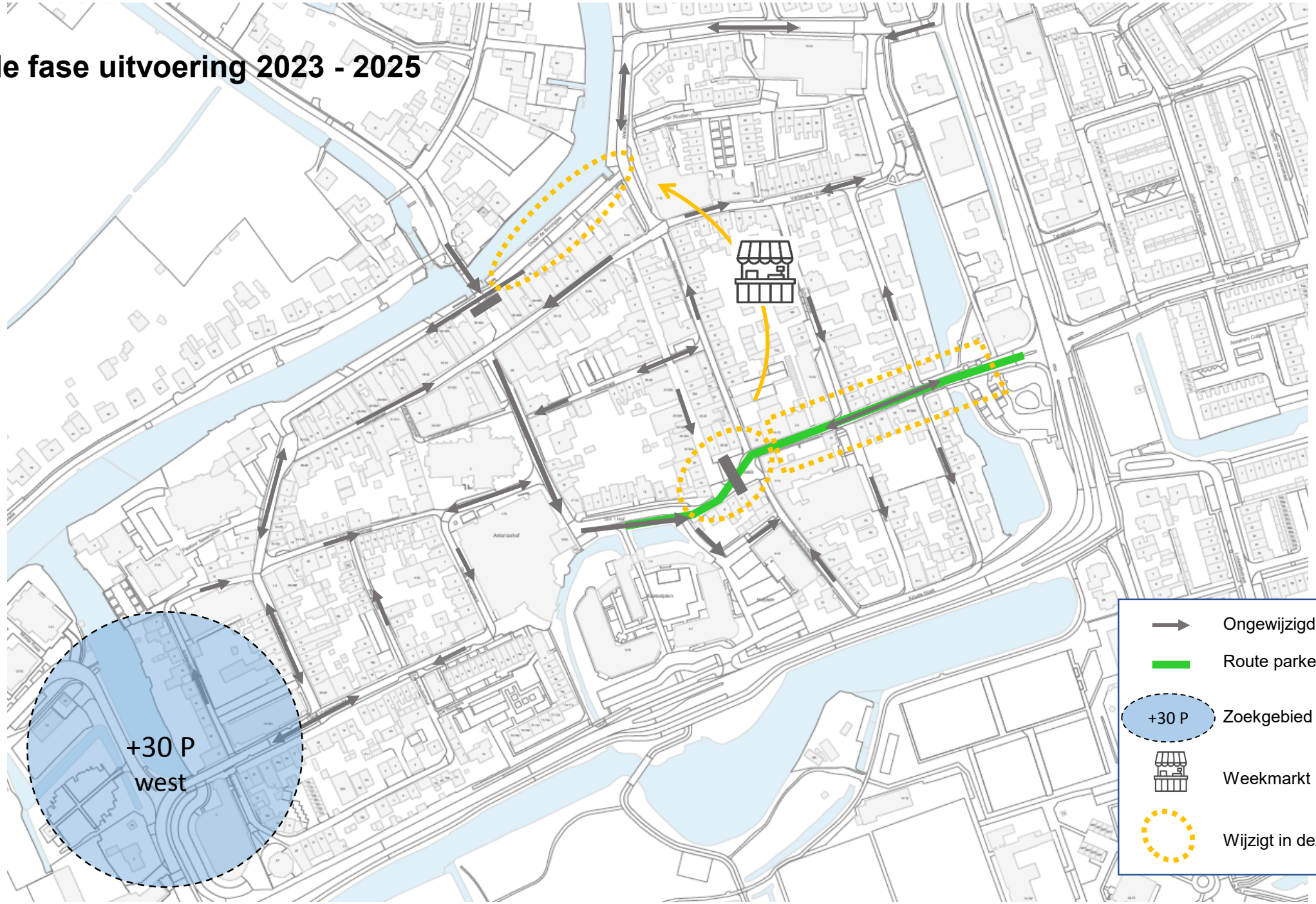
Parkeren oost uitbreiden met 30 parkeerplaatsen
Ten oosten van de Binnenstad wordt ruimte gezocht voor 30 extra parkeerplaatsen. Hierbij wordt gedacht aan uitbreiding van de parkeerplaats Heeswijkerpoort en/of het toevoegen van parkeerplaatsen achter de begraafplaats. Dit wordt als een apart project opgepakt en zal in samenwerking met de direct omwonenden verder uitgedacht worden.

Onderzoek venstertijden laden en lossen en tijdelijke afsluiting winkelstraten
Om overlast van ladende en lossende vrachtwagens te beperken, wordt de mogelijkheid van venstertijden samen met de ondernemers onderzocht. Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is een deel van de winkelstraten tijdelijk af te sluiten voor auto's waardoor meer ruimte komt voor winkelend publiek.

(Tijdelijk) vergroenen Hoogstraat en Keizerstraat
Op termijn staat de herinrichting van zowel de Hoogstraat als de Keizerstraat op de planning. Vooruitlopend hierop zijn de winkeliers met een idee gekomen om verplaatsbare bloembakken, eventueel gecombineerd met een bankje en fietsparkeerplekken neer te zetten. Dit idee wordt verder uitgewerkt in samenwerking met de gemeente.



Tweede fase uitvoering 2023 - 2025



Tweede fase uitvoering 2023 - 2025

De tweede fase staat in het teken van herinrichting van de plekken nabij concentraties van horecagelegenheden en het creëren van goede verblijfsruimtes in de binnenstad.

Verplaatsen weekmarkt en herinrichting De Plaats
Door de weekmarkt te verplaatsen is er meer ruimte voor een herontwerp van De Plaats. Doel hiervan is een horecaplein te maken waar meer permanent ruimte is voor de terrassen en fietsparkeren.
Mogelijk nieuwe plek voor de weekmarkt is de omgeving van de Waterpoort/Onder de Boompjes.

Herinrichting Onder de Boompjes Oost
Tegelijk met herinrichting van de Plaats zal het oostelijk deel van Onder de Boompjes aangepast worden waardoor meer ruimte voor langzaam verkeer (fiets en voetganger) en terrassen komt. De auto is nog steeds welkom, maar wordt als gast gezien.

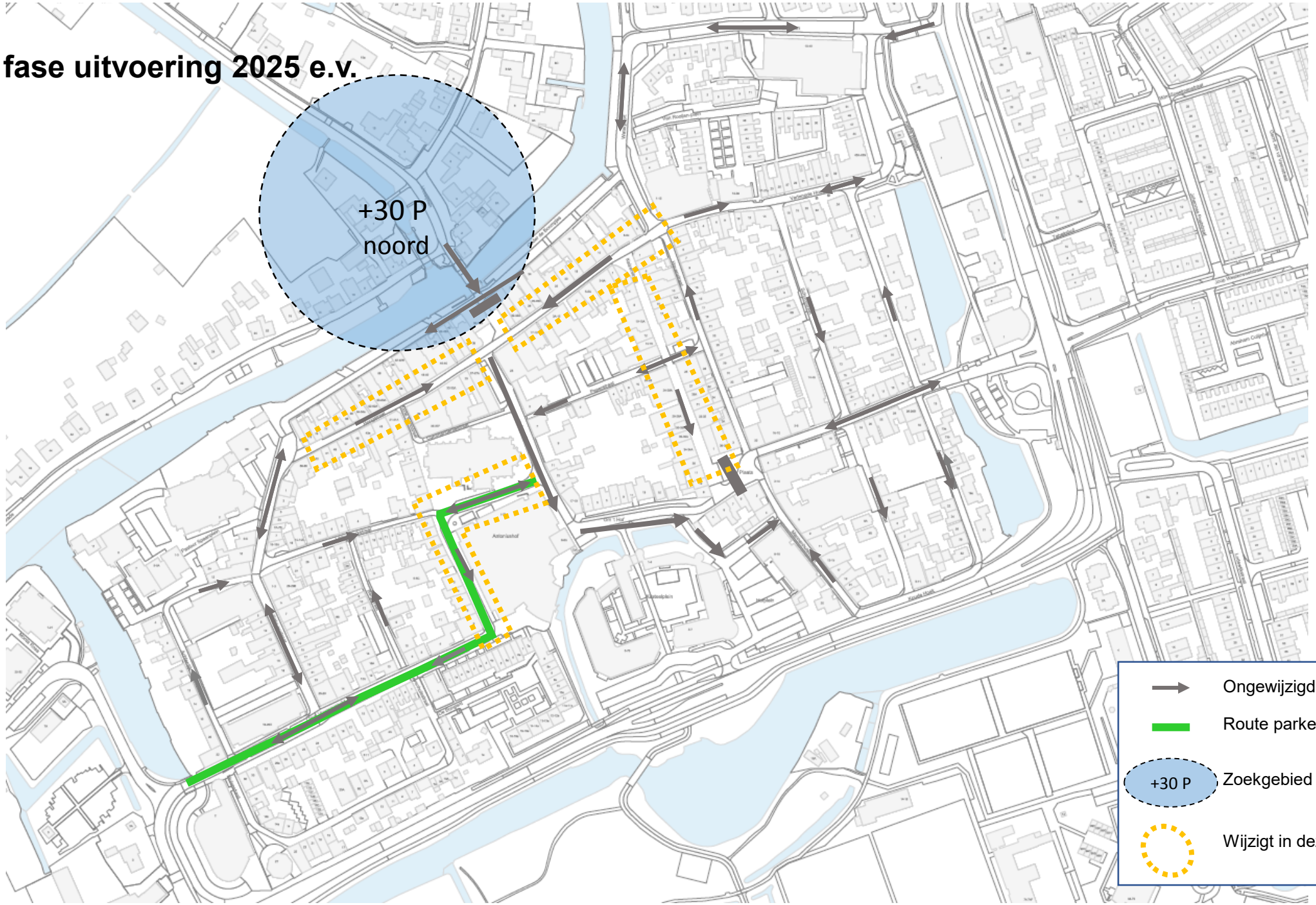
Herinrichting Vrouwenhuisstraat
Na toevoeging van parkeerplaatsen ten oosten van de Binnenstad is het noodzakelijk de toegangsweg vanaf het oosten, de Vrouwenhuisstraat, meer toegankelijk te maken voor voetgangers. Uitgangspunt is hier de stoep in ieder geval aan een zijde breder te maken. De bestrating van deze stoep zal zo worden aangepast dat deze beter toegankelijk is voor minder validen. Mogelijk zal op delen van de straat alsnog eenrichtingsverkeer worden ingevoerd.

Uitbreiding parkeermogelijkheden ten westen van de binnenstad
Ook ten westen van de binnenstad wordt gezocht naar ruimte voor 30 extra parkeerplaatsen. Hierbij wordt gedacht aan de omgeving van de duivensportvereniging. Ook dit project wordt in nauwe samenwerking met de direct omwonenden doorlopen.



Voorstel herinrichting De Plaats, uit: Visie Binnenstad (2008)

Derde fase uitvoering 2025 e.v.



Derde fase uitvoering 2025 e.v.

In de derde, en voor de binnenstad meest ingrijpende fase, staat de herinrichting van de belangrijkste winkelstraten centraal. Deze fase is nog niet verder uitgewerkt, mogelijk wordt deze nog verder in fases onderverdeeld, gezien de impact en kosten van herinrichting.

Herinrichting Hoogstraat en Keizerstraat
Zowel de Hoogstraat als de Keizerstraat worden heringericht en krijgen een karakter wat meer past bij de historische binnenstad. Aandachtspunt blijft, vooral in de Hoogstraat, het tegengaan van trillingen als zwaar verkeer door de straat komt. Bij herinrichting komen ook klimaatdoelstellingen aan bod, waarbij het voorstelbaar is dat er gekozen wordt voor minder of ander soort verharding en toevoeging van schaduw gevend groen.

Herinrichting Lieve Vrouwengracht en Oude Boomgaard
Daar waar nog geen herinrichting heeft plaatsgevonden op de westelijke toegangsroute wordt deze in de derde fase opgepakt. Hierbij gaat het wederom over het verbreden en beter toegankelijk maken van de stoep aan een kant en het egaliseren van straatwerk, mogelijk door herstrating.

Uitbreiding parkeermogelijkheden ten noorden van de binnenstad
Ten noorden van de binnenstad wordt gezocht naar ruimte voor 30 extra parkeerplaatsen. Hierbij wordt gedacht aan de omgeving van het IJsselplein en Doeldijk.