

Verslag Parallelsessie Beraad en Advies, 9 januari 2020

Mobiliteitsplan Gorinchem 2040

Aanwezigen

Voorzitter:	de heer R. van Breemen
Raadsgriffie:	mevrouw E. van Bekhoven
Fracties:	Stadsbelang-Democraten Gorinchem-CDA-VVD-PvdA-ChristenUnie/SGP-SP-D66-GroenLinks-Gorcum Actief
Portefeuillehouder:	de heer J. van der Geest
Ambtelijk:	de heer R. Ottervanger
Gast:	mevrouw B. Janssen, BVR
Notulen:	notulistenbureau Leeuwenburgh-Vendrig

Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom. Hij leidt de bespreking kort in.

Mobiliteitsplan Gorinchem 2040

De groeiende vraag naar goede bereikbaarheid en veilige verbindingen om je naar en door onze stad te bewegen, vraagt om een mobiliteitsplan dat past bij een moderne en duurzame stad. Het besluitvormingsproces om te komen tot een mobiliteitsplan is in twee delen opgeknipt. Het eerste deel betreft het vaststellen van de Visie en het tweede deel betreft de Maatregelen.

In de I&O sessie van 12 december jl. zijn vragen van de gemeenteraad over de concept Mobiliteitsvisie Gorinchem 2040 beantwoord. Nog openstaande vragen zijn opgenomen in een aparte notitie.

Besluitvorming in de gemeenteraad over de mobiliteitsvisie is voorzien op 23 januari 2020.

De heer Foppen merkt op dat zijn fractie sceptisch is over de visie. Voor de Banneweg is ingestemd met veranderingen (een versmalling ter hoogte van het ziekenhuis). De Nieuw Wolpherensedijk wordt afgesloten voor het vrachtverkeer waardoor ook dit verkeer over de Banneweg moet. Dit geldt ook voor de Spijksedijk waar de knip gemaakt is, waardoor ook dit verkeer over de Banneweg moet. Zijn fractie voorziet problemen.

De heer Oostrum zegt dat deze maatregelen op dit moment nog niet echt aan de orde zijn. De visie gaat globaal over de bereikbaarheid van buiten naar binnen en tussen de wijken onderling. Er wordt een basis gelegd om straks keuzes te kunnen maken met aandacht voor veiligheid, doorstroming en allerlei vormen van mobiliteit, parkeren, stallen van fietsen. De voorliggende visie geeft aan dat er op een andere manier gekeken moet worden naar mobiliteit in het algemeen. Innovatieve mogelijkheden onderzoeken. De visie geeft op hoofdlijnen aan wat men wil bereiken. Hij acht het goed om mee te nemen dat een autoluwe binnenstad een zegen zou zijn als ervoor gezorgd wordt dat men overal kan komen.

De heer Foppen geeft aan dat maatregelen wel in de visie staan. Hij is het eens dat het gaat om het globale idee, maar als er maatregelen zijn opgenomen in de visie is het streven om hier naartoe te werken.

Mevrouw Zwaan vindt dat het een visie is op hoofdlijnen. Input uit vorige sessies is meegenomen. Zij vindt het fijn dat de Canalbrug noordelijker ingetekend is. Deze brug is bedoeld voor langzaam verkeer. Zij vraagt wat er gebeurt met de verkeersstromen als deze brug ook voor auto's opengesteld zou worden en of dit de reden is waarom gekozen wordt voor alleen langzaam verkeer. Zij wil graag denken over een alternatieve fietsroute door de

binnenstad en is benieuwd hoe de andere fracties daar tegenaan kijken qua kosten en opoffering. Zij wijst op de onveiligheid voor fietsers bij het Piazza. Wellicht is doorgaand autoverkeer ondergronds een idee om nader uit te werken. Zij vraagt wat het effect op de problematiek die wordt ervaren op de Banneweg is als zaken volgens het nieuwe model worden ingevoerd.

Mevrouw Hamann zegt dat er sprake is van een kwaliteitssprong. Het centrum moet bereikbaar zijn, de hoofdinfrastructuur moet op orde zijn. De effecten zijn nog niet voorspelbaar. Door afsluiting van een weg komt op een andere plaats een hogere verkeersdruk. Hier moet oog voor zijn. Zij verzoekt participatie breed te spreiden over de wijken en niet alleen te doen met de gebruikelijke deelnemers. Zij vraagt waarom de rondweg geschrapt is. De Canalbrug is alleen voor langzaam verkeer, er is sprake van ontvlechting van verkeer. Hierdoor komt er meer ruimte voor fietsers. Haar fractie wil een onderscheid maken voor hoofdinfra en automobilisten. De Banneweg blijft een lastig punt. De rotonde voor het stadhuis veroorzaakt problemen voor het autoverkeer. Als er een andere route is voor fietsers, zou dit verlichting kunnen geven voor de Banneweg. Zij is benieuwd naar de prioritering bij de uitwerking aangezien er vier bruggen worden genoemd. De binnenstad is te klein voor segmenteren. Als dit al gedaan wordt, hooguit twee segmenten met een parkeergelegenheid op Oost zodat de bereikbaarheid van daaruit wel mogelijk blijft. Zij wijst op de motie die oproept tot een onderzoek naar sluipverkeer en vraagt of hierover iets bekend is.

Mevrouw Pellikaan merkt op dat het voornamelijk gaat om het creëren van ruimte. De visie heeft een balans gevonden tussen de verschillende manieren om ruimte te creëren in de stad, niet alleen gefocust op betere doorstroming maar ook op gastvrijheid en comfort. De entree van de stad is ook een vorm van mobiliteit en de kracht van Gorinchem als waterstad. Er is genoeg ruimte voor innovatie en creativiteit. Deelauto's zouden meegenomen kunnen worden bij het invoeren van maatregelen. Zij wijst eveneens op ontvlechten van verkeer bij de Canalbrug. Haar fractie deelt de mening van Gorcum Actief.

De heer Bil geeft aan dat de visie goed voelt. De problemen zijn goed verwoord. De oplossingen zijn duidelijk zonder in details te vervallen. Er is durf om de grote pijnpunten aan te pakken (sluipverkeer, beperkte bruggen, overmacht auto op het andere verkeer, ov, fietsers, voetgangers). Er wordt een aantal maatregelen genomen die door sommige mensen worden gezien als een beperking. Zijn fractie denkt dat dit een positief effect kan hebben op de mobiliteit. Hieronder valt ook het autoluw maken van de binnenstad. De coalitie hamert altijd op participatie, maar de winkeliers worden vergeten in dit stuk. Dit is jammer. Er staat voorts slechts één zin over duurzaamheid in het stuk. Op het gebied van mobiliteit is veel te winnen ten aanzien van duurzaamheid. Desgevraagd geeft hij aan dat er kan worden ingezet op deelauto's, meer mensen op de fiets, meer mensen in de bus. Hij informeert naar de ontsluiting bij het Piazza. De verbreding van de A15 ziet hij graag terug in de uitwerking. Afsluitend merkt hij op dat zijn fractie best tevreden is over de visie.

De heer Collee is blij dat er een mobiliteitsvisie ligt. Er wordt gesproken over 2032 en 2040, het is veel werk om zaken geregeld te krijgen. Hij wijst op het leggen van verbindingen door de stad. In 100 jaar tijd zijn er twee bruggen gekomen. Er is veel in te halen. Er gaat veel verkeer van oost naar west door de stad en omgekeerd.

De heer Bil verduidelijkt dat het hem om extern sluipverkeer gaat.

De heer Collee vervolgt dat de A27 verbreed gaat worden. Dit zou een potentiële afname van het sluipverkeer kunnen betekenen. Hij vraagt zich af wat het effect zou kunnen zijn. De Concordiaweg wordt dan een hoofdslagader door de stad. Dit zou pleiten voor een ringweg-noord die juist weggehaald is. Hij denkt dat het niet houdbaar is om deze ringweg niet te realiseren. De bereikbaarheid van het centrum in het licht van een autoluwe binnenstad en dat dit omzetverhogend zou zijn voor de winkeliers klopt niet. Hij ziet de consequenties die hieraan verbonden zijn niet terug.

Hij wijst op het anticiperen op ontwikkelingen zoals de elektrische fiets. In plaats van via het veer komen mensen op de brug waardoor het wellicht noodzakelijk is om fietspaden te verbreden. Hij refereert aan de ambities om op de Werelderfgoedlijst te komen. Een brug van het station naar de vesting. Dit is wellicht conflicterend. Het is belangrijk om zaken te prioriteren. Doorstroming en verbinding moeten hoog op de lijst komen.

De heer Bahlmann denkt dat dit ook afhankelijk is van ontwikkelingen in de stad die plaatsvinden voor de prioritering van bruggen.

De heer Collee benadrukt dat er wel een prioritering moet komen.

De heer Bahlmann refereert aan de visie voor 2032, een visie vanuit de stad, en daar zijn zaken voor visie 2040 op gebaseerd. Dit is erin gezet omdat dit soort zaken niet gerealiseerd kunnen worden in een kort tijdsbestek.

De heer Onvlee wijst op het uitgangspunt voor 2040. Met de kennis van nu is rekening gehouden met ontwikkelingen rondom de Lingoevers. Adaptief programmeren is opgenomen om goed met dit soort zaken om te gaan. Het is ongeveer het eindplaatje, maar er moet wel op zaken geanticipeerd kunnen worden.

De heer Collee denkt dat er op een gegeven moment een keuze wordt gemaakt, als er wordt gekozen voor een brug veronderstelt hij dat hier ook voor gegaan wordt.

De heer Onvlee vervolgt dat de bruggen niet allemaal tegelijkertijd worden aangelegd. Als er een brug gerealiseerd is, wordt bekeken welke effecten hieruit volgen.

Mevrouw Hamann onderschrijft de opmerking dat bruggen een jarenlang traject vergen. Zij deelt de mening van de VVD dat de rondweg een optie mag blijven. Het knelpunt van de rotonde voor het stadhuis kan aangepakt worden ten gunste van de Banneweg.

Mevrouw Zwaan denkt dat ook nog kan blijken dat de rondweg helemaal niet meer nodig is straks.

De heer Barth spreekt zijn waardering uit voor het stuk. De beleidsvisie is heel toegankelijk aangeboden. Hij heeft deze visie gelegd naast de knelpunten die er nu zijn. In 2032 worden er 40.000 inwoners verwacht (10% groei). De vraag is hoe de knelpunten dan aangepakt worden. Hij wijst op verkeer van oost naar west, veel locaties die onveilig zijn voor fietsers. Hij noemt de kom en een brug over het kanaal. Als er minder fietsers komen, kunnen auto's wat meer doorrijden. Bij de stationsweg naar de Haarsekade is het ook onveilig voor fietsers. De fietsdruk wordt hier verlaagd door de fietsbrug bij de Newtonweg rechtdoor. Hij herkent mogelijkheden om verbindingen te leggen voor infrastructuur voor langzaam verkeer waardoor er minder oponthoud is voor het andere verkeer. Voor gemotoriseerd verkeer moet er ook een stukje visie zijn, een tweede oost-westverbinding, bij de Concordiaweg en Banneweg het verkeer enigszins verleiden om anders te rijden.

De heer Onvlee merkt op dat de visie op mobiliteit een lange historie heeft. Het leeft enorm in Gorinchem. In de vorige periode is het één en ander in gang gezet. Hij is tevreden dat de visie er nu ligt. De visie kijkt vooruit. Hij spreekt zijn complimenten uit dat het gelukt is om enigszins concreet te blijven. Een aantal knelpunten wordt opgelost doordat er ergens anders wat gedaan wordt. Dit moet goed gemonitord worden. De uitvoeringsagenda volgt in de komende maanden, eerst wordt de visie goed doorgrond. Alle facetten komen terug. Het CDA vindt het fijn dat op een later moment de maatregelen worden besproken en wenst het college succes met de uitwerking.

De heer Bahlmann geeft aan dat het een levend document is, zodat er snel gereageerd kan worden op de ontwikkelingen in de stad en nieuwe ontwikkelingen qua techniek en verduurzaming. Hij wijst op de verkeersveiligheid waarborgen, een goede doorstroming en

een goede bereikbaarheid. De Banneweg is een knelpunt, maar hij ervaart dit persoonlijk niet zo. Hij noemt vervolgens de route die hij altijd neemt.

Mevrouw Hamann merkt op dat dit de route van de gewenste noordelijke rondweg is.

De heer Bahlmann vervolgt met het verzoek om de ondernemers meer te betrekken.

Wethouder Van der Geest bedankt de aanwezigen voor de positieve woorden en alle input tijdens de I&O sessies die hebben geleid tot een breed draagvlak. Het kan altijd beter. De maatregelen worden in de komende maanden uitgewerkt in samenspraak met de partners en de omwonenden. Er wordt een aantal grote thema's aangegeven. Ontvlechten van verkeersstromen, verkeersveilige fietspaden. Het aanleggen van bruggen is achtergebleven. Dit zal zorgen voor betere fietsroutes. Als de fietsstromen worden verbeterd, zal ook de automobilist zich veiliger voelen. Als de Banneweg ontlast wordt, gaat het verkeer anders lopen. Bruggen worden inderdaad niet binnen een paar jaar aangelegd. Per maatregel moet gekeken worden welk effect dit heeft. De effecten zijn niet zaligmakend, er moet ook gekeken worden naar de wensen van een gebied. Aantrekkelijke, veilige doorgaande routes maken dat mensen liever op de fiets gaan omdat dit sneller gaat. Hij noemt de gemeente Houten als goed voorbeeld. De Canalbrug voor de fietsers en voetgangers vanwege de aanwezigheid van de scholen. De noordelijke rondweg; een deel van de Haarweg wordt omgelegd. Aansluiten bij bedrijventerrein De Groote Haar is niet meer mogelijk. Duurzaamheid; de visie is gericht op de fietser. Autoluwer maken van de binnenstad; 10% is een ervaringscijfer. Autovrij kan niet voor de binnenstad. Autoluw betekent dat de fietser de hoofdgebruiker wordt, de auto te gast. Wat minder de auto op straat, de auto meer in de garage en buiten de vesting. Eerst faciliteren en dan pas volgen de afsluitingen. De bedrijvenlocaties liggen dichtbij de snelwegen, het verkeer moet direct terug naar de snelweg en niet door de binnenstad. Effecten maatregelen op de Banneweg; het knooppunt voor het stadhuis en de andere verkeersstromen. Daarnaast moet ook gekeken worden naar de Stationsweg. Er wordt Van Oost I naar Oost II en naar Avelingen gegaan. De mobiliteitsvraag zal blijven omdat de mobiliteit niet afneemt. Er wordt gebouwd voor het gemiddelde, niet voor de pieken. Niet alle files zullen opgelost worden, maar er worden wel andere keuzes mogelijk gemaakt waardoor men niet in de file hoeft te gaan staan. Ook aan de zachte kant zijn nog zaken te winnen.

Mevrouw Zwaan begrijpt dat er geen model is ingevoerd om de verkeersstromen te bekijken.

Wethouder Van der Geest vervolgt dat aanleg van bruggen een bepaald eindbeeld zal geven. Er is nog geen multiverkeersmodel voor handen. Er wordt steeds meer gewerkt met de bereikbaarheid met de fiets en wat zijn dan de logische, doorgaande fietsroutes. Utrecht gaat een autovrije wijk bouwen, maar dat is voor Gorinchem nog een brug te ver.

Mevrouw Zwaan vraagt of er enige zekerheid is dat er verbeteringen gaan optreden. Zij is wijst in dit kader op de investeringen, als het niet gaat helpen wordt er wel een risico genomen.

Wethouder Van der Geest antwoordt dat de precieze effecten nog niet bekend zijn. De effecten moeten continu gemeten worden. De informatie over de motie sluipverkeer is er nog niet. De informatie over de afsluiting van de Tolsteeg komt richting de raad. De brug bij het station richting de stad; alle zaken aangaande het historische erfgoed moeten worden afgestemd en daarna wordt bekeken wat wel of niet mogelijk is.

De heer Collee verwacht dat de realisatie een uitdaging zal zijn.

Wethouder Van der Geest vervolgt met het effect van de verbreding A27/A15; de A27 wordt verbreed, bij de A15 is dat onzekerder omdat de ruimte beperkt is door het kanaal en het spoor. Men kan er ook voor zorgen dat er minder vrachtwagens op hetzelfde moment op de weg zijn. Het knooppunt Gorinchem wordt onvoldoende benoemd. De verbindingswegen zijn

inmiddels wel binnen de scope van het onderzoek. Gemotoriseerd verkeer oost-west, extra verbinding; zo veel mogelijk mensen op de fiets. Bij de Newtonweg richting de Arkelsedijk brug voor gemotoriseerd verkeer, maar geen echte nieuwe verbinding, dit vergt een ander wijkenplan.

Mevrouw Hamann merkt op dat haar vraag over de subsidiemogelijkheden niet is beantwoord.

Wethouder Van der Geest antwoordt dat er concreet geen subsidie is aangevraagd, maar voor de ov-hub Gorinchem-West is een hulpvraag uitgezet bij de Provincie. De Provincie wil werken aan bereikbaarheid, ook fietsbereikbaarheid en daarvoor zijn subsidiemogelijkheden. Sommige zaken zijn te groot voor Gorinchem zelf.

Mevrouw Hamann denkt dat subsidie zaken met betrekking tot de bruggen ook kan bespoedigen.

De heer Barth vult aan dat de Provincie de gemeente Gorinchem geregeld heeft gevraagd om een interprovinciale fietsstructuur. Hier kan op aangesloten worden.

Mevrouw Hamann wijst op het creëren van parkeermogelijkheden aan de oostkant van Gorinchem.

Wethouder Van der Geest reageert dat in de bovenstad de druk het hoogst is. Het Fortes Lyceum wil geen parkeergarage achter de school. Kweeklust is de meest logische parkeermogelijkheid. Mensen uit Oost kunnen prima op de fiets komen. Daarnaast moet men mensen uit de regio door de stad geleiden met goede bebording.

De heer Collee wijst op de mogelijkheden voor een transferium aan de oostkant in combinatie met een sporthal.

De voorzitter informeert of er nog discussiepunten zijn.

Mevrouw Zwaan merkt op dat in de visie staat dat voorzieningen voor iedereen goed bereikbaar moeten zijn (Piazza en binnenstad) ook voor fietsers. Het gaat om ruimte maken voor andere verkeerssoorten. Zij vraagt wat hiervoor mag wijken.

De heer Barth vindt dit een erg generieke vraag.

Mevrouw Zwaan verduidelijkt dat er door de binnenstad eigenlijk geen fietsroute is. De situatie voor fietsers bij het Piazza is gevaarlijk en onhandig. Zij neemt aan dat de wens is om dit te verbeteren en vraagt wat hiervoor mag wijken c.q. wat men wil opofferen.

De heer Onvlee denkt dat er nog niet bepaald kan worden of het ten koste moet gaan van iets. Op de kruising bij het Piazza kan het verkeer ook ontvlecht worden.

De heer Barth vult aan dat de fietser zeer veel ruimte krijgt in de visie met bijkomend voordeel voor gemotoriseerd verkeer.

Mevrouw Zwaan wijst op punten die eerder werden genoemd als bevinding, maar deze worden niet meer genoemd als knelpunten die opgelost moeten worden.

Wethouder Van der Geest wijst op de inrichting van de Banneweg, de verbinding met de Oude Hoven is uit de herinrichting gehaald. Er zijn gesprekken met de eigenaar van het Piazza voor de toekomst inzake parkeren. Fietsers mijden bepaalde plekken. Bekeken wordt hoe het gebied beter ingericht kan worden voor de fietser. De Banneweg moet ook voor de auto goed bereikbaar gehouden worden.

De heer Oostrum hoorde de wethouder zeggen dat je sneller met de auto van de ene naar de andere wijk kunt rijden. Zijn ervaring is dat het met de fiets sneller gaat.

Wethouder Van der Geest verduidelijkt dat de fiets sneller is vanaf de Haarweg, verder is het met de auto net iets sneller afgezien van het parkeren en het van en naar de auto lopen.

De heer Oostrum benadrukt dat de fiets juist in Gorinchem een ideaal vervoermiddel is.

De voorzitter inventariseert de standpunten. Hij concludeert dat het stuk gereed is voor behandeling in de raad.

De heer Bil zegt dat het stuk voor zijn fractie een hamerstuk is. Het is een goede, solide visie. De vragen richten zich vooral op de uitwerking, niet op de visie.

De heer Oostrum sluit zich hierbij aan. Bij de uitwerking komen de discussiepunten ongetwijfeld aan de orde.

De heer Foppen geeft aan dat zijn fractie het stuk als bespreekstuk aanmerkt. Hij wil de optie openhouden om een amendement in te dienen over de loopbrug.

De heer Barth zegt dat het stuk goed voorbereid is, hamerstukwaardig, maar gezien de zwaarte en het belang voor de stad zou het een tekortkoming zijn om daar raadsbreed niets van te vinden.

De heer Onvlee beaamt dat grote onderwerpen over het algemeen besproken worden, maar dat is vaak een herhaling van zetten. Dit zou ook met een stemverklaring kunnen.

De heer Collee kiest voor het aanmerken als bespreekstuk voornamelijk vanwege de rondweg-noord. Hij begrijpt dat dit samenhangt met de toegang naar de snelweg vanuit de Groote Haar.

Wethouder Van der Geest wil in dit kader graag een winstwaarschuwing afgeven; een aansluiting op de Groote Haar is uitgesloten door Rijkswaterstaat.

Mevrouw Zwaan vindt dat sommige onderwerpen het verdienen het om besproken te worden. Het model is zodanig ingericht om zaken zo veel mogelijk af te hameren. Er is vanavond nog tijd om zaken te bespreken.

De voorzitter begrijpt dat de fracties SP en VVD zaken willen terugkoppelen binnen de fractie. Hij stelt voor om er een bespreekstuk van te maken vanwege de rondweg en de brug bij het station.

De heer Barth veronderstelt dat er alleen over dit onderwerp wordt gesproken als er een amendement of motie wordt ingediend.

De voorzitter constateert dat het stuk wordt aangemerkt als bespreekstuk voor de raadsvergadering van 23 januari a.s. alleen voor de onderwerpen voetgangersbrug en rondweg.

Sluiting

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.