

Voorkeursscenario op hoofdlijnen autoluwe binnenstad

Een beschrijving van het voorkeursscenario op hoofdlijnen. In de beschrijving is onderscheid gemaakt tussen de uitwerking van het parkeerbeleid en de uitwerking van de verkeerscirculatie maatregelen.

1.2.1. Uitwerking van het parkeerbeleid

De Parkeerbilans

Om inzicht te krijgen in de parkeeropgave voor de binnenstad is in april 2011 aanvullend parkeeronderzoek verricht. Tijdens dit onderzoek is niet alleen gekeken hoeveel parkeerplaatsen op verschillende momenten bezet zijn, maar ook door wie de parkeerplaatsen worden gebruikt. Hierin is onderscheid gemaakt naar bewoners, langparkeerders (hoofdzakelijk zullen dit werknemers zijn) en kortparkeerders. Op basis van dit onderzoek zijn de parkeernormen voor diverse functies in de binnenstad naar beneden bijgesteld en is een parkeerbilans opgesteld voor de huidige situatie. De bijstelling van de parkeernormen is beschreven in bijlage 1 "Highlights parkeerbilans" van het "Uitwerkingsplan Autoluwe Binnenstad IJsselstein".

De komende jaren vinden diverse ontwikkelingen plaats in de binnenstad zoals de realisatie van het winkel zesje. Per jaar is de parkeerbilans bepaald op basis van de bijgestelde parkeernormen. Het maatgevende moment voor de binnenstad en de schil samen is de koopavond.

Fasering en capaciteitsuitbreiding

Nadat de IJsselwaerde-garage wordt geopend, naar verwachting medio 2012, komen er 165 openbare parkeerplaatsen extra beschikbaar. Met de start van de ontwikkeling van Koningshof/Schuttersgracht vervallen er 120 openbare parkeerplaatsen. Na afronding van het complex komen hier weer 7 parkeerplaatsen beschikbaar. De vraag naar parkeerruimte neemt echter toe door de vergroting van het winkelareaal. Om aan deze vraag tegemoet te komen en om aan alle zijden van de binnenstad voldoende parkeeraanbod te creëren, zal op de locatie Kloosterplantsoen een parkeervoorziening van 80 parkeerplaatsen worden aangelegd. Na afronding van deze locatie kan mogelijk het blok rondom de Vingerhoekhof worden ontwikkeld (winkelachtje).

De parkeervoorziening op het Kloosterplantsoen kan op zijn vroegst in 2015 in gebruik worden genomen. Hierdoor wordt de capaciteit met 80 parkeerplaatsen uitgebreid. In de periode tot aan deze capaciteitsuitbreiding zijn de tijdelijke parkeerplaatsen aan het Kasteelterrein nodig om te voorzien in de parkeervraag voor bezoekers van de binnenstad. Hierdoor ontstaat een dilemma aangezien op de locatie van de tijdelijke parkeerplaats de aanleg van een stadspark is gepland vóór maart 2014. In het voorstel dat het college in voorbereiding heeft t.a.v. de ontwikkeling van het Kasteelterrein, zal naar oplossingsrichtingen voor dit dilemma worden gezocht.

Uitbreiding parkeerregulering

Om de beschikbare parkeercapaciteit zo optimaal mogelijk te kunnen gaan gebruiken, is een vorm van parkeerregulering in zowel de binnenstad als de schil daar omheen noodzakelijk. De omvang van het gebied waarbinnen gereguleerd gaat worden, is zodanig gekozen dat de parkeerder de juiste parkeerplaats zal gaan gebruiken en dat overlast als gevolg van eventueel uitwijkgedrag tot een minimum beperkt blijft. Om, gegeven de uitgangspunten, te komen tot een optimaal gebruik van de parkeerplaatsen in het reguleringsgebied wordt de volgende basisregulering ingevoerd:

- Vergunningen in de binnenstad en de schil;
- Betaald parkeren op de parkeervoorzieningen.

Om het gebruik van de schaarse parkeercapaciteit te optimaliseren is ervoor gekozen om binnen de gebieden ook mengvormen te creëren. Hierdoor wordt beter aan de behoefte van de verschillende doelgroepen tegemoet gekomen. De maaiveldplaatsen in de schil worden gebruikt door bewoners, middels vergunningen, en worden aangevuld met bezoekers van bewoners en (een aantal) langparkeerders. De zogenaamde flitsparkeerders parkeren op de Kloosterhof. Vanwege de bewonersvraag in de avond zijn deze parkeerplaatsen alleen op maandag tot en met donderdag van 9.00 tot 17.00 uur beschikbaar voor flitsparkeerders. Voor bijzondere gevallen zoals kerkbezoek, hotelgasten en de molen wordt maatwerk gemaakt.

Er wordt een aantal plaatsen voor mindervaliden gereserveerd, op verschillende plaatsen in de binnenstad en de schil. Verder komen er een aantal specifieke laad- en losplaatsen (winkels, molen, hotel), waar stilgestaan kan worden, maar niet geparkeerd.

Fietsparkeren

Naast onderzoek naar het autoparkeren in de binnenstad is ook onderzoek verricht naar fietsparkeren. Uit dit onderzoek blijkt dat de vrijdag tussen 15:00 en 16:00 uur het piekmoment is. De vraag naar fietsparkeerplaatsen is op dit moment groter dan de beschikbare stallingcapaciteit. Daarbij is geconstateerd dat de distributie niet optimaal is. Op andere momenten gedurende de dag is de fietsparkeerdruk aanzienlijk lager dan de aanwezige capaciteit in de voorzieningen.

Om de vraag naar fietserparkeerplaatsen beheersbaar te houden worden een aantal voorzieningen uitgebreid. In totaal zal het toevoegen van 150-200 klemmen voor voldoende fietsparkeercapaciteit op het piekmoment in de vraag zorgen. Deze zullen op basis van de huidige vraag toegevoegd worden aan de uitbreiding van bestaande voorzieningen.

1.2.2. Uitwerking verkeerscirculatie maatregelen

De hoeveelheid parkerend verkeer en zoekverkeer neemt sterk af door de invoering van gereguleerd parkeren exclusief voor bewoners. Aanvullend worden maatregelen getroffen om doorgaand verkeer door de binnenstad tegen te gaan. Deze maatregelen mogen de bereikbaarheid van de bestemmingen in de binnenstad voor het noodzakelijke verkeer echter niet aantasten.

Sectorenmodel

Er is gekozen voor een sectorenindeling van de binnenstad. Dit houdt in dat de binnenstad wordt ingedeeld in vier sectoren. Verkeer kan via één van de vier toegangen een bepaald deel van de binnenstad bereiken, maar kan niet van de ene naar de andere sector rijden. Zo zijn alle bestemmingen bereikbaar, maar is doorgaand verkeer onmogelijk. Omdat hoofdzakelijk bewoners in de binnenstad moeten zijn en er geen faciliteiten voor parkerende bezoekers meer zijn, zal zoekverkeer niet of nauwelijks optreden.

Afsluiting voor doorgaand verkeer

Om te voorkomen dat het (doorgaand) verkeer van de ene naar de andere sector rijdt zijn extra maatregelen nodig: verzinkbare palen in de Kloosterstraat en de Kerkstraat. De palen zijn verzinkbaar omdat voor het bezorgend verkeer wel doorgang mogelijk moet zijn, evenals voor de hulpdiensten. Een intercomsysteem zorgt ervoor dat tijdens venstertijden vrachtauto's kunnen worden doorgelaten en dat bij calamiteiten de hulpdiensten toegang hebben.

Parkeerring als toegang

Bezoekend verkeer (langparkeerders en kortparkeerders) en bewoners rijden via een parkeerring naar de verschillende publieke parkeerlocaties en naar de ingangen van de sectoren. Deze ring bestaat uit de wegen: Baronieweg – Beneluxweg - Utrechtseweg –Oranje Nassaulaan – Touwlaan – Lage Biezen - Duizendblad - Heemradenlaan. Op de ring vindt verwijzing plaats naar de parkeerlocaties.

Verkeersveiligheid en bereikbaarheid

Uit verkeersonderzoek blijkt dat de intensiteiten op Eiteren en de Touwlaan als gevolg van de afsluiting van de binnenstad en de ontwikkeling van IJsselwaerde zullen wijzigen. De Touwlaan wordt iets drukker, en het kruispunt met Eiteren is in de piektijden niet vlot meer over te steken. De Touwlaan wordt verkeersveilig ingericht. Het kruispunt met Eiteren wordt een rotonde. Vanaf de Panoven is het niet meer mogelijk door te rijden via Eiteren.

Bevoorradend verkeer

Momenteel geschiedt bezorgen voor vrachtverkeer binnen venstertijden: van maandag t/m donderdag van 8 tot 11 uur. De beperking tot 11 uur sluit niet aan bij de regeling zoals die in de omliggende gemeenten geldt en wordt daarom opgerekt tot 12.00 uur. Op die manier wordt het bezorgen en bevoorraden van de winkels gemakkelijker en efficiënter voor verladers.

Daarnaast geldt momenteel een lengtebeperking tot 7 meter die in het verleden is ingesteld vanwege aanrijdschade. De lengtebeperking wordt afgestemd op meer geldende lengtematen aangezien met 7 meter feitelijk alleen 'verlengde bestelbussen' worden toegelaten in de binnenstad. Door de lengtebeperking op te rekken naar 10 meter worden de algemeen gebruikte lichte vrachtwagens (zogenaamde 'bakwagens') ook toegestaan. Omdat dit type vrachtauto's beter te besturen is dan vroeger kunnen ze zonder problemen worden toegelaten.

Fietsers in de binnenstad

Hoofdfietsroutes om de binnenstad te bereiken zijn: Kasteellaan – Kloosterstraat -Weidstraat – Doelenstraat en Basiliekpad – Molenstraat – Schuttersgracht – Voorstraat – IJsselstraat – Poortdijk. Vanwege de afname van doorgaand verkeer en parkeerkeer zal er minder hinder zijn voor fietsers van het autoverkeer.

De hoofdfietsroutes worden voorzien van een goede en comfortabele bestrating, waarbij de positie van de fiets duidelijk is. Op die manier is ook voor de voetganger minder hinder van de fiets te verwachten. Via de hoofdfietsroutes zijn de stallinglocaties snel en gemakkelijk te bereiken.