

Technische vragen

Van : Frank de Pont (D66 Gouda)
Datum vraag : 7 juni 2021
Onderwerp : VCP (aanvullend)
Raadsadviseur :

Datum antwoord :

Vragen:

De fractie van D66 heeft de volgende aanvullende technische vragen over het VCP:

1. Op welke wijze is nagegaan of de deelnemers aan de denktank ook daadwerkelijk als (wijk)vertegenwoordiger hebben opgetreden?
2. Op basis van welke gegevens is de conclusie getrokken dat de fietsroute over de Karnemelksloot ter plekke van de IJssellaan onveilig is?
3. Wanneer is de pilot Veerstal geslaagd? Welke indicatoren worden hiervoor gebruikt?
4. Hoe en hoe vaak wordt gemonitord of de maatregelen effectief zijn?
5. Komen de detailplannen, bijv. de uitwerking voor de wijken, nog terug naar de Raad of betekent het instemmen met het VCP meteen ook het instemmen met de uitwerking?
6. Welke mogelijkheden zijn er om het vrachtverkeer over de Fluwelensingel c.q. Blekersingel c.q. Kattensingel te beperken? Idem voor de Koningin Wilhelminaweg?
7. Welke mogelijkheden zijn er om al het autoverkeer op de Fluwelensingel en de Blekersingel te beperken tot bestemmingsverkeer (bijv. zakpalen of verbodsborden)?
8. Welke mogelijkheden zijn er om sluipverkeer door Nieuwe Park te voorkomen?
9. Visuele aanpassing van het wegdek bestaat bijvoorbeeld uit het frezen van het asfalt zodanig dat het lijkt alsof er een klinkerweg ligt. Welke gevolgen heeft dit voor de duurzaamheid van de wegen?
10. De High Tech Campus in Eindhoven (bestemmingsverkeer) heeft een systeem dat a.h.v. het kenteken en de verblijftijd bekijkt of autoverkeer al dan niet doorgaand verkeer is. Met een moreel appel wordt bij het verlaten van het terrein hiermee sluipverkeer ontmoedigd. Kunt u nagaan wat de ervaring met dit systeem is en kunt u toelichten waarom een dergelijk systeem wel of niet in Gouda zou kunnen worden ingezet?
11. Wat zijn de kosten van het inzetten van snelheidsmetingen zoals op de Goudse Houtsingel bij de oversteekplaats naar de natuurspeeltuin? Wat zijn de effecten hiervan op de verkeerssnelheid. Kan Gouda deze middelen zelfstandig inzetten?

12. In welke mate heeft het VCP effect op CO2-reductie en op vermindering van fijnstof?
13. We zijn blij met voorstel voor max. 30km op wegen. Hoe wordt hierop gehandhaafd?
14. We zijn blij met voorstel voor fietsers voetgangersvoorrang, maar hoe komt dit er in de praktijk uit te zien?

Antwoorden:

1. In het participatieproces is diverse malen ter oren gekomen dat deelnemers van de denktank hun achterban hebben geraadpleegd. Er is niet nagegaan of alle denktank-leden dit hebben gedaan. De indruk van het college is echter wel dat een groot aantal denktank-leden dit wel heeft gedaan en hun achterban dus goed hebben vertegenwoordigd in het participatieproces. Natuurlijk blijft het lastig voor een individu om voor een grote groep te spreken waarbij de meningen en visies over het VCP uiteen lopen. Maar ook dat is door diverse denktank-leden ingebracht om in ogenschouw te nemen bij de afweging van maatregelen en het VCP.
2. Dit is volgens ons nergens geconcludeerd, en kunnen deze vraag dan ook niet goed plaatsen.
3. Voor deze pilot wordt een monitorings- en evaluatieplan ingesteld waarin we van tevoren afspreken welke effecten worden gemeten en op welke manier dit gebeurt. Te denken valt aan verkeerseffecten zoals verkeersintensiteiten op diverse wegen in de omgeving en de doorstroming op de randwegen, maar ook aan leefbaarheidseffecten zoals de autoluwe binnenstad, en natuurlijk ook economische effecten voor de binnenstad (bv. aantal bezoekers). Samen met belanghebbenden zal dit evaluatieplan worden opgesteld, en ook aan de raad worden aangeboden. Na uitvoering van de pilot zal er in de raad besluitvorming moeten plaats vinden over de conclusies van de pilot.
4. Dat moet nog worden uitgewerkt in het monitorings- en evaluatieplan, dat direct na besluitvorming over het VCP zal worden opgepakt. De frequentie en duur van monitoren zal per indicator verschillen. Zo voert de gemeente reeds elke 2 jaar op grote schaal verkeerstellingen uit, maar zijn er op provinciale wegen vaste telpunten die continue de verkeersdruk meten. Wat betreft economische effecten is het afhankelijk van de concrete invulling van de indicatoren en hoe die te meten zijn hoe vaak monitoring daarvan plaats zal vinden.
5. Wij zullen de raad informeren over de uitwerking van de projecten en de uitvoering en voortgang van tranche 1.
6. Uw vraag komt waarschijnlijk voort uit de wens om de trillingshinder te verminderen. Vrachtverkeer over de singels kan mogelijk zorgen voor trillingshinder bij aanwonenden. De mate van trilling is afhankelijk van hoeveelheid verkeer, de zwaarte van de voertuigen en de inrichting van de weg. Het verminderen van zwaar vrachtverkeer kan dus bijdragen aan het verminderen van trillingsoverlast.

Het vrachtverkeer wat over de singels rijdt is echter naar verwachting ook veelal bestemmingsverkeer. Dit is vrachtverkeer dat in de binnenstad of een van de

omliggende woonwijken moet zijn. Dit vrachtverkeer zal een route naar de binnenstad en de wijken moeten blijven behouden, dus het is niet zomaar mogelijk om singels af te sluiten voor vrachtverkeer. Daarmee wordt de bevoorrading van winkels onmogelijk gemaakt. Wel kan gedacht worden aan tijdsrestricties (vrachtverbod in de nacht), of gewichtsbependingen. In april heeft uw raad ingestemd met het plan voor zero emissie stadslogistiek. Daarin wordt ingezet om vanaf 2025 enkel zero emissies vrachtverkeer toe te laten in de binnenstad, en wordt beoogd om goederenstromen van/naar de binnenstad te bundelen vanaf een logistieke hub. Zero emissie stadslogistiek en een goederenhub dragen (reeds) bij aan het verminderen van vrachtverkeer over de singels, en stimuleren goederentransport voor de last-mile middels kleinere schone elektrische voertuigen (ipv grote zwarte vrachtwagens). Daarmee verwachten we dus een afname van vrachtverkeer te bereiken op de singels en mogelijk ook de KW-weg.

Er is niet uit te sluiten dat een deel van het vrachtverkeer dat over de singels rijdt geen bestemming of herkomst in de binnenstad of een aanliggende wijk rijdt. Dit vrachtverkeer kan aangemerkt worden als 'lokaal doorgaand verkeer'. Dit verkeer is op de singels niet gewenst. In het VCP zijn dan ook diverse maatregelen opgenomen om dit soort verkeer te stimuleren van de hoofd- en randwegen gebruik te maken, door de doorstroming op deze hoofd- en randwegen te verbeteren en de wegen binnendoor minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer (bv. door instellen van 30 km/u).

In het VCP is ook opgenomen om het Kleiwegplein te versimpelen, waarbij de Kattensingel voor gemotoriseerd verkeer wordt afgekoppeld van dit kruispunt. Daardoor neemt het aantal vrachtauto's op de Kattensingel zeer sterk af.

Welke maatregelen verder getroffen worden voor vrachtverkeer wordt nader uitgewerkt in de actualisatie van de Beleidsnota Zwaar Verkeer, wat als project is opgenomen in de projectenlijst van het VCP. Na besluitvorming zal deze beleidsnota die zich specifiek op vrachtverkeer richt worden geactualiseerd binnen de kaders van het VCP en het regionale mobiliteitsbeleid.

7. In de totstandkoming van het VCP zijn dergelijke maatregelen onderzocht en afgewogen. In hoofdstuk 5 van de technische achtergrondrapportage van het VCP wordt hier nader op ingegaan. We geven hier een samengevatte reactie op uw vraag.

De Fluwelen- en Blekerssingel hebben een historisch karakter, maar kennen tegelijkertijd een hoge verkeersdruk en een slechte inrichting. Dit zorgt voor klachten bij aanwonenden over geluid, luchtkwaliteit, en verkeersveiligheid. In de huidige weginrichting is er nauwelijks ruimte voor voetgangers, parkeren auto's half op de weg half op de stoep, en delen auto- en fietsverkeer dezelfde verkeersruimte bij een snelheidslimiet van 50 km/u. In het VCP zijn dan ook diverse maatregelen genomen om deze verkeerssituatie te verbeteren door zowel een reductie van het gemotoriseerd verkeer als een complete herinrichting van de singels met meer ruimte voor lopen en fietsen (en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit).

Het is niet wenselijk en haalbaar om de Fluwelen- en Blekerssingels compleet af te sluiten voor doorgaand verkeer middels een (harde) knip zoals in het eerdere VCP was voorgesteld. Bij een harde knip verplaatst het verkeer zich naar de Joubertstraat, waar dan ook maatregelen nodig zijn. En bij het treffen van maatregelen op de Joubertstraat verplaatst het verkeer zich weer richting de Goverwellesingel en Goudse Houtsingel, waar de verkeerstoename en daarmee milieueffecten vervolgens zo groot

zijn dat dit niet acceptabel is.

Enkel het plaatsen van een bord dat de Singels enkel toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer is in de praktijk niet handhaafbaar en daarmee niet effectief. Enkel borden met een geslotenverklaring plaatsen dragen dan ook niet bij aan de doelstellingen. Handhaving kan bijvoorbeeld niet beoordelen of een voorbijrijdende auto een herkomst of bestemming heeft aan/langs de singels of doorgaand verkeer betreft. Ditzelfde probleem speelt bij een elektronische knip waarbij aan het begin en einde van de singels een camera wordt opgehangen en al het verkeer dat binnen x minuten aan de andere kant wordt waargenomen wordt beboet. Het kan niet bewezen worden dat al het verkeer dat binnen x minuten elders wordt waargenomen doorgaand verkeer is en geen bestemmingsverkeer. Daardoor is een dergelijk systeem juridisch niet houdbaar, en kunnen niet zomaar boetes worden uitgedeeld.

Tenslotte, is er een systeem denkbaar met zakpalen waarbij bv. bewoners en ondernemers ontheffing krijgen om door te rijden. Qua verkeerseffecten komt dit in de buurt van een harde knip, omdat het grootste deel van het verkeer geen ontheffing zal krijgen en via andere routes moet gaan rijden, zoals de Joubertstraat. Waar op diens beurt maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie te beheersen, waardoor opnieuw een waterbedeffect ontstaat. Een ander nadeel van een zakpaal op de Singels is de bereikbaarheid van de parkeerlocaties voor bezoekers. In het huidige VCP-plan zijn er goede uitwisselingsmogelijkheden tussen de verschillende parkeerlocaties. Bij een zakpaal op de Singels is dat niet meer het geval.

Met het huidige VCP-plan ligt er een breed scala aan maatregelen dat de verkeerssituatie op de Singels verbetert. Door versimpeling van het Kleiwegplein, het eenrichtingscarré en de herinrichting van de Singels wordt het autoverkeer al flink teruggedrongen (- 20 tot 30%). Door aanpassing van de weginrichting en verlaging van de snelheid naar 30 km/u, kan bovendien de leefbaarheid, verkeersveiligheid en kwaliteit voor lopen en fietsen sterk verbeteren. Ook zonder knips of selectieve toegang op de singels is dus een sterke verbetering mogelijk zoals in het huidige VCP-plan voorzien.

8. De straten in Nieuwe Park zijn smal en liggen vaak niet op de snelste route. De kans op sluipverkeer wordt dan ook beperkt geacht. Bij versimpeling van het Kleiwegplein wordt bovendien de Vredebest enkel toegankelijk voor direct aanwonenden en de aanliggende bedrijven, middels een geslotenverklaring. Doorgaand verkeer over de singels mag dus niet via Nieuwe Park rijden. De gemeente beoogt dit in eerste instantie middels borden en een verkeersbesluit in te stellen. Als uit monitoring blijkt dat er sprake is van sluipverkeer dan zijn hier verschillende maatregelen mogelijk om dit tegen te gaan. Zo kan een zakpaal met ontheffing voor bewoners en ondernemers worden ingesteld, of kunnen rijrichtingen worden aangepast. Een zakpaal met ontheffing kan hier wel goed werken (in tegenstelling tot de Singels) omdat de straten in Nieuwe Park en rond het Crabethpark reeds rustig zijn. De effecten van een dergelijke maatregel elders zijn dus beperkt.
9. Visuele aanpassing van de weg is voorgesteld voor de Bodegraafsestraatweg, al kan elke herinrichtingsmaatregel als visuele aanpassing gezien worden. Voor de Bodegraafsestraatweg willen we de inrichting aanpassen, zodat de snelheid van het autoverkeer wordt getemperd. Uit onderzoek blijkt namelijk dat autoverkeer bij bredere wegen harder rijdt dan bij smallere wegen. De Bodegraafsestraatweg heeft nu nog een zeer brede inrichting die uitnodigt tot hard rijden. De maatregelen van de

Bodegraafsestraatweg houden in dat we de kant- en asmarkering vervangen door klinkers of streetprint, waardoor de weg visueel smaller oogt en een minder verkeerstechnische uitstraling krijgt. Aangezien er in het kader van geluidssanering reeds maatregelen plaats moeten vinden aan de Bodegraafsestraatweg kunnen deze maatregelen op een relatief duurzame manier plaatsvinden. We kunnen werk met werk maken, en in een slag de asfaltlaag vervangen door stil asfalt, en de uitstraling van de weg verbeteren door klinkers of streetprint aan te brengen als kant- en asstrepen.

Het aanpassen van de kant- en asstrepen heeft nauwelijks invloed op de levensduur van de weg, omdat de rijloper van het verkeer strak asfalt houdt wat goed bestand is tegen de verkeersintensiteiten.

Bij schade aan de weg worden vaak lokaal herstelwerkzaamheden worden uitgevoerd. In geval van streetprint kan prima opnieuw het patroon in het asfalt worden gedrukt, en in geval van klinkers is de verharding makkelijk te herstellen. Daarmee is de weg nog steeds goed te onderhouden, maar zoals overal geldt bij stil asfalt en combinaties van verschillende materialen zijn de onderhoudskosten wel hoger dan bij regulier asfalt.

10. De gemeente is bekend met dit systeem. In hoofdstuk 5 van het Technische Achtergrondrapport van het VCP wordt hier ook op in gegaan. Bij een dergelijk systeem kan niet worden gehandhaafd en blijft het dus bij een moreel appel op de weggebruiker. Volgens het openbaar ministerie is een dergelijk systeem niet juridisch houdbaar voor een rechter, omdat niet hard aangetoond kan worden dat al het verkeer dat binnen x minuten elders weer wordt waargenomen ook daadwerkelijk doorgaand verkeer is. Mogelijk is dit verkeer wat iemand heeft afgezet en opgehaald, en daarbij nauwelijks tijd voor nodig had, waardoor het gemakkelijk binnen x minuten weer elders kon zijn. Een systeem dat enkel een moreel appel doet is niet opgenomen in het VCP maar zou een aanvulling kunnen zijn op de huidige maatregelen. De effectiviteit van een dergelijk systeem is echter zeer beperkt, en het is lastig om deze boodschap goed over te brengen op weggebruikers van de Singels. Lang niet alle weggebruikers zullen deze boodschappen waarnemen en opvolgen. Op de singels gebeurt namelijk veel met (overstekende) fietsers en voetgangers, behoorlijk wat gemotoriseerd verkeer, en drukke kruispunten. Daardoor zijn de singels ook niet vergelijkbaar met de situatie in Eindhoven. Op de High Tech Campus in Eindhoven zijn ook autoluwe delen ingericht door zakpalen, die bij beperkte verkeersintensiteiten/ontheffinghouders prima kunnen werken. De Singels zijn echter zoals eerder beschreven daar niet geschikt voor.
11. Deze kosten zijn beperkt en betreffen het plaatsen, verplaatsen en onderhouden van de snelheidsmeters. De gemeente Gouda heeft een aantal snelheidsmeters in bezit om gericht in te kunnen zetten om plaatselijk aandacht te vragen voor de snelheid. Snelheidsdisplays hebben een positief effect op het rijgedrag van automobilisten. De displays herinneren weggebruikers aan de geldende maximum snelheid. Het effect is echter vaak tijdelijk, en niet alle weggebruikers houden zich aan de snelheid. Er zal dus sprake blijven van snelheidsovertredingen, maar uiteraard kunnen snelheidsdisplays wel iets helpen.
12. In het technische achtergrondrapport is in 4.5 beschreven wat de effecten zijn van het VCP op de CO₂-uitstoot en de luchtkwaliteit. Met het VCP wordt lopen en fietsen gestimuleerd, wat ervoor kan zorgen dat de automobiliteit afneemt of minder hard

groeit. Door de maatregelen uit het VCP wordt de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeterd. Minder automobiliteit draagt bij aan een reductie van de CO2-uitstoot en een vermindering van fijnstof.

13. Bij het aanpassen van de limiet van 50 naar 30 is het belangrijk om ook de inrichting hier op aan te passen. Het is namelijk belangrijk dat de inrichting van een weg past bij de snelheidslimiet die daar geldt, zodat weggebruikers van nature al de snelheid rijden die daar geldt zodat er ook zo min mogelijk handhaving mogelijk is. Een juiste weginrichting is dus belangrijk om te hard rijden te voorkomen. Daar waar nodig zal met snelheidsdisplays extra attentie gevraagd worden voor de snelheidslimiet, en bij excessen dient gehandhaafd te worden door de politie.
14. Dit betekent concreet het geven van voorrang voor fietsers bij kruisingen door automobilisten, meer en langer groen bij verkeerslichten en goede oversteekvoorzieningen met zebra's voor voetgangers.