

Technische vragen

Van : Bram Talman – D66 Gouda
Datum vraag : 19 maart 2023
Onderwerp : Wijkmobiliteitsplannen en nota grote en zware voertuigen
Commissiegriffier : Erwin Bok
Datum antwoord :

Vragen:

Raadsvoorstel nota grote en zware voertuigen

1. p.4: verwezen wordt naar het fietsparkeerplan, bijlage 5c, dient dit bijlage 4c te zijn?
2. p.8 3.6: aangegeven wordt dat onder andere het Vrijheidspad geen onderdeel uitmaakt van de Wijkmobiliteitsplannen. In de nota zienswijzen is op vraag 8.3, pagina 80, opgenomen dat realisatie van het Vrijheidspad in een latere tranche, van de mobiliteitsplannen, is ingedeeld.
Naar aanleiding van vragen van de fractie van D66 op 11 maart 2020 is bevestigd dat zowel de voorbereiding als uitvoering van de milieustraat (Ecopark) en het Vrijheidspad gelijktijdig zullen worden uitgevoerd¹. De milieustraat wordt dit jaar opgeleverd. Is dat ook, zoals eerder toegezegd, het geval voor het Vrijheidspad? Zo nee, waarom niet?
3. p.9 3.10: wat wordt precies bedoeld met ontheffingen voor vrijwilligers. Mogen vrijwilligers onderweg naar de kazerne of onderweg naar een noodsituatie snelheidslimieten overschrijden?

Nota grote en zware voertuigen

4. Kunt een overzicht met de raad delen waarin wordt aangegeven:
 - Welke zaken worden uitgevoerd op basis van deze nota
 - Welke zaken (gaan) worden onderzocht en wanneer de raad over daarover komt te spreken
 - Welke onderwerpen wanneer (inclusief gepland jaartal) worden geagendeerd, afhankelijk van de effecten van de die de zaken die we gaan uitvoeren met zich meebrengen?
5. p.12, Zwaar vrachtverkeer (geldt ook voor de wijkmobiliteitsplannen), het vrachtverkeer is de laatste decennia steeds zwaarder geworden:
 - wat is bekend over de robuustheid van de civiele objecten op de beoogde hoofdroutes voor zwaar vrachtverkeer?
 - is in het verleden en wordt in de toekomst gecontroleerd op overbelading?
6. p.24, worden de extra onderhoudskosten door extra belasting van de primaire routes voor grote en zware voertuigen in de onderzoeken meegenomen?

¹ <https://gouda.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/8801b7cf-0e7e-47af-a331-5cb83c16ab27?documentId=118ff371-c730-4f20-b478-31f56172c01f&agendatItemId=7e36962b-cc2a-4248-8427-7309b0cebe84>

Wanneer wordt de raad geïnformeerd over deze structurele extra lasten?

Zienswijzen nota grote en zware voertuigen en wijkmobiliteitsplannen

7. p.28, 2.7: wat is de inhoudelijke reden dat er bestuurlijk geen draagvlak is voor de realisatie van een parkeerdek?
8. p.32 en p.33, 2.16: hoewel de ingediende zienswijze, zoals aangegeven in de beantwoording, geen (directe) betrekking heeft op het wijkmobiliteitsplan binnenstad, constateert mijn fractie dat de verschillende wijkmobiliteitsplannen, de daarin voorgestelde maatregelen, en consequenties van die maatregelen elkaar beïnvloeden. Graag ziet mijn fractie deze zienswijze alsnog beantwoord door middel van een antwoord op deze technische vraag.
9. p.49, 14.2: in het rapport nadeelcompensatie is vermeld dat een parkeervergunning persoonsgebonden is. Houdt dit in dat als een bewoner, met parkeervergunning, binnen de binnenstad verhuist, deze vergunning mee kan nemen? Zo nee, waarom niet?
10. p.57, 21.6: touringcars die bij Best Western parkeren worden, ondanks de reeds geldende lengtebeperking, gedoogd vanwege gebrek aan een alternatieve locatie. Is er een mogelijkheid om deze situatie te legaliseren of anderzijds op te lossen?
11. p.70, 1.1: op welke wijze wordt het niet parkeren binnen de parkeervakken gehandhaafd en hoe wordt deze handhaving gefinancierd?
12. p.87, 11.3: in hoeverre wordt met de realisatie van een oversteekvoorziening voor voet- en fietsverkeer op de Industrieweg rekening gehouden met exceptioneel lange, grote en bijzondere transporten die vanaf het industrieterrein hun weg vinden naar de bestemming en vv?
13. p.88, 11.5: bij eerdere bijeenkomsten over de wijkmobiliteitsplannen is voorrang voor de fiets ter sprake gekomen. Daar werd aangegeven dat voorrang voor de fietser een onderwerp van discussie is. In zienswijze 156.1 komt deze wens ook tot uitdrukking. Is daar reeds een keuze voor gemaakt in de wijkmobiliteitsplannen?
Zo nee, wanneer wordt deze keuze aan de raad voorgelegd?
14. p.152, 125.1: graag ontvangen wij de onderbouwing waarmee wordt aangetoond dat de realisatie van een extra fietsbrug (of fietsbruggen) over de Karnemelksloot tot een substantiële reductie van het aantal verkeersbewegingen per auto leidt.

Wijkmobiliteitsplannen algemeen

15. De wijkmobiliteitsplannen lijken op zichzelf te staan. Is rekening gehouden met de positieve / negatieve effecten die het treffen van maatregelen in de ene wijk heeft en de doorwerking daarop in een aangrenzende wijk? Gedacht kan worden aan parkeren en verplaatsing van verkeersdruk.
16. De kosten van kleinschalige verbeteringen die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd zijn opgenomen. De inzet voor grotere projecten is met PM opgenomen. Graag ziet mijn fractie in ieder geval een

globale kosteninschatting opgenomen obv kencijfers voor vergelijkbare projecten. Kunt u deze met de raad delen?

17. Op de in de mobiliteitsplannen opgenomen gewichts- en lengtelimieten voor vrachtverkeer kan een uitzondering worden gemaakt als het bestemmingsverkeer betreft. Een trekker-oplegger combinatie van maximaal 14 meter wordt toegestaan. In het Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren wordt gesproken over het geschikt maken van straten voor een combinatie van 16 meter welke lengte is correct?

Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

18. p.13, voorgesteld wordt om fietsverkeer tussen 11 en 18 uur op de Lange Groenendaal en de Lange Tiendeweg te verbieden. Deze twee straten zijn een belangrijke verbingsas voor inwoners die onderweg van Gouda-Oost, naar -West en vv. de binnenstad moeten doorkruisen en voor bewoners van de binnenstad.

Kunt u de aangeven welk effect de voorgestelde maatregelen hebben op het fietsgebruik en de veiligheid voor voetgangers in deze straten?

19. p.13, met het uitbreiden van een fietsverbod zoals bovenstaand genoemd, gaat ook handhaving gepaard. Op welke wijze wordt eea gehandhaafd en hoe wordt deze handhaving gefinancierd?
20. p.19, PRIS: in de jaren 2000 heeft de gemeente een systeem gehanteerd waarbij routeborden het aantal vrije parkeerplaatsen in de stad aangaven. Deze borden zijn reeds verwijderd.
Wat was het effect van deze borden toentertijd en wordt verwacht dat de investering in een PRIS nu wel meerwaarde oplevert?

Wijkmobiliteitsplan Binnenstad bijlagenrapport

21. p.141 (genummerd 10): uit de tekst blijkt dat het in principe niet mogelijk is om te handhaven op gewichtsbependingen voor verkeer. Als gewichtsbependingen worden opgelegd, hoe wordt dan omgegaan met het handhaven daarvan?
22. p.156 (genummerd 8): uit het diagram blijkt dat er meer dan 50 verkeersbewegingen per dag plaatsvinden door pakketbezorgers, in tegenstelling tot de tekst.
Klopt dat het, op basis van de in het diagram opgenomen informatie, ruim 2.000 bewegingen plaatsvinden mbt pakket en post?

Wijkmobiliteitsplan bijlage fietsparkeerplan

23. Globaal: in het fietsparkeerplan lijkt te worden gesuggereerd dat alle fietsen die niet in een fietshouder / parkeernietje geparkeerd zijn, daar niet horen te staan en dat daarop gehandhaafd kan worden. Klopt dat? Zo ja, wat is de gedachte daarachter?
24. p. 17: op de getoonde kaart zijn hotspots mbt fietsendiefstal te zien bij station Goverwelle en station Gouda. Valt station Gouda bij deze berekeningen ook onder de Binnenstad?
25. p.34 Agnietenstraat, -207 suggereert dat het aantal fietsparkeerplekken wordt verminderd. Waarom en klopt dat?

Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren

26. p.22, voor het parkeren van bedrijfsbussen wordt gekeken naar de locatie ten noorden van de Herenstraat. Welke andere locaties zijn in beeld voor een dergelijke parkeerplaats gezien de grote druk op de openbare ruimte in de wijk?
27. p.27, gesproken wordt over aanpassingen voor voertuigen tot maximaal 16 meter. Elders wordt 14 meter vermeld. Welke lengte is juist?

Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem

28. p.27 en p.28, voorgesteld wordt om de bevoorradingsroute voor de supermarkt op de Fluwelensingel via de Goejanvervelledijk (en de Haastrechtsebrug?) te laten lopen. Een route via de Nieuwe Veerstal lijkt mijn fractie niet haalbaar vanwege de draaicirkel ter hoogte van de stoplichten op de kruising met de Fluwelensingel. Maar voor de Haastrechtsebrug gaat een gewichtsbepending worden ingesteld. Hoe gaat dit werken?

Beleidskader deelfervoer

29. p.2, uit de praktijk blijkt dat deelscooters voornamelijk bewegingen die eerder per voet of fiets werden gemaakt vervangen. Hoe verhoudt zich dat tot het principe van STOMP (Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto)? Zijn deelspeed-pedeles of de deelstep (mits toegestaan) niet een logischer keuze?

Nadere regels Deelfervoer

30. p.3 art 2.8.5, deelfervoer wordt zeven dagen per week en 24/7 gebruikt. Waarom dient de aanbieder slechts tijdens werkdagen tussen 9 en 17 voor de gemeente bereikbaar te zijn?
31. Idem voor gebruikers (zie scorematrix p.6)
32. p.8 art 3.5.2, welke risico's brengt het hanteren van een relatieve scoringsmethodiek met zich mee?

Antwoorden: