Technische vragen

Van : Gouda Positief
Datum vraag : 01-06-2021
Onderwerp : VCP
Raadsadviseur : Commissie Stad, Mirjam Hartkamp

Datum antwoord :

Door omstandigheden worden de volgende technische vragen ten aanzien van het VCP verlaat ingediend.

Cluster 1 Verbetering Randwegen
Gezien de onderlinge afhankelijkheid met de andere clusters hadden wij verwacht dat alle maatregelen in tranche 1 zouden vallen. Kunt u aangeven waarom dat niet is gedaan?
Waar wordt de impact verwacht wanneer de 2 maatregelen in tranche 2 mogelijk niet worden goedgekeurd in een volgende collegeperiode?

De randweg bestaat uit verschillende delen, die niet allemaal even urgent zijn om meteen op te pakken. De verkeersdruk is niet op ieder deel van de randweg even hoog, en diverse delen van de randwegen kennen dan ook nog restcapaciteit. Daar waar de urgentie voor maatregelen het hoogst is zijn de maatregelen aan de randweg opgenomen in tranche 1. Dit betreft de N207 bij Westergouwe en de kruispunten bij de Goudse Poort (nabij de spoorzone-ontwikkeling). In de huidige situatie stroopt het verkeer op de N207 bij Westergouwe al geregeld op. Tegelijkertijd, is er op bijvoorbeeld de Goudse Houtsingel en Goverwellesingel nog voldoende restcapaciteit aanwezig om een extra verkeersvraag op te vangen, waardoor het hier minder urgent is om meteen alle maatregelen uit te voeren.

Om het VCP financieel draagbaar en uitvoerbaar te houden is de uitvoering van maatregelen over langere tijd uitgesmeerd. We kunnen niet alle maatregelen in de 1e tranche uitvoeren. Daarom wordt voor de 1e tranche een investeringsvoorstel van 12 miljoen euro aangevraagd, waar naast doorstromingsmaatregelen voor het autoverkeer ook projecten inzitten om het fietsnetwerk en de verkeersveiligheid te verbeteren. Want naast een goede doorstroming en bereikbaarheid voor autoverkeer wil het college stappen zetten om de fietskwaliteit en verkeersveiligheid te verbeteren. Dit zijn maatregelen (zoals realisatie van doorfietsroutes, en herinrichting van de singels) die onafhankelijk van de randwegmaatregelen uitgevoerd kunnen worden, en dus niet afhankelijk zijn van de uitvoering van clusters 1 en 2.

Cluster 4 Kleiwegplein
Bewoners die dicht op de drempels op Kattensingel ervaren veel overlast (remmen/optrekken van bussen/vrachtwagens). Wat wordt de bewoners

aangeboden om daadwerkelijk iets te gaan doen de te hoge drempels om de overlast en schade te beperken nu door dit plan de bussen deze route blijven rijden.
Het lijkt erop dat door de afsluiting Kleiwegplein er opnieuw invulling wordt gegeven aan de invoering van een sectorvariant (waar terecht afstand van is genomen na het laatste VCP voorstel). Die zorg wordt ook in de zienswijze Nieuwe Park gedeeld. Kunt u aangeven waarom de impact van de inrichting niet een vergelijkbare impact heeft als de invoering van een sector.?

Het sectorenmodel ging ook uit van het onmogelijk maken van noord-zuid verbindingen door knips op de Fluwelensingel en Joubertstraat. Dit zorgt voor veel omrijden van veel meer weggebruikers. De knip in de Kattensingel zorgt voor het omrijden van met name lokaal verkeer tussen oost-west, maar zorgt er tegelijkertijd ook voor dat het aantal verkeersbewegingen op de Kattensingel drastisch wordt verminderd en daarmee ook de trillingoverlast.

Cluster 5 Autoluwe Veerstal
Parkeren aan de zuidzijde van Gouda mogelijk maken is al langer een wens van GoPo. Eventueel in combinatie met de verdere ontwikkeling van Goudasfalt.

- Welke concrete mogelijkheden ziet het college om parkeren aan de zuidzijde te realiseren?
- Hoe kansrijk worden die geacht?
- En kan parkeren aan de zuidzijde de negatieve (economische) impact van het autoluw maken van de Veerstal voorkomen? Maw gewenst bestemmingsverkeer verdampt niet?
- Moet dan het ontwerp worden aangepast? Bijvoorbeeld ook horeca?
- Welke economische impact heeft het weglaten van de autoluwe Veerstal? En kan dit scenario in de koopstromenanalyse worden opgenomen.
- De argumentatie voor de autoluwe Veerstal is nogal mager. Waarom dan toch een pilot voorstellen als onderdeel van dit VCP?

In het VCP is de hoofdlijn voor de parkeerstrategie opgenomen, maar deze dient na besluitvorming over het VCP nader uitgewerkt te worden. Er zijn kansen om bestaande parkeercapaciteit in en rond de binnenstad beter te benutten, zoals de Bolwerkgarage die de gehele week voor een groot deel leeg staat. Het is daarom aantrekkelijker om eerst bestaande parkeerlocaties beter te benutten. Voor bewoners/gebruikers aan de zuidkant van de binnenstad zijn dit mogelijk geen goede alternatieven vanwege te lange loopafstanden, maar het beter benutten van bestaande locaties draagt wel bij aan de parkeersituatie in andere delen van de stad waardoor parkeerders binnen de stad zich mogelijk wat meer verdelen.

Om de parkeersituatie in de binnenstad te beheersen wordt voorgesteld om een plafond in te stellen op het aantal straatvergunningen, en het aantal vergunningen op een natuurlijk verloop over langere tijd te verminderen om zo vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Er zijn momenteel simpelweg te veel straatvergunningen voor het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad. Ook is de wens om een aantal parkeerplaatsen in de binnenstad op te heffen

en deze ruimte voor andere doeleinden te gebruiken, dit doen we pas als er alternatieven zijn en het aantal vergunningen voldoende is gedaald. Hoe dit precies vorm te geven dient nader uitgewerkt te worden in een parkeerstrategie voor de binnenstad, waarin ook wordt onderzoek of en waar extra parkeergelegenheid nodig is. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om aan de zuidwestkant van de binnenstad extra parkeergelegenheid te realiseren, al zijn hier geen eenvoudige oplossingen voorhanden. Ideeën zijn er om nabij Croda/de Museumhaven of bij GoudaAsfalt parkeergelegenheid te realiseren. Beide opties dienen nader onderzocht en afgewogen te worden, ook in vergelijking met andere mogelijkheden zoals het uitbreiden van bestaande parkeergelegenheden.

Roots stelt in hun economische analyse dat de autoluwe Nieuwe Veerstal negatieve effecten kan hebben voor de economie, omdat er een kans is dat de doorstroming op de N207 onder druk komt te staan. Dit heeft dus niet te maken met de toegankelijkheid voor bestemmingsverkeer, omdat de binnenstad juist voor bestemmingsverkeer gewoon bereikbaar blijft in het VCP. Bezoekers die graag in de binnenstad parkeren kunnen met een ontheffing nog steeds via de Nieuwe Veerstal de binnenstad in en uitrijden. Wel worden met de maatregelen bezoekers gestimuleerd om van de centrale parkeergelegenheden gebruik te maken. Het ontwerp van de autoluwe Nieuwe Veerstal hoeft dus niet aangepast te worden, maar onderzocht moet worden wat de verkeerseffecten zijn van het weren van doorgaand verkeer over deze route. Daarom wordt juist de pilot voorgesteld, en is het college ook overtuigd van een zorgvuldige aanpak. De pilot stelt ons in staat om eerst in de praktijk te ondervinden hoe de verkeerseffecten daadwerkelijk gaan uitpakken op basis van monitoring. In de evaluatie gaan college en raad dan gezamenlijk bespreken of de pilot geslaagd is of niet om door te gaan naar een definitieve herinrichting. De pilot kan uiteraard ook uitwijzen dat de Nieuwe Veerstal niet autoluw gemaakt kan worden. Het college ziet echter belangrijke ruimtelijke kansen bij de Nieuwe Veerstal om hier een aantrekkelijke plek te realiseren wat bijdraagt aan het aantrekkelijker maken van de binnenstad voor bewoners én bezoekers. Dat draagt dan juist bij aan de economische effecten van het VCP.

Cluster 10 Binnenstad
Rond de impact van de maatregelen die in dit cluster vallen is nog veel onduidelijkheid. Kunt u aangeven of u op adresniveau, eventueel geclusterd naar doelgroep, participatie gaat organiseren?
Uit welke budgetten worden de verschillende deelmaatregelen (bijv maatregel 35) gefinancierd?
Er is nu al sprake van een verschuiving van verkeer (bewoners) dat in Kort Akkeren parkeert omdat er geen plaats is in de binnenstad. Is de impact van deze maatregel ook bekeken als het gaat om de verschuiving van Verkeer naar Kort Akkeren?

Het VCP is een omvangrijk plan met maatregelen voor de gehele gemeente die integraal zijn beschouwd en op elkaar zijn afgestemd. Het is bij een dergelijk plan niet mogelijk om alle projecten al uitgewerkt te hebben. Wel geeft het VCP concrete invulling aan het mobiliteitsplan met concrete projecten en een duidelijke ontwikkelrichting. Het VCP schetst daarmee de

kaders en de richting waarbinnen projecten nader worden uitgewerkt in samenspraak met belanghebbenden. Voor ieder project zal dan ook bekeken worden wie belanghebbende is om te betrekken in de uitwerking binnen de kaders en principes van het VCP. Zo ook voor de projecten in de binnenstad.

De komende jaren staat groot beheer en onderhoud gepland voor de binnenstad, waarvoor een groot aantal straten in de binnenstad opgebroken moeten worden. Dit pakken we aan om hier een nieuwe betere inrichting voor terug te brengen. De financiering van deze maatregel komt dan ook vanuit beheer en onderhoud.

Met de beoogde parkeerstrategie voor de binnenstad moeten goede alternatieven geboden worden voor het straatparkeren in de binnenstad, waarmee ook mogelijke negatieve uitwijkeffecten naar omliggende wijken voorkomen zal worden. De alternatieven zijn enerzijds andere parkeerlocaties, maar ook het uitbreiden van het aanbod aan deelmobiliteit (zoals Greenwheels-deelauto's) en goede fietsvoorzieningen om zo ook de noodzaak tot het hebben van een eigen auto te verminderen. Sommige mensen hebben niet dagelijks een auto nodig, en door een auto met meerdere mensen te delen kan het aantal auto's in de binnenstad verminderd worden. Daarmee worden ook negatieve effecten voor omliggende wijken voorkomen. Het is dan ook niet de intentie van het VCP om parkeerders van de binnenstad naar Korte Akkeren te verplaatsen, maar juist kansen te benutten in rest capaciteit van parkeergarages en parkeerterreinen, en in het stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit om het eigen autobezit te verminderen. Dit doen we wel op een gefaseerde en natuurlijke manier, alle bestaande vergunninghouders in de binnenstad blijven dus hun parkeervergunning houden. Enkel bij verhuizingen komen nieuwe bewoners en ondernemers op een wachtlijst te staan.

Cluster 7 Bodegraafsestraatweg
GoPo heeft zich verwonderd over de wijze waarop de participatie rond o.a. de doorsteek naar Plaswijck zich op een gegeven moment heeft ontwikkeld. Graag meer duiding over wat hoe de participatie is verlopen en moeten er nog extra stappen gezet worden voordat besluitvorming door de raad gedaan kan worden?

De doorsteek is inderdaad meerdere keren onderdeel geweest van gesprek in de Denktank VCP, maar uiteindelijk is deze optie niet opgenomen in het VCP vanwege de negatieve effecten hiervan. Hiervoor zijn, in samenspraak met het bewonerscomité Bodegraafsestraatweg, twee notities opgesteld met de uitkomsten van (verkeersmodel)berekeningen van de doorsteek en is naast de Denktank-bijeenkomsten een sessie belegd om de notities te bespreken. Uit deze berekeningen blijkt dat het maken van een doorsteek aantrekkelijk is voor bestemmingsverkeer van Plaswijck, die niet meer hoeft om te rijden over de Bodegraafsestraatweg. Echter, de doorsteek zorgt ook voor een snellere route over de Plaswijckweg om verschillende bestemmingen in Gouda te bereiken. Dat maakt dat een aanzienlijk deel van het verkeer dat nu over de Bodegraafsestraatweg rijdt, dan via de Plaswijckweg gaat rijden. Hierdoor stijgt de verkeersintensiteit op deze weg tot een onacceptabel niveau, waarbij

een hele wijk hier last van gaat hebben. Een aanvullende berekening, waarbij de snelheid op de Plaswijckweg is teruggebracht, geeft hierin geen ander beeld. De bewoners van de Bodegraafsestraatweg konden zich niet vinden in deze uitkomsten en dat is begrijpelijk. Hierover is nog diverse keren via de email een onderbouwing gegeven op alle cijfermatige vragen. De gemeente heeft dus, ondanks de gevoeligheid rond dit thema, uitvoerige berekeningen gemaakt, dit cijfermatig onderbouwd en daar conclusies uit getrokken. Dit is de reden dat op een gegeven moment aan de bewoners van de Bodegraafsestraatweg het advies is gegeven om een zienswijze in te dienen omdat het college de wens van een doorsteek niet overneemt in het VCP. Het is nu aan de politiek om hierin een keuze te maken.

Overigens, het is goed om niet uit het oog te verliezen dat door het samenhangend pakket van maatregelen, waarbij expliciet gezocht is om het regionale doorgaande verkeer uit Gouda te weren, een afname van circa 15% op de Bodegraafsestraatweg te bereiken is.

Tot slot:
Het besluit dat voorligt betreft de totale scope van het VCP. In welke mate is nu opgenomen in de besluitvorming per tranche dat gebruik gemaakt kan worden van voortschrijdend inzicht en dat delen van het plan uit scope gehaald worden?

Het college vraagt een besluit voor het investeringsvoorstel van de 1e tranche in het licht van het totale integrale plan voor de lange termijn zoals dat nu is uitgewerkt. In het rapport wordt duidelijk beschreven dat de effecten in de praktijk gemonitord en geëvalueerd gaan worden. Op basis daarvan kan de koers richting de 2e tranche zo nodig bijgesteld worden, of kunnen andere accenten worden gelegd in het uitvoeringsprogramma. Voor de 2e tranche wordt opnieuw bij de raad een voorstel voorgelegd te zijner tijd.

Antwoorden: