

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 : 22-3-2023

Vragen en antwoorden:

Raadsvoorstel nota grote en zware voertuigen

1. p.4: verwezen wordt naar het fietsparkeerplan, bijlage 5c, dient dit bijlage 4c te zijn?

Ja

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?

Nee, de voorbereiding van het Vrijheidspad heeft vertraging opgelopen. Momenteel is er nog geen overeenstemming met de grondeigenaar en de gebruikers van de grond om het rondje compleet te maken.

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?

Het gaat hier om wegen die alleen toegankelijk zijn voor ontheffinghouders. Per weg wordt bekeken of het wenselijk is of leden van de vrijwillige brandweer een ontheffing kunnen aanvragen. Vrijwilligers mogen alleen met herkenbare voertuigen (art. 29 Reglement Verkeersregels en –tekens) in noodsituaties 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

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

geagendeerd, afhankelijk van de effecten van de die de zaken die we gaan uitvoeren met zich meebrengen?

Alle genoemde maatregelen op blz. 24 worden uitgevoerd. De wijze waarop is beschreven op blz. 25-30 en ook uitgewerkt in de wijkmobiliteitsplannen binnenstad-Korte Akkeren-Kort Haarlem. Bij toekomstige wijkmobiliteitsplannen, herinrichtingsprojecten (vanuit Verkeerscirculatieplan, rioleringsprojecten), verkeersbesluiten, invoering Zero Emissiezone zullen de uitgangspunten van de Nota grote en zware voertuigen worden meegenomen. De maatregelen komen terug in het Monitorings- en evaluatieplan van het VCP. Evaluaties worden voorgelegd aan de raad. Een exacte agendering is nog niet bekend en bepaald.

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?

De robuustheid van het gehele hoofdrouthenetwerk is niet bekend. Periodiek wordt de onderhoudssituatie van kunstwerken beoordeeld door de verantwoordelijke wegbeheerders (Rijkswaterstaat – Provincie – Gemeente).

In het verleden is er nauwelijks gecontroleerd op overbeladen vrachtwagens bij de incidentele wegvakken/bruggen met een gewichtsbepierking. In de toekomst is bij de grote uitbreiding van de lengte- en gewichtsbepierkingen extra controle op overbelading nodig.

In het raadsvoorstel staat dat na de vaststelling van de plannen een voorstel zal worden voorgelegd aan het college en het lokale driehoeksoverleg waarin de wijze van handhaving van de verschillende verkeersmaatregelen (parkeren grote voertuigen, betaald parkeren-parkeervergunningen, lengte- gewichtsbepierkingen, inzet camera's venstertijdengebied-Zero emissiezone, fietsparkeren, deelvervoer e.d.) wordt uitgewerkt.

6. p.24, worden de extra onderhoudskosten door extra belasting van de primaire routes voor grote en zware voertuigen in de onderzoeken meegenomen? Wanneer wordt de raad geïnformeerd over deze structurele extra lasten?

De hoofdroutes zijn ontworpen voor de zwaarste verkeerscategorieën. De onderhoudssituatie van wegen is opgenomen in periodieke beheerplannen. Het beheerplan voor groot- en vervangingsonderhoud openbare ruimte wordt naar verwachting in Q2 2023 aan de raad voorgelegd.

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?

Gezien de functies en gebruik van Klein Amerika leent het terrein zich niet voor een dek er bovenop, wel mogelijk voor een ondergrondse oplossing.

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.

De wijkmobiliteitsplannen houden rekening met het raadsbesluit over de Nieuwe Veerstal van 19 oktober 2022.

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?

Momenteel moeten vergunningen worden opgezegd bij een verhuizing (ook binnen dezelfde sector). Voor adressen op de GROEP-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning) kan geen vergunning worden afgegeven. Waarschijnlijk zal de situatie verhuizing binnen sector 1 (binnenstad) zich nauwelijks voordoen. De exacte uitwerking van het parkeervergunningenplafond vind plaats ná besluitvorming van de raad.

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 anderszinds op te lossen?

Er is nabij het Best Westernhotel slechts beperkt ruimte voor het halteren van touringcars. Er is ook geen mogelijkheid om in de buurt een geschikte halteerlocatie te realiseren. Om te voorkomen dat deze halteerlocatie ook voor andere touroperators aantrekkelijk wordt, geniet gedoogbeleid de voorkeur boven legaliseren.

11. p.70, 1.1: op welke wijze wordt het niet parkeren binnen de parkeervakken gehandhaafd en hoe wordt deze handhaving gefinancierd?

Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een scanauto. In het raadsvoorstel is opgenomen; "In deze raming zijn nog niet de meerkosten voor inzet omgevingsloket (uitgifte ontheffingen), Stadstoezicht (handhaving uitbreiding parkeerregulering /inzet fietsparkeren) en de exploitatie van de nieuwe inpandige fietsenstalling opgenomen. Ook extra dekkingsposten vanuit subsidies en rijks gelden klimaatakkoord / ZES zijn niet weergegeven. Deze zullen eveneens in de begroting 2024-2027 worden opgenomen."

12. p.87, 11.3: in hoeverre wordt met de realisatie van een oversteekvoorziening voor voet- en fietsverkeer op de Industrierweg rekening gehouden met exceptioneel lange, grote en bijzondere transporten die vanaf het industrieterrein hun weg vinden naar de bestemming en vv?

Hier wordt rekening mee gehouden.

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?

In de wijkmobiliteitsplannen blijft de voorrang voor fietsers in de woonwijken gelijk aan de huidige situatie, dus voorrang van rechts voor fietsers. Hiervan wordt alleen bij de hoofdfietsroutes door woonwijken, zoals opgenomen in het wensbeeld fiets, van afgeweken. In de woonwijken krijgen hoofdfietsroutes (vormgegeven als fietsstraat) voorrang op de kruisende woonstraten.

Bij de kruising van woonstraten of hoofdfietsroutes met het nieuwe wegtype GOW30 is vanuit het CROW het voorstel om deze als voorrangskruispunten met voorrang voor het verkeer op de GOW30 vorm te geven. Dit voorstel is overgenomen in de wijkmobiliteitsplannen voor Kort Haarlem en Korte Akkeren.

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.

In de beantwoording van de zienswijze 125.1 voor Kort Haarlem is de volgende tekst opgenomen: *“Het realiseren van een fietsbrug over de Karnemelksloot zorgt ervoor dat de fietsroute directer en logischer wordt en dat het daarmee aantrekkelijk wordt om te fietsen, wat mogelijk autoritten scheelt.”* Deze tekst is afgeleid uit vakkennis vanuit het kennisplatform CROW, zoals onder andere de *Ontwerpwijzer fietsverkeer* en ook de *Staat van de mobiliteitstransitie*.

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.

Ja, hierop is geanticipeerd. Ook zal dit worden meegenomen in de monitoring en evaluatie van de verschillende maatregelen wijkmobiliteitsplannen en het Verkeerscirculatieplan.

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?

De financiële tabel uit het raadsvoorstel is de basis voor verwachte investeringskosten. Met de maatregelen in de wijkmobiliteitsplannen voor Korte Akkeren en Kort Haarlem is zoveel als mogelijk aansluiting gezocht bij reeds geplande projecten die al begroot zijn, zoals VCP-projecten, herinrichtingsprojecten of rioleringsvervangingsprojecten. Met name voor een aantal grotere infrastructurele maatregelen op de middellange en langere termijn is momenteel op de betreffende locatie nog geen zicht op projecten waarop meegelift kan worden. Daar is in de

maatregelentabellen onder kostenindicatie opgenomen "PM meeliften zodra het kan". Bij de evaluatie van een huidige tranche volgen voorstellen voor een volgende tranche. Op dat moment is beter inzichtelijk welke andere projecten spelen waarop meegelift of aangesloten kan worden. De evaluaties en voorstellen voor een volgende tranche zullen aan de raad voorgelegd worden.

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?

Bij de uitgifte van de ontheffingen wordt in Korte Akkeren een trekker-opleggercombinatie tot maximaal 14 meter toegestaan. De bochtstralen worden iets ruimer opgezet om (onbekende) chauffeurs de gelegenheid te geven de bochten eenvoudiger te kunnen maken, zodat geen schade gereden wordt.

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?

In de Korte en Lange Groenendaal gelden momenteel verschillende regels. In de Korte Groenendaal is het niet toegestaan te fietsen tijdens winkelopeningstijden. In de Lange Groenendaal is fietsen wel toegestaan en worden alleen bromfietsen geweerd. Vanuit uniformiteit en de wens van ondernemers gaat er één regime gelden in beide straten: "fietsen toegestaan met uitzondering van tussen 11:00-18:00 uur. Snor- en bromfietsen verboden." Hiermee worden (snor-)fietsers alleen geweerd op momenten dat de straat druk is met voetgangers en de veiligheid bij een combinatie van voetgangers en fietsers in het geding zou kunnen komen. Omdat de Korte Groenendaal in de huidige situatie al niet toegankelijk is voor fietsers tijdens winkelopeningstijden, is het effect van het aangepaste regime op het fietsgebruik naar verwachting beperkt. Bovendien blijft een oost-westverbinding beschikbaar via de Hoge en Lage Gouwe.

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?

Zoals aangegeven in het raadsvoorstel dient de wijze van handhaving en financiering nog nader worden uitgewerkt (zie ook vraag 11).

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?

Het oude systeem gaf alleen vol/vrij aan voor enkele parkeergarages. Met het nieuwe systeem worden ook parkeerterreinen en alle parkeergarages aangegeven, zodat er een meer sluitende parkeerverwijssituatie ontstaat en de bezoeker tijdig kan kiezen waar hij/zij wil parkeren.

Wijkmobiliteitsplan Binnenstad bijlagenrapport

21. p.141 (genummerd 10): uit de tekst blijkt dat het in principe niet mogelijk is om te handhaven op gewichtsbepkeringen voor verkeer. Als gewichtsbepkeringen worden opgelegd, hoe wordt dan omgegaan met het handhaven daarvan?

In de tekst worden drie alternatieven voor handhaving genoemd; meetsystemen in het wegdek, een weegbrug, of een mobiel weegsysteem. De laatste, ook wel weegmatten geheten, zijn gelet op nauwkeurigheid (ten opzichte van meetsystemen in het wegdek) en flexibiliteit het meest geschikt om te handhaven. Teams met weegmatten kunnen door steekproefsgewijs voertuigen te wegen handhaven.

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?

Nee, dat klopt niet. In totaal zijn er circa 2.000 verkeersbewegingen met bedrijfsvoertuigen per dag. Daarvan is 15% te relateren aan post-/pakketdiensten. Dat zijn dus circa 300 verkeersbewegingen per dag.
Abusievelijk is dit aantal in de tekst aangeduid als 50. Dit verschil heeft geen effect op het voorgestelde maatregelenpakket.

Wijkmobiliteitsplan bijlage fietsparkeerplan

23. Globaal: in het fietsparkeerplan lijkt te worden gesuggereerd dat alle fietsen die niet in een fietshouder / parkeernetje geparkeerd zijn, daar niet horen te staan en dat daarop gehandhaafd kan worden. Klopt dat? Zo ja, wat is de gedachte daarachter?

Handhaving was op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) niet goed mogelijk. In de raadsvergadering van 14 maart 2023 heeft de raad ingestemd met een nieuw artikel 5 waarop handhaving van verkeerd geparkeerde fietsen of bromfietsen beter mogelijk is.

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?

Nee

25. p.34 Agnietenstraat, -207 suggereert dat het aantal fietsparkeerplekken wordt verminderd. Waarom en klopt dat?

Een aantal minder goed gebruikte plekken wordt in het ontwerp van de Agnietenstraat opgeheven. De 207 op te heffen plekken zullen elders in de binnenstad worden gecompenseerd.

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?

Momenteel is dit de enige locatie die in beeld is in Korte Akkeren.

27. p.27, gesproken wordt over aanpassingen voor voertuigen tot maximaal 16 meter. Elders wordt 14 meter vermeld. Welke lengte is juist?

Zie het antwoord op vraag 17.

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 Veerstaal 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 gewichtsbeperking worden ingesteld. Hoe gaat dit werken?

Net als dat het bestemmingsverkeer voor de wijk Kort Haarlem, dat langer dan 10 meter is of zwaarder dan 20 ton is, een ontheffing kan verkrijgen, kan ditzelfde bestemmingsverkeer ook een ontheffing verkrijgen voor de Haastrechtsebrug als ze zwaarder dan 30 ton zijn. Dit is ook zo in het raadsvoorstel benoemd.

Beleidskader deelvervoer

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-pedelegs of de deelstep (mits toegestaan) niet een logischer keuze?

Deelfietsen en -scooters vallen onder de M van STOMP (MaaS is weinig zonder deelmobiliteit). Uit andere landen is bekend dat deelsteps alleen concurreren met wandelen en korte ritten op de eigen fiets. Deelfietsen en -scooters daarentegen concurreren in Nederland niet of nauwelijks met wandelen, voor een gedeelte met de fiets, en versterken het OV door in 1 op de 3 ritten gebruikt te worden als first- of last mile oplossing. Deelscooters die 45 km/u kunnen zijn functioneel gelijk aan deelspeedpedelecs en er zijn op dit moment nog geen deelspeedpedelec aanbieders.

Nadere regels Deelvervoer

30. p.3 art 2.8.5, deelvervoer 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?

De aanbieder moet beschikbaar zijn voor de gemeente wanneer de gemeente ook werkzaam is.

31. Idem voor gebruikers (zie scorematrix p.6)

Aanbieders zijn vrijwel altijd beschikbaar voor gebruikers 24/7, omdat er ook 's nachts problemen kunnen ontstaan met het functioneren van hun voertuigen. De aanbieder moet beschikbaar zijn voor niet-klanten (bewoners) tijdens werktijden en 95% van de klachten binnen 24 uur oplossen.

32. p.8 art 3.5.2, welke risico's brengt het hanteren van een relatieve scoringsmethodiek met zich mee?

Het risico bestaat dat de verschillen tussen de aanbieders te klein is, waardoor de keuze vooral gaat afhangen van de punten die te verdienen zijn in de beoordeling. Bij het opstellen van deze relatieve scoringsmethodiek hebben we ervaringen met de scoringsmethodiek van andere steden meegenomen hierin.