Technische vragen

Van : Gouda Positief/Sjane-Marie Koppers
Datum vraag : 19-03-2023
Onderwerp : Nota grote en zware voertuigen Gouda
Raadsadviseur : Erwin Bok

Datum antwoord : 22-3-2023

Vragen en antwoorden:

<u>Inleiding/grote en zware voertuigen op stadsniveau/binnenstad/knelpunten</u>

1. Op pagina 14 wordt de ervaren trillinghinder genoemd op de Kattensingel en verwezen naar de drempels.
    a. Is er een relatie tussen de ervaren trillinghinder en de aangelegde drempels?
    b. Is er verschil tussen de ervaren en beleefde trillinghinder op de Kattensingel (met drempels) en Fluwelen- en Blekersingel (zonder drempels) en in Korte Akkeren?
    c. In hoeverre speelt rijsnelheid een rol bij het ontstaan van trillinghinder?

1a) Waarschijnlijk wel. 1b) Dit is niet bekend / onderzocht. 1c) Het trillingshinderonderzoek in de binnenstad uit 2019 geeft aan dat de rijsnelheid van invloed is op trillingshinder.

2. Bij laden en lossen in de binnenstad wordt ook wel geluidshinder ervaren door de karren bij het uitladen van vrachtwagens. Is dit a) tijdens de inventarisatie van knelpunten genoemd en b) indien ja, hoe verhield dit zich tot de ervaren trillinghinder?

2a) Dit is bij de inventarisatie van knelpunten niet genoemd. 2b) Niet van toepassing.

3. Pagina 14: Is inmiddels alle onduidelijke bewegwijzering (voorbeeld Joubert/onnodig sluipverkeer) aangepast?

Na vaststelling wijkmobiliteitsplan zullen verkeersborden en bewegwijzering indien nodig worden aangepast.

4. Pagina 11: is de informatie op de gemeentelijke website (parkeren) aangepast?

Dat is nog niet aangepast en zal na vaststelling plannen worden opgepakt.

5. Grote en zware voertuigen kunnen idd een gevoel van onveiligheid geven. Wat is de ervaring van bestuurders van vrachtwagen of het fietsgedrag van de inwoners, bijvoorbeeld in de binnenstad. Zijn deze ook uitgevraagd tijdens de analyse?

Dit is bij de inventarisatie van de knelpunten niet genoemd. Grote en zware voertuigen die overlast veroorzaken worden zoveel mogelijk uit de woonwijken geweerd met de instelling van een lengte- (10m) en gewichtsbeperking (20 ton) en via de meer geschikte hoofdroutes afgewikkeld. Daardoor ontstaan er minder potentieel gevaarlijke ontmoetingen tussen kwetsbaar langzaam verkeer en log groot en zwaar verkeer.

Maatregelen, pagina 22

Opgave Hoofdroute is de primaire route

6. De situatie rond de Haastrechtse brug is zorgelijk en is een gewichtsbeperking tot 30 ton, op mogelijk op termijn 20 ton (aansluiting met de binnenstad) is noodzakelijk:
    a. Wat is nu het concrete voorstel in het plan, maw wat ligt voor ter besluitvorming?
    b. Wat is de impact van een definitieve invoering op de 30 ton c.q. 20 ton maximering op de economische bedrijvigheid/bereikbaarheid?

6a) Ter besluitvorming ligt voor het invoeren van een gewichtsbeperking van 30 ton op de Haastrechtsebrug. De voorgestelde gewichtsbeperking zal het vrachtverkeer stimuleren de hoofdroutes te kiezen. Het incidentele zware bestemmingsvrachtverkeer dat aantoonbaar geen gebruik kan maken van de hoofdroutes voor het zwaar verkeer, kan een ontheffing aanvragen.

7. De uitwerking ten aanzien van de busverkeer is voor ons onduidelijk. Wat betekent: “Om de bussen te ontzien is een maximaal gewicht van 30 ton met ontheffingsmogelijkheid passend?”

Bussen wegen veelal minder dan 30 ton en hoeven dus geen ontheffing aan te vragen.

8. Het belang van het kunnen maken van bochten (pag. 25) op de primaire bochten wordt benadrukt in de nota. De ingang Potterspoort is onderdeel van het primaire hoofdroutesysteem.
    a. In hoeverre voldoet de bocht bij het Bolwerk aan het vereiste wegprofiel in het geval van zware voertuigen met 1) max 10 meter lengte) en 2) langer dan 10 meter?
    b. Welke andere knelpunten als het gaat om bochten zijn bekend op de primaire route voor het maken van bochten?

8a) Momenteel kunnen voertuigen langer dan 12 meter niet de binnenstad in. Voertuigen van 10 en 12 meter kunnen de bocht bij het Bolwerk nemen. Het wegprofiel voldoet. Wel is de verkeerssituatie bij het Bolwerk als knelpunt benoemd.
8b) Met de invoering van een lengtebeperking 10m zal het aantal mogelijke knelpunten in bochten afnemen.

9. Pagina 20: Objectief gezien zijn er sinds 2014 15 ongevallen geregistreerd bij de politie, over het algemeen eenzijdig of met een object. Op het kaartje zien we de meeste gevallen op de grachten en bij de uitgang Markt naar de Lage Gouwe.
    a. Wat wordt bedoeld met eenzijdig en object? Betreft het hier ongevallen met personen of vooral blikschade aan geparkeerde auto’s of palen etc?
    b. Hoe komen er meldingen binnen bij de politie dat vrachtwagens niet kunnen doorrijden omdat auto’s verkeerd op de grachten (buiten het vak, gedeeltelijk op de gracht) staan?

9a) In de registratie is niet opgenomen of het blikschade of paaltjes betreft. 9b) Deze informatie is niet bekend bij de gemeente.

Opgave Trillinghinder/verkeersveiligheid vergroten

10. Het is voor ons niet geheel duidelijk pag. 27 in het stuk of nu het nu bij het oude beleid blijft voor vrachtwagens of dat er daadwerkelijk voor de gehele binnenstad een max 10 meter/20 ton voorgesteld wordt
    a. M.a.w. is wat in de harmonisatie paragraaf staat het voorstel?

b. Wat is de impact voor de aanwezige bedrijven van het invoeren van deze maatregel?

10a) Voor de gehele binnenstad wordt 10 meter en 20 ton voorgesteld.
10b) Met de invoering van een verbod voor voertuigen langer dan 10 meter en zwaarder dan 20 ton wordt gekozen voor helderheid met eenduidige regels die aansluiten bij het trillingshinderonderzoek en de bereikbaarheid van de binnenstad. De maatregel wordt na 1 jaar geëvalueerd, waarbij, samen met stakeholders, bepaald wordt of in 2e tranche van het VCP een verdere beperking van het toegestane gewicht voor de binnenstad nodig en gewenst is. De huidige wijze van ontheffen blijft gehandhaafd, waardoor de impact beperkt is.

11. Het invoeren van een (kostbare) stadsdistributiehub wordt als randvoorwaarde neergezet voor verdere beperkingen op lengte en gewicht. Zijn er vergelijkbare binnensteden die al wel korte vrachtwagen en minder gewicht toelaten zonder dat er een overslaghub beschikbaar is?

Dit is niet bekend.

12. Pagina 28: Is er een goed beeld van de daadwerkelijke schade aan binnenstadspanden als gevolg van trillingen concrete meldingen met bewijs van schade?

Bij de gemeente zijn in de afgelopen jaren geen schades aan binnenstadspanden gemeld.

13. Pagina 30: het voorstel is om het ochtendvenster van 12 naar 11 uur aan te passen. Is deze aanpassing akkoord voor de binnenstadondernemers?

Deze maatregel is in de diverse ateliers besproken en afgestemd met belangenorganisaties en grote transportbedrijven. In de verschillende zienswijzen is dit niet benoemd als een probleempunt.