

Naar aanleiding van de presentatie van het VCP heb ik nog enkele aanvullende vragen;

1. Zijn de cijfers met betrekking tot de verkeersfrequenties zoals gehanteerd in het rapport geactualiseerd of zijn het dezelfde cijfers tot en met 2014. ?

Het zijn cijfers uit 2018. Hier is het gebruikte verkeersmodel op gekalibreerd.

2. Kan worden aangegeven wat de bijdrage is geweest van de verschillende overlegactoren op de aanpassing van dit VCP en met name de SOG?

In de bijlage die met de raadsstukken is meegestuurd is alle inbreng van alle actoren opgenomen, inclusief die van de SOG als onderdeel van het overleg met Gouda Onderneemt.

3. Geeft de wijziging van de verkeersfrequenties tussen 2014 en heden geen aanleiding om te overwegen om in de gehele bebouwde kom de snelheid van 30 km te hanteren mede gelet op de nog uit te voeren bouwplannen, het niet verder aanpassen van het verkeer voor fietsers, voetgangers, de verkeersveiligheid in het algemeen en tot slot het milieu (m.n. de max. grens die al is bereikt voor fijnstof)?

In het gebruikte verkeersmodel is de situatie 2030 uitgangspunt geweest, waarbij alle – nu voorziene – bouwontwikkelingen zijn opgenomen. Op basis daarvan is een afweging gemaakt welke wegen naar 30 km/u kunnen en welke (nog) niet. Voor het goed kunnen laten functioneren van het VCP is een duidelijke randwegstructuur, met goede doorstroming belangrijk. Het is dan ook niet wenselijk en nodig om overal 30 km/u in te stellen. De randwegen en diverse invalswegen blijven 50 km/u, wat ook veilig kan omdat hier fietsers fysiek gescheiden kan van gemotoriseerd verkeer door vrijliggende fietspaden en er op deze wegen oversteeklocaties zijn ingericht voor voetgangers.

4. Naast het experiment 'Veerstoep' om doorgaand verkeer daar tijdelijk te blokkeren om te zien wat de effecten daarvan zijn kan dit experiment ook niet worden toegepast voor het Centrum van Gouda?

Voor de binnenstad spelen meer zaken dan alleen het tegengaan van doorgaand verkeer. In het kader van zero emissie stadslogistiek waar de raad in april mee in heeft gestemd wordt een camerasysteem geïnstalleerd in het centrum van Gouda, dat ook als ontheffingssysteem voor het overige verkeer gebruikt kan worden. Voor de binnenstad van Gouda is het dan ook niet nodig om een experiment te doen, en kan meteen meegelift worden op de ontwikkelingen omtrent zero emissie stadslogistiek. Middels het systeem is ook eenvoudig inzichtelijk te maken wat de effecten zijn van de maatregelen in de binnenstad.

5. Kan het plan niet worden aangevuld met de suggestie om het autoverkeer van west naar oost of van zuid naar noord (of andersom) altijd via de rand(doorgaande)wegen te laten verlopen? (dat nodig uit om de auto te laten staan en de fiets te nemen. Noodzakelijk vervoer met de auto leidt dan altijd tot 'omrijden')?

In de eerdere fase van het VCP (2019) was het sectorenmodel als voorkeursvariant benoemd door het college. Dit sectorenmodel ging uit van het principe dat oost-west en noord-zuid verkeer altijd via de randwegen moet rijden. Deze variant zorgt voor sterke verkeersafnames rond de binnenstad en op de as Joubertstraat- Bodegraafsestraatweg. Echter heeft deze variant ook sterke

effecten op onder meer de Goudse Houtsingel en Goverwellesingel waar het verkeer (afhankelijk van het exacte wegvak) toeneemt met +40% tot +120%. Dergelijke verkeerstoenames zorgen voor significante geluidseffecten rond deze wegen, wat niet acceptabel is. Ook blijkt uit het participatieproces dat er onvoldoende draagvlak is voor een stadsbreed sectorenmodel. Daarom is het sectorenmodel niet meer kansrijk bevonden.

6. Welke zijn de economische effecten van dit plan voor ondernemend Gouda?

In het VCP, de technische achtergrondrapportage en de bijlagen met het onderzoek van Roots zijn deze economische effecten inzichtelijk gemaakt. Het voert te ver om deze allemaal over te nemen in de beantwoording van deze vraag. In grote lijnen heeft het VCP een positief effect op de economie, met een aantal aandachtspunten.

7. Op welke manier gaat het VCP om met wel of niet eenrichting verkeer op de singels in verband met de verkeersveiligheid voor fietsers?

In het VCP blijven de singels tweerichtingsverkeer. Dit is nodig voor een goede bereikbaarheid van de binnenstad, de omliggende wijken, en de parkeerlocaties in en rond de binnenstad. De verkeersveiligheid voor fietsers op de singel wordt verbeterd door de snelheid van het autoverkeer terug te brengen naar 30 km/u met een bijpassende inrichting en door de verkeersintensiteit met 20 – 30% te reduceren door een combinatie van maatregelen.

8. Kan een financiële inkijk worden gegeven voor wat betreft de investeringen op de lange termijn voor realisering van deze VCP?

Zie hiervoor de bijlage “uitvoeringsagenda VCP”.

In afwachting van uw beantwoording en met vriendelijke groet,
Jan de Koning
Namens de fractie van GBG