

Technische (vervolg)vragen

Van : Christiaan Quik
Datum vraag : 6 juni 2021
Onderwerp : Verkeerscirculatieplan

Datum antwoord :

De ChristenUnie heeft n.a.v. de eerder ingediende technische vragen nog een aantal technische vervolgvragen.

Financiering, besluitvorming en draagvlak

1. In het raadsbesluit is het vierde beslispunt als volgt geformuleerd: *Het evalueren van de effecten aan het eind van de eerste tranche, alvorens te besluiten over de tweede tranche.*
 - A. Wat wordt exact besloten in de tweede en daarop volgende tranches en op welke manier?
 - B. Volgt er op basis van evaluatie een inhoudelijk en financieel besluit?
 - C. En is het een idee de manier van besluitvorming nog verder te verduidelijken in het nu voorliggende raadsbesluit?
2. Draagvlak; hoe wordt draagvlak meegenomen in de besluitvorming in de verschillende tranches? En is een idee dit nog verder te verduidelijken in het nu voorliggende raadsbesluit?

1e tranche maatregelen

3. De Zuidwestelijke randweg loopt nu al vast in de spits. Wat is de reden dat de lobby en eventuele maatregelen niet in de 1e tranche is opgenomen? En waarom wordt bij deze maatregel een fietsverbinding over de IJssel benoemd, welke relatie heeft dit met de Zuidwestelijke Randweg?
4. Regionale fietsroute; Klopt het dat een fietsverbinding Westergouwe - Gouda niet is opgenomen in de regionale fietsroute Rotterdam -Gouda? En wat is daarvan de reden?
5. Regionale fietsroute; is het mogelijk de regionale fietsroutes als maatregel pas op te nemen in de 2e tranche en in de 1e tranche te kiezen voor meer verbeteringen voor fietsers in de stad Gouda, zoals bijvoorbeeld een nieuwe fietsverbinding Gouda-Westergouwe?
6. Ik begrijp bij nalezen over de investeringen Spoorzone uit de 1e tranche dat meer kruisingen stoplichten krijgen, terwijl we verderop aan de Burgemeester van Reenensingel de stoplichten juist weghalen. Wat is hier de gedachte achter?
7. Hoeveel budget draagt het VCP bij aan de maatregelen(aanpassingen) voor deze kruisingen in de Spoorzone en hoeveel budget wordt vanuit het project Spoorzone gefinancierd? Hoe ziet de verdeelsleutel eruit en waarom is voor deze verdeling in kosten gekozen?
8. Kruising Ridder van Catsweg - Blommensteinsingel - in de beantwoording technische vragen wordt voorgesteld om bij het binnenkort vernieuwen van asfalt ook gelijk te kijken of de oversteek kan worden verbeterd? Aan wat voor verbetering moet dan gedacht worden en op welke manier is de oversteek dan verkeersveilig?

Antwoorden

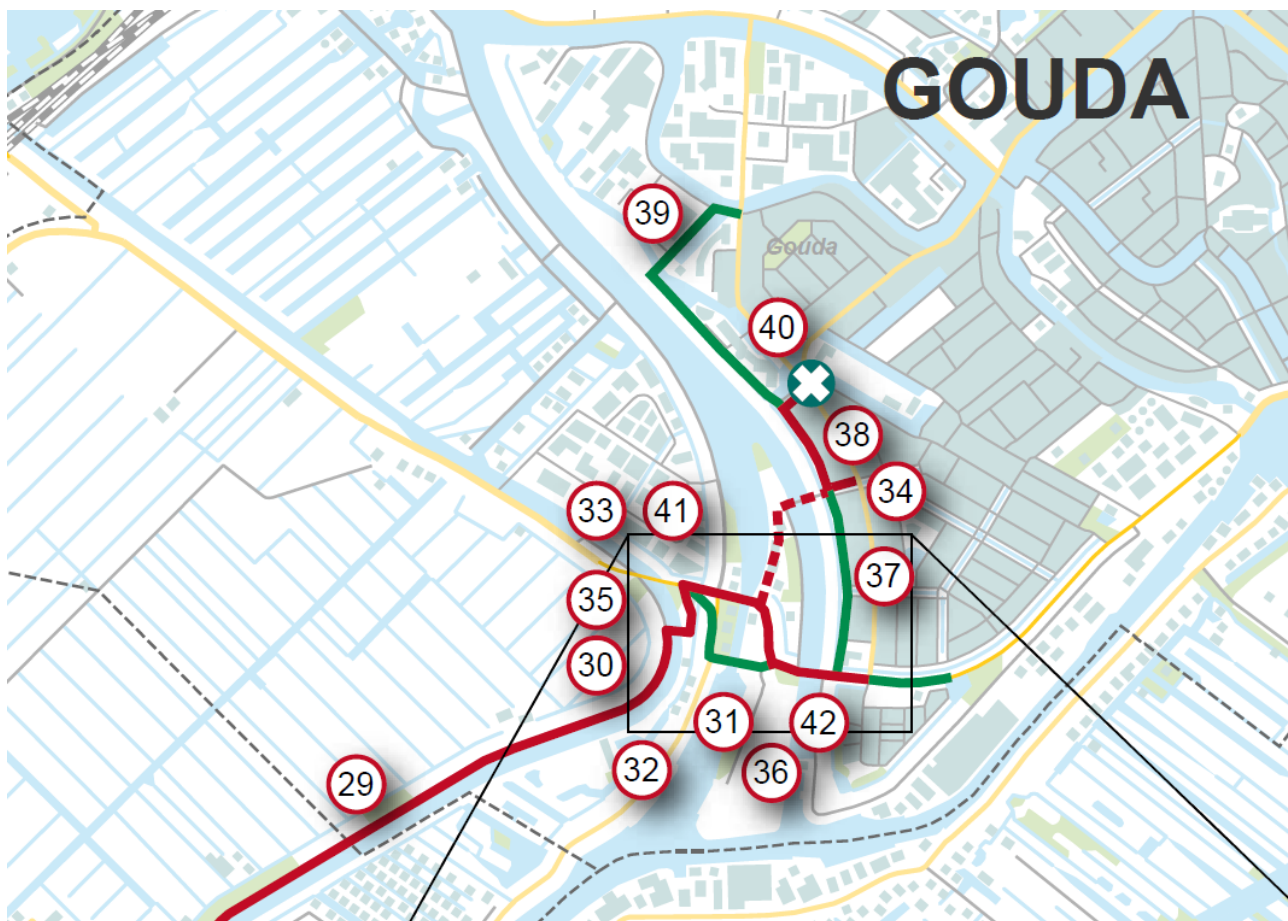
1. .
 - A. Het VCP vormt de stip aan de horizon en de koers zoals we de komende jaren in Gouda aan de slag gaan op het gebied van verkeer en infrastructuur om te werken aan onze beleidsambities. Door de omvang zijn de maatregelen van het VCP in meerdere tranches ingedeeld, om zo financiële lasten te kunnen spreiden, een goede vinger aan de pols te houden qua effectiviteit en ook om zo risico's te beheersen. Bij/na uitvoering van de 1^e maatregelen zal monitoring en evaluatie plaatsvinden, op basis daarvan zal ook een investeringsvoorstel voor de 2^e tranche aan maatregelen van het VCP worden opgesteld en worden aangeboden aan de gemeenteraad. Bij de 2^e tranche wordt dus een plan aan de

raad aangeboden, waarbij de voortgang en de behaalde resultaten van de 1^e tranche worden toegelicht, met een voorstel voor een nieuwe lijst aan maatregelen om de daaropvolgende jaren uit te gaan voeren.

B. Zoals in A beschreven is monitoring en evaluatie heel erg belangrijk, om zo te beoordelen of de gewenste effecten optreden. Bij ongewenste effecten kan o.b.v. evaluatie de koers worden bijgesteld.

C. De gekozen formulering in het raadsbesluit geeft de raad het primaat voor besluitvorming over de tweede tranche, gekoppeld aan een evaluatie.

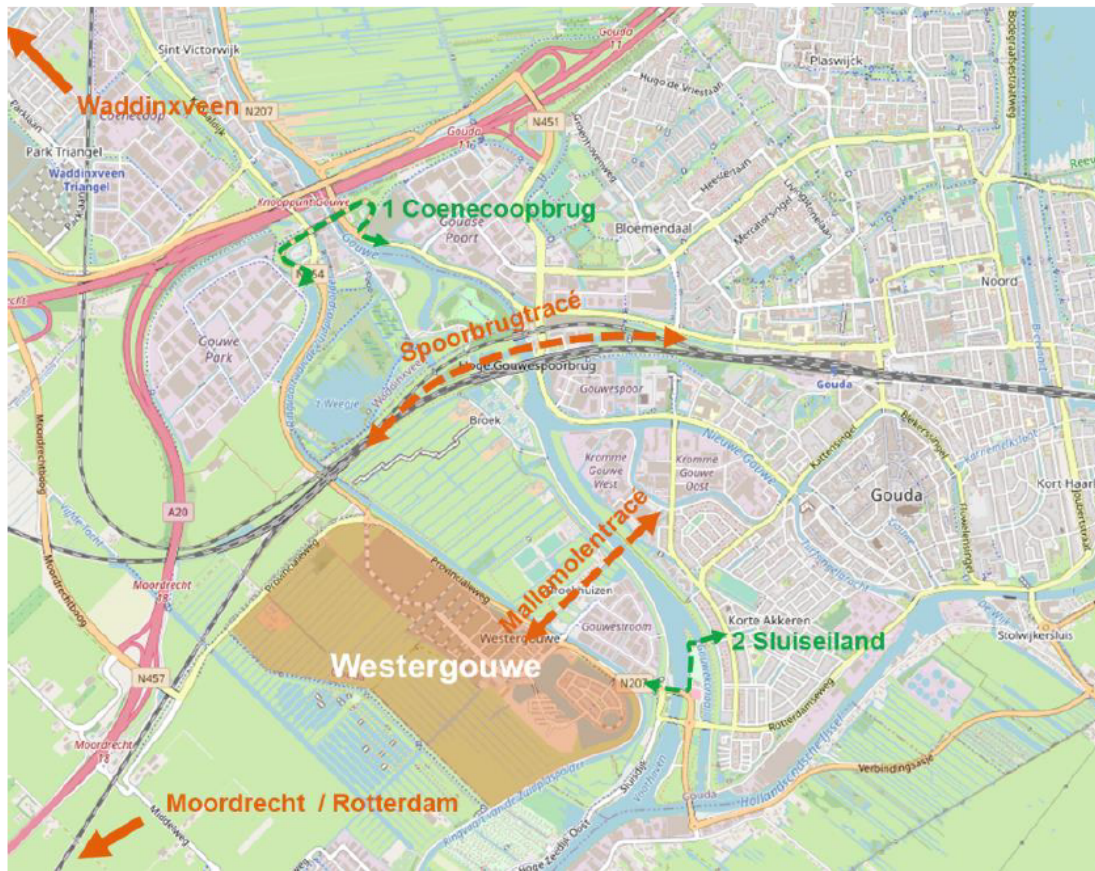
2. De evaluatie en monitoring van de maatregelen, en het voorstel van een pakket aan maatregelen in een nieuwe tranche, worden samen met bewoners en ondernemers gedaan en opgesteld. Hierbij kan bijvoorbeeld de bestaande Denktank en de mobiliteitscommissie van Gouda Onderneemt worden ingezet.
3. In de huidige situatie (precorona) is de verkeerssituatie op de Zuidwestelijke randweg redelijk goed. Hier is beperkt sprake van filevorming, in de spitsen is enige wachtrijvorming bij de rotondes, maar niet problematisch zoals op de N207 bij Westergouwe. Pas bij verder oplopende verkeersintensiteiten zijn capaciteitsuitbreidingen nodig van de rotonde bij Middelblok en de rotonde met de N228 (en de Goudseweg). Dit gaat hierbij om het toevoegen van extra rijstroken (ombouw naar turborotonde). Deze maatregelen zijn niet direct nodig, maar wel belangrijk, en zijn daarom in de 2^e tranche opgenomen. De provincie Zuid-Holland ziet ook geen reden voor een snelle aanpassing van deze kruispunten, vergeleken met andere knelpunten in de regio. Voor capaciteitsuitbreiding van de Middelblokrotonde is mogelijk een aanpassing van de fietsinfrastructuur nodig, waarbij mogelijk gedacht kan worden aan een nieuwe fietsbrug over de Hollandsche IJssel.
4. De verbetering van de regionale fietsroute Rotterdam – Gouda komt ook Westergouwe ten goede. Onderdeel van deze fietsroute is verbetering van de fietsinfrastructuur op en rond Sluiseiland en de fietsroutes Gouda in. Fietzers vanuit Westergouwe profiteren hier dus ook van. Hieronder een plaatje van het tracé van de regionale fietsroute Rotterdam – Gouda, zoals dat in de achtergrondinformatie van het technische achtergrondrapport is te vinden in hoofdstuk 6 'Uitgevoerde onderzoeken'.



Voor de bereikbaarheid van Westergouwe zijn echter nog aanvullende fietsverbindingen met de rest van Gouda wenselijk. Daarom wordt naast deze regionale fietsroute ook ingezet op een extra fietsverbinding door aanleg van een nieuwe fietsverbinding over het Gouwekanaal: ofwel nabij het spoorviaduct ofwel nabij de Mallemolen. Deze nieuwe fietsverbinding maakt ook onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk, en daarom is de provincie een belangrijke partner en subsidieverlener hierin.

5. De kosten die zijn gemoeid met de regionale fietsroute Gouda – Rotterdam, komen juist de inwoners van Gouda ten goede, omdat alle maatregelen waar Gouda aan bijdraagt op eigen grondgebied vallen. De gemeente Gouda betaalt dus niet mee aan de verbetering van de fietsroute door Moordrecht, daar draagt de gemeente Zuidplas bijvoorbeeld zorgen voor de financiering. De maatregelen van bv. de regionale fietsroute Gouda – Rotterdam betreft bijvoorbeeld verbetering van de fietsinfrastructuur rondom Sluiseiland en de routes richting Korte Akkeren. Ook de inwoners van Westergouwe profiteren van deze maatregelen, aangezien deze ook op de bestaande fietsroute tussen Westergouwe en de rest van Gouda zijn gelegen. De gemeenten hebben zich gecommitteerd aan het realiseren van deze regionale fietsroute voor 2023, waarbij een subsidie van 72% toegezegd is. Daarom is het niet wenselijk om deze maatregelen naar de 2^e tranche te verplaatsen. Ook omdat de realisatie van een nieuwe fietsverbinding tussen Westergouwe en Gouda middels een nieuwe fietsbrug niet op korte termijn kan plaatsvinden, en er anders geen verbetering plaats vindt. De realisatie van een nieuwe fietsbrug over het Gouwekanaal, als (2^e en nieuwe) fietsverbinding tussen Westergouwe en Gouda, heeft nog jaren van voorbereiding en uitwerking nodig voordat deze gerealiseerd kan worden, en is daarom in de 2^e tranche opgenomen. Deze fietsverbinding staat ook als reserveproject in de 1^e tranche opgenomen. Indien de voorbereidingen voor deze fietsbrug voorspoedig verlopen en er is restbudget van de 1^e tranche (doordat projecten goedkoper uitvallen bijvoorbeeld), dan kan de fietsbrug alsnog in de 1^e tranche worden uitgevoerd.

In het figuur hieronder in gestippeld oranje de mogelijke tracés voor een nieuwe fietsverbinding tussen Westergouwe en de rest van Gouda. In groen ook de huidige fietsverbindingen tussen Westergouwe en de rest van Gouda, waaronder via het Sluiseiland, die ook onderdeel is van de regionale fietsroute Rotterdam – Gouda.

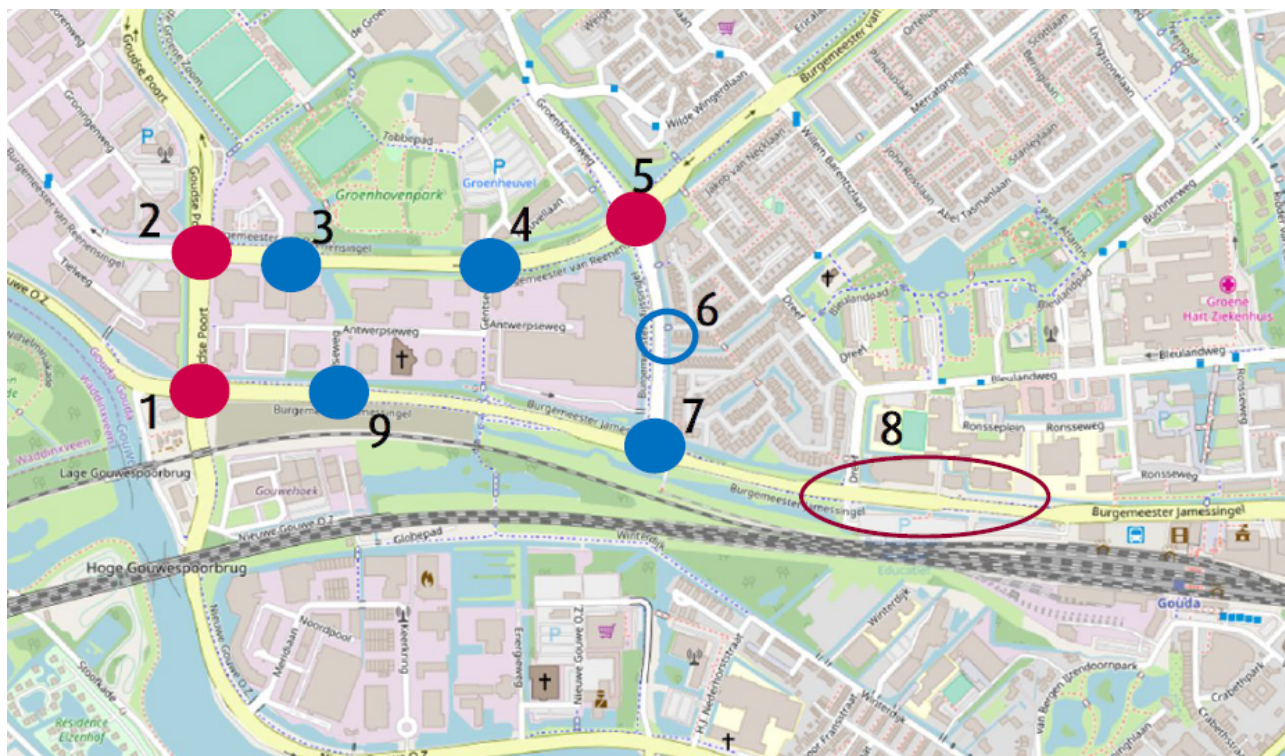


6. Dat klopt. In het kader van de Spoorzone-ontwikkeling is onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen zoals de Burgemeester Jamessingel, de Burgemeester van Reenensingel en de Goudse Poort. Uit deze analyses blijkt dat er bij een aantal kruispunten die nu nog geen verkeerslichten hebben, verkeerslichten nodig hebben om in de toekomst het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Dit betreft de volgende kruispunten:
 - Nr. 3 - Kruispunt Burg. van Reenensingel – Harderwijkerweg
 - Nr. 4 - Kruispunt Burg. van Reenensingel – Heuvellaan – Gentseweg
 - Nr. 7 - Kruispunt Burg. Jamessingel – Burg. Mijssingel
 - Nr. 9 - Kruispunt Burg. Jamessingel – Rijsselseweg

De nummers corresponderen met de nummers op het kaartje in de hiernavolgende figuur. Op deze kruispunten is de verkeersbelasting een stuk groter dan verderop aan de Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel en de Goverwellesingel. In dit geval is het daarom niet mogelijk om op deze kruispunten zonder verkeerslichten het verkeer goed af te wikkelen. De Goudse Poort is de belangrijkste en drukste in- en uitvalsweg voor autoverkeer van/naar Gouda. De verkeersdruk is hier dan ook hoog, en daarom zijn deze maatregelen nodig.

Hoe een kruispunt functioneert is afhankelijk van hoeveel verkeer er vanuit de verschillende richtingen overheen rijdt. Bij de kruispunten rond de spoorzone is deze verkeersbelasting groter dan verderop langs de stedelijke randweg. Verderop langs de stedelijke randweg is de verkeersdruk lager en zijn er kansen om de verkeerslichten juist weg te halen en hier voorrangspunten voor terug te brengen. Deze voorrangspunten hebben als voordeel dat de

doorstroming voor auto- en fietsverkeer verbetert alsmede de oversteekbaarheid. Welke kruispuntvorm mogelijk is, is dus afhankelijk van de lokale verkeersbelasting. En deze verkeersbelasting varieert over de verschillende delen van de randweg. De Goudse Poort is bijvoorbeeld een stuk drukker dan de Goudse Houtsingel en Goverwellesingel. Wel is bekeken of voorrangspunten ook mogelijk zijn op de diverse kruispunten in de Spoorzone, maar dit is niet het geval, behalve op kruispunt 5.



In figuur 3.1 is de huidige vorm van de onderzochte kruispunten aangegeven:

- Verkeerslicht
- Voorrangskruispunt
- Nieuw kruispunt

Punt 8 omvat meerdere kruispunten.

7. In totaal is voor de Spoorzone ruim 30 miljoen euro nodig. Dit is inclusief BOR maatregelen (riool, spelen, afval etc.) Niet alle investeringen zijn op korte termijn nodig, daarom wordt voorgesteld om te kiezen voor een gefaseerde investerings- en financieringsstrategie die een nadrukkelijke koppeling kennen met concrete ontwikkellocaties. Onderscheid wordt gemaakt in investeringen op de korte termijn (2020-2025) gekoppeld aan de ontwikkelingen. Het gaat dan om een gemeentelijke investering van ca. 7 miljoen euro. Uitgangspunt binnen de Spoorzone is dat zoveel mogelijk wordt ingezet op bijdragen van derden aan de investeringen in het openbaar gebied. Per planontwikkeling wordt bepaald in welke mate kan en moet worden bijgedragen. Volledig kostenverhaal is echter niet haalbaar en daarom is er altijd een investering door de gemeente nodig. Vanuit het VCP is in totaal 6,6 miljoen gereserveerd voor de maatregelen Spoorzone, verdeeld over twee tranches. De verdeling is gedaan op basis van wat de autonome ontwikkeling is, en wat specifiek gerelateerd is aan de Spoorzoneontwikkeling. De maatregelen die nodig zijn in het kader van de autonome ontwikkeling komen voor rekening van het VCP. Binnenkort volgt een raadsmemo waarin de gemeenteraad wordt geïnformeerd over de benodigde investeringen in het openbaar gebied en het bijbehorende kostenverhaal.

8. ■ Eind 2021 wordt in het kader van het asfaltonderhoudscontract de Ridder van Catsweg (deel Plaswijckweg-Burg.van Reenensingel) geasfalteerd. De werkzaamheden moeten passen binnen de bestaande rijbaanbreedte. Te denken valt aan plaatsen verkeersborden, belijning wegdek, fiets- en oversteekvoorzieningen op een verhoging / plateau. Momenteel wordt hiervoor een ontwerp opgesteld. De uitwerking kan samen met het wijkteam en een eventuele klankbordgroep van bewoners, omwonenden worden opgepakt.