

Technische vragen

Van : Marc de Groot (VVD)
Datum vraag : 28 mei 2021
Onderwerp : Verkeerscirculatieplan Gouda
Commissiegriffier : Mirjam Hartkamp
Datum antwoord :

Vragen:

Raadsvoorstel

Artikel 2.3; pagina 3; Nieuwe Veerstal

1. Waarom wil de Gemeente Gouda dit door Roots aangegeven risicovolle afsluiting van de Nieuwe Veerstal toch gaan ondervinden terwijl het meer nadelen dan voordelen met zich meebrengt?
2. De Gemeente Gouda is voornemens om de pilot te gaan evalueren. Na welke periode zal dit geschieden?
3. Waaruit blijkt dat een autoluwe Nieuwe Veerstal tot een aantrekkelijk verblijfsgebied gerealiseerd kan worden?
4. Er wordt gesproken van (op termijn parkeervrije) grachten welke consequentie geeft dat voor inwoners, ondernemers en toeristen?

1. De gemeente heeft al lange tijd de ambitie om het Nieuwe Veerstalgebied aantrekkelijker te maken. De aanleg van de Zuidwestelijke Randweg in 2012 is een eerste stap hierin geweest, zodat regionaal verkeer niet meer over de Nieuwe Veerstal hoeft te rijden. De Nieuwe Veerstal is een historische plek voor Gouda, en in de huidige situatie is er weinig ruimte voor fietsers en voetgangers. Vanuit de binnenstad is het nu moeilijk om het water te beleven. Ruimtelijk zijn er dan ook hele mooie kansen om van dit gebied een aantrekkelijke plek te maken, en daarom is het college overtuigd van de kansen die deze maatregel kan opleveren voor de stad Gouda als geheel. Omdat uit de modelberekeningen blijkt dat een afsluiting een verkeerskundige uitdaging is, is het voorstel om een pilot uit te voeren om de verkeerseffecten in praktijk te ervaren. De ervaringen ten tijde van de dijkverbetering in 2017/2018, waar ook verkeer via de Zuidwestelijke randweg werd omgeleid, geven ook aan dat de infrastructuur dit in de praktijk redelijk goed aan kon.

Met de pilot bekijkt de gemeente wat de verkeerseffecten in de praktijk zijn en of de verkeersafwikkeling en doorstroming van de N207 (Zuidwestelijke randweg) het toelaat om over te gaan op een definitieve instelling van deze maatregel. Juist door dit als pilot aan te pakken zijn de risico's te mitigeren, en wordt na monitoring en evaluatie pas besloten of overgegaan kan worden tot een definitieve herinrichting.

2. De invulling van de pilot en op welke manier en hoe lang wordt gemonitord is onderdeel van het monitoringsplan, dat samen met stakeholders wordt opgesteld.
3. Zie antwoord 1.
4. Het college wil benadrukken dat het doel is om de binnenstad aantrekkelijker te maken voor iedereen, zowel bewoners als ondernemers. Daartoe dient de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren (minder verkeer), en dient Gouda aantrekkelijker te worden voor bezoekers om te recreëren en te winkelen. Het college is van mening dat zowel bewoners als ondernemers positieve effecten ervaren van een autoluwe binnenstad. Parkeerplaatsen worden pas weggehaald als er voldoende alternatieve mogelijkheden zijn. Een van de eerste stappen hierin is het beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit in parkeergarages/-terreinen.

Artikel 2.4; pagina 3

5. De omgevingsdienst heeft onderzocht of deze geluidstoenames zijn te reduceren met mitigerende maatregelen. Kunt u aangeven aan welke mitigerende maatregelen wordt gedacht?

Dit zijn geluidsreducerende asfaltdeklagen.

Artikel 2.5; pagina 4

Het voorstel is om op termijn de toegang te reguleren voor alle voertuigen die de binnenstad willen inrijden, om zo het parkeren slimmer te regelen

6. Wat wordt hier bedoeld met reguleren in relatie tot het slimmer parkeren?

Uit de parkeeronderzoeken die zijn gedaan, in relatie tot een kentekenonderzoek, is inzicht gekregen in wie allemaal de binnenstad in- en uitrijdt en hoe geparkeerd wordt, zowel op straat als op parkeerterreinen- en garages. Uit deze cijfers blijkt dat er veel restcapaciteit is op bepaalde momenten van de dag en doorgaand verkeer door de binnenstad rijdt. Door dit beter (slimmer) te reguleren, door te verwijzen naar garages/-terreinen, een selectieve toegang en andere maatregelen, ontstaat ruimte voor een andere invulling van het openbaar gebied.

Artikel 2.6; pagina 4

Gedurende deze uitwerking toetst de gemeente de (verkeers)effecten

7. Hoe wil de Gemeente Gouda hier gaan toetsen, met welke frequentie en toetsingsmethodiek?

Na het vaststellen van het VCP stelt de gemeente een monitoringsplan op, samen met betrokkenen, waarin antwoord op deze vragen een plek krijgen. Onderdeel hiervan zijn in ieder geval de verkeersdoorstroming (bereikbaarheid), intensiteiten (leefbaarheid), economische effecten, milieueffecten. Het gaat hierbij om een jaarlijkse monitoring.

Artikel 3.1; pagina 4

Om dit te ondervangen is het monitoren van de (verkeers)effecten buiten op straat een wezenlijk onderdeel van het VCP...

8. Hoe wil de Gemeente gaan monitoren?

Zie antwoord op vraag 7.

Artikel 3.3; pagina 5

De brandweer mag namelijk maar maximaal 20 km/u sneller rijden dan de maximaal geldende snelheid.

9. Is er in (levensbedreigende) noodsituaties een mogelijkheid voor acute ontheffing of gedogen van die maximale geldende snelheid?

De brandweer heeft in de brancherichtlijn Optische en Geluidsignalen Brandweer 2017 opgenomen dat brandweervoertuigen (> 5000 kg TMM) met optische en geluidssignalen maximaal 20 km/uur harder mogen ten opzichte van de geldende snelheid. Kleine voertuigen (≤ 5000 kg TMM) mogen 40 km/uur harder (gelijk aan politie en ambulance).

Voor de (grote) brandvoertuigen (zoals tankautospuiten, redvoertuigen en waterongevallenwagens) geldt maximaal 20 km/uur harder.

De kleine voertuigen worden voornamelijk door piketfuncties gebruikt.

Er zijn er geen mogelijkheden tot ontheffing. Ook de politie heeft te maken met de brancherichtlijnen en mag niet meer dan 40 km boven de geldende max. snelheid rijden. Uiteraard zijn ook hier weer uitzonderingen op, maar dan wordt dit in overleg met de meldkamer gedaan. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij een achtervolging. Echter blijft ook voor de hulpdiensten artikel 5 van de WVV 1994 bestaan.

Artikel 3.4; pagina 5

Deze no-regret maatregelen zijn reeds in voorbereiding en worden de komende twee jaar uitgevoerd. Het VCP is aanvullend hierop.

10. Als het VCP aanvullend is wat is dan het basisbestandsdeel van deze no-regret maatregelen?

Op pagina 66 van het VCP is een kaart opgenomen met de projecten van de 1ste tranche + de no-regret maatregelen met omschrijving. Ook is de raad op 16 december 2020 geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van deze no-regret maatregelen.

Artikel 5; pagina 6

Voor mensen met een beperking blijft het altijd mogelijk om te parkeren op de speciale gehandicaptenparkeerplaatsen.

Wij krijgen signalen uit de samenleving dat invalideparkeerplaatsen verdwijnen en deze trend wordt in het VCP doorgetrokken.

- 11. a) Kunt u aangeven wat hiervan de reden is?
- b) Kunt u een overzicht geven van het aantal plekken per jaar vanaf 2015?
- c) Kunt u aangeven hoeveel plekken er volgens het VCP moeten komen?

11a. Met het VCP verdwijnen geen gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit jaar (2021) worden alle parkeerplaatsen beschikbaar gesteld voor het gratis parkeren door minder validen met een gehandicaptenparkeerkaart

11b De locaties en het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen zijn de afgelopen jaren nagenoeg ongewijzigd gebleven en zijn terug te vinden op:

[internet_invalideparkeerplaatsen \(gouda.nl\)](http://internet_invalideparkeerplaatsen(gouda.nl))

11c. Met het VCP blijven de huidige gehandicaptenparkeerplaatsen zoveel mogelijk in stand en waar mogelijk en nodig worden deze uitgebreid. Dit is onderdeel van de verdere uitwerking van de maatregelen van de uitvoeringsagenda.

Op bepaalde plekken in de stad waaronder Klein Amerika en winkelcentrum Bloemendaal zijn invalideparkeerplaatsen vervangen door elektrisch parkeren met laadpalen.

12. Wat is hier de reden voor?

Op beide locaties zijn gehandicaptenparkeerplaatsen niet vervangen door parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen.

Invalideparkeerplaatsen moeten volgens de CROW richtlijn een bepaalde afmeting hebben. De plekken moeten groter zijn omdat mensen bijvoorbeeld vanuit de auto in een rolstoel moeten overstappen of omdat de auto een rolstoellift heeft.

In de stad zijn op dit moment al meerdere plekken die niet voldoen aan deze richtlijn.

- 13. a) Worden deze plekken aangepast aan de CROW richtlijn?
- b) Waarom wel/waarom niet?
- c) En neemt de gemeente de richtlijn over in de aanleg van nieuwe plekken?
- d) Waarom wel/waarom niet?

a. Als dit mogelijk is, worden de plekken aangepast aan de CROW richtlijn

- b. In het profiel moet het wel mogelijk zijn om de extra breedte van dergelijke plekken kwijt te kunnen. Het is soms al niet mogelijk om bijvoorbeeld een voldoende breed trottoir te maken. Een inrichting volgens de CROW richtlijnen is uitgangspunt, maar in gevallen onhaalbaar.
- c. Zoveel mogelijk
- d. Zie b.

Artikel 6; pagina 6

Zorgen zitten met name in het parkeren van de binnenstad en de knip bij de Kattensingel. Ook de mogelijke komst van de supermarkt aan de Fluwelensingel baart de bewoners daar zorgen. De bewoners van de Bodegraafsestraatweg maken zich zorgen over de grote verkeersdruk die ook met dit VCP slechts gedeeltelijk terug te brengen is.

- 14. a) Welke zorgen wordt hier bedoeld tav parkeren binnenstad?
 - b) Wat kan er nog verder gedaan worden om die zorgen verder te verkleinen?
- a. In de zienswijzennota die als bijlage bij het raadsvoorstel zit, zijn alle zorgen opgenomen. In grote lijnen zijn de zorgen het verdwijnen van parkeerplaatsen, een grotere loopafstand naar parkeergelegenheid, de waardevermindering van woningen, veranderen van de demografische samenstelling van de binnenstad, weghalen van laad- en losmogelijkheid, verminderde bereikbaarheid van de binnenstad en de economische effecten daarvan.
- b. Het college wil benadrukken dat het doel is om de binnenstad aantrekkelijker te maken voor iedereen, zowel bewoners als ondernemers. Daartoe dient de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren (minder verkeer), en dient Gouda aantrekkelijker te worden voor bezoekers om te recreëren en te winkelen. Het college is van mening dat zowel bewoners als ondernemers positieve effecten ervaren van een autoluwe binnenstad, wel willen we graag met betrokkenen aan de slag om de maatregelen verder uit te werken en de vragen verder te beantwoorden. Het college heeft met het VCP een voorstel gedaan, die bestaat uit drie pijlers:
 - a. Verbeteren ruimtelijke kwaliteit.
 - b. Sturen op parkeren.
 - c. Sturen op toegankelijkheid.

Voor elke van deze pijlers is er in het VCP een stip op de horizon gezet waar het college op de lange termijn naar toe zou willen streven. De weg hiernaartoe dient nog nader ingevuld te worden. Dit betekent ook dat de maatregelen niet van de een op de andere dag zijn ingevoerd, en dat de gemeente bijvoorbeeld pas overgaat tot het weghalen van parkeerplaatsen als de parkeersituatie in de binnenstad dat toelaat. Wel is het college van mening dat de binnenstad niet gemaakt is voor zoveel (vracht)auto's als er nu geparkeerd staan en doorheen rijden, en ziet de kansen die een autoluwe binnenstad met zich meebrengt. Door het verminderen van parkeerplaatsen komt ruimte vrij voor extra (klimaat-adaptief) groen, voor verblijfsruimte, voor horeca, voor fietsparkeergelegenheid en meer. Ook deze vrijgekomen ruimte is samen met bewoners en ondernemers in te vullen.

Alle gebruikers van de binnenstad zullen bij moeten dragen aan het aantrekkelijker en autoluw maken van de binnenstad, zowel bewoners, als ondernemers en bezoekers. Het college vraagt de gemeenteraad om in te stemmen met het Verkeerscirculatieplan, waarna de gemeente aan de slag gaat met het uitwerken van concrete maatregelen, zoals een parkeerstrategie voor de binnenstad waarin ook wordt gekeken of en waar extra parkeercapaciteit nodig is. Het VCP schetst de kaders om de maatregelen voor de autoluwe binnenstad samen met de stad verder uit te werken. De parkeerstrategie zal vorm moeten krijgen in nieuw parkeerbeleid, waar de gemeenteraad zich t.z.t. over zal buigen. Deze uitwerking van de parkeerstrategie vindt plaats in samenspraak met bewoners en ondernemers.

15. a) Wanneer wordt die nieuwe supermarkt verwacht?

b) Welke mogelijkheden zijn er om die zorgen van de Fluwelensingel bewoners weg te nemen?

Uitspraak van de Raad van State rond de supermarkt wordt binnenkort verwacht, hopelijk nog in juni. Als de bezwaren van bewoners ongegrond worden verklaard, wordt het uitwerkingsplan onherroepelijk. Dit betekent dat er een bouw aanvraag kan worden ingediend, en kunnen de bewoners zich in die procedure nog voegen (maar als het gaat over verkeer wordt dan verwezen naar de onherroepelijkheid van het uitwerkingsplan).

16. a) Waar zit die winst van het gedeeltelijke terugbreng van de (spits) verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg?

b) Wat is er in de toekomst meer mogelijk om die verkeersdruk tot een acceptabel niveau terug te brengen?

In het VCP zijn verschillende maatregelen opgenomen die positieve effecten hebben op de verkeerssituatie van de Bodegraafsestraatweg Noord. Uit verkeersonderzoek blijkt dat zo'n 15% op deze weg regionaal doorgaand verkeer betreft. Dit verkeer rijdt idealiter via de hoofd- en randwegen. Diverse maatregelen dragen bij aan een vermindering van het verkeer over deze weg, door onder meer het regionale verkeer te stimuleren via andere routes te rijden. Deze maatregelen zijn:

- a. het verbeteren van de doorstroming op de stedelijke en provinciale randwegen, waardoor deze routes aantrekkelijker worden t.o.v. van de Bodegraafsestraatweg;
- b. op de Bodegraafsestraatweg-Zuid, de Zwarteweg en de Joubertstraat wordt 30 km/u ingesteld, wat deze relatief veel gebruikte route voor regionaal doorgaand verkeer minder aantrekkelijker maakt, en waardoor routes via het hoofd- en randwegennet juist weer aantrekkelijker worden;
- c. het éénrichtingscarré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg, zorgt ervoor dat doorgaand verkeer door Gouda te maken krijgt met extra

rijdafstanden, waardoor ook de route via de Bodegraafsestraatweg minder aantrekkelijk wordt.

Ook op de Bodegraafsestraatweg Noord zelf worden ook maatregelen genomen. In het kader van geluidssanering worden reeds maatregelen voorbereid om stil asfalt aan te brengen. Dit draagt bij aan het verminderen van geluidshinder voor aanwonenden.

Ook is in het VCP opgenomen om het wegprofiel van de Bodegraafsestraatweg Noord visueel te versmallen, en enkele plateaus met oversteekvoorzieningen aan te leggen. Daarmee wordt de snelheid van het autoverkeer verminderd, en worden hiaten in de verkeersstroom gecreëerd zodat het voor aanwonenden makkelijker wordt de weg op te komen.

Op basis van verkeersmodelberekeningen wordt verwacht dat met deze maatregelen de verkeersintensiteiten op de Bodegraafsestraatweg Noord met zo'n 15% zal afnemen. Daarmee wordt in 2030 net niet aan de maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 15.000 verkeersbewegingen per dag voldaan. De Bodegraafsestraatweg Noord blijft dan ook een drukke weg, echter ziet de gemeente en de experts geen aanvullende maatregelen (die zonder knelpunten elders) voldoende effect sorteren

Elektrisch parkeren:

17. a) Heeft de gemeente Gouda een parkeerbeleid voor elektrisch parkeren?
- b) Hoe wordt laadpaalkleven voorkomen?
- c) Wat zijn de regels omtrent laadpaalkleven?
- d) Is laadpaalkleven verboden en zo ja, hoe wordt dit gehandhaafd?
- a) Inwoners die over een elektrische auto beschikken maar niet de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren, kunnen een verzoek indienen voor plaatsing van een laadpaal in de openbare ruimte.
- b) De elektriciteitsleveranciers zijn aan het onderzoeken in hoeverre maximaal gebruik van de laadpalen mogelijk is. Bijvoorbeeld door laden onmogelijk te maken wanneer een voertuig nog voor meer dan 80% volgeladen is. Ook informeren bewoners elkaar onderling over een 'parkeerplaatswissel' wanneer een auto is volgeladen.
- c) Er zijn geen regels voor/tegen laadpaalkleven en er kan niet op gehandhaafd worden.
- d) zie c.

Antwoorden:

