

Technische vragen

Van : GroenLinks, Ruben den Uijl
Datum vraag : 4 september 2022
Onderwerp : Nota Verkeerslichten Gouda
Datum antwoord : 7 september 2022

Vragen en antwoorden

1. **Op pagina 4 van de nota wordt het wachttijd criterium beschreven. Waar zijn de cijfers op gebaseerd die daar gehanteerd worden voor het langzame verkeer? Zijn die cijfers gebaseerd op de Goudse situatie en zo ja; hoe zijn die tot stand gekomen?**

Dit zijn landelijke richtlijnen, op basis van ervaringen bij wegbeheerders en vastgelegd in CROW publicatie ASVV.

2. **Op pagina 5 van de nota wordt gesproken over het verkeersveiligheidscriterium. Er staat dat een iVRI wordt overwogen bij verschillende situaties die zich kunnen voordoen. Daarover hebben we enkele vragen:**

- a. **Waar is de 12 seconden gemiddelde wachttijd en de 10% meer dan 30 seconden wachttijd voor langzaam verkeer op gebaseerd?**

Dit zijn landelijke richtlijnen, op basis van de bron, zoals vermeld in bijlage 1B: Ministerie van Infrastructuur en Milieu: Basis voor een Nota (i)VRI's.

- b. **Waarom is de grens op vijf of meer letselongevallen per jaar gelegd voordat overwogen wordt of een iVRI als verkeersveiligheidsmaatregel kan dienen? Kan die grens ook lager gelegd worden? Zo ja, wat zijn de gevolgen daarvan?**

Zie antwoord op vraag 2a.

3. **Op pagina 5 van de nota wordt onder duurzaamheid gezegd dat verbeterde doorstroming leidt tot minder klimaatschade. Verbeterde doorstroming is in essentie een vergroting van de capaciteit van een weg door een efficiënter gebruik. Extra capaciteit heeft een aanzuigende werking en zorgt voor invulling van de extra capaciteit door o.a. latente vraag. en meer gebruik door huidige gebruikers. In hoeverre zorgt een verbeterde doorstroming tot extra vraag van automobilititeit door de latente vraag die in de markt zit? Levert deze extra groei van automobilititeit over de hele linie, dus ook voor andere ritten en in uitstoot buiten Gouda, nog steeds een CO2-besparing op afgezet tegen de milieuwinst van verbeterde doorstroming in Gouda?**

Bij verkeerslichten bekent een verbeterde doorstroming vooral minder stops. En voertuigen stoten juist de meeste schadelijke stoffen uit bij afremmen en optrekken. Zodra de gemeente het aantal stops weet te verminderen is er sprake van een positief effect op uitstoot en dus minder klimaatschade. Met het Verkeerscirculatieplan is nadrukkelijk ingezet op een verbeterde doorstroming op de randwegen, waar juist de verkeerslichten staan, zodat het voor gemotoriseerd verkeer aantrekkelijker worden om voor deze route te kiezen in plaats van door Gouda. De aanzuigende werking is modelmatig niet waargenomen, wel de verschuiving van verkeer naar de randwegen.

4. **Op pagina 7 van de nota wordt onder het wensbeeld autoverkeer gesteld dat de hoofdwegen aantrekkelijker gemaakt moeten worden. Kan toegelicht worden waar ons hoofdwegenet niet aantrekkelijk genoeg is en waar de signalen voor een huidig onaantrekkelijke situatie vandaan komen?**

Dit is uitgebreid omschreven in het Verkeerscirculatieplan.

De doorstroming op de randwegen is niet optimaal. Dit komt omdat de kruispunten te weinig capaciteit hebben, met name in de toekomst als het inwoneraantal van Gouda

stijgt door woningbouw. Daarom wordt ingezet om deze hoofdwegen robuust te maken, waarna ook verkeer dat nu door Gouda rijdt van deze extra capaciteit gebruik kan gaan maken.

- 5. Voor mensen met een visuele beperking zijn o.a. rateltickers essentieel om volwaardig deel te kunnen nemen aan het openbare leven. Interpreteren we de tekst op pagina 8 van de nota juist dat de gemeente Gouda rateltickers als standaard functionaliteit ziet en die dus overal actief zijn op alle tijdstippen gedurende een etmaal? Hoe werken de rateltickers tijdens de energiebesparingsstand tussen 23:00 en 06:00 en is dat veilig voor mensen met een visuele beperking?**

De interpretatie is juist dat Gouda rateltickers als standaard functionaliteit ziet. Wat dit betekent en hoe dit verder uitgewerkt wordt komt aan de orde bij uitvoeringsactie 1: aanpassen van het Programma van Eisen (LIOR).

- 6. Aanvullend op vraag 5 over rateltickers, is duidelijk wat de parallelle groenstand van de verkeerslichten doet met de snelheid van verkeersdeelnemers in de avonden?**

Onduidelijk is wat bedoeld wordt met parallelle groenstand. Als dit gaat over wachtstand groen, dan is een mogelijk nadeel daarvan dat inderdaad de snelheid omhoog kan gaan. In de rustige (nachtelijke) uren kan daarom een wachtstand rood ingesteld worden om dit tegen te gaan. Tevens heeft dit als voordeel dat een voertuig op de zijrichting niet hoeft te wachten op het verstrijken van de geeltijd van de hoofdrichting als daar niemand rijdt. Daartegenover staat dat bij wachtstand rood voertuigen weer vaker moeten stoppen, met daardoor meer uitstoot en meer klimaatschade.

- 7. Hoe zijn de streefwaarden op pagina 10 van de nota tot stand gekomen? Is het mogelijk die streefwaarden aan te passen zodat fietsen en wandelen aantrekkelijker gemaakt kan worden?**

De streefwaarden van de verschillende modaliteiten komen uit de Mobiliteitsplan 2017-2026 en zijn verder aangevuld in tijdens de werksessies met de begeleidende werkgroep, en daarmee ambtelijk gedragen. Bij het monitoren van de werking van de verkeerslichten (uitvoeringsactie 3) zal overigens het realiteitsgehalte van de streefwaarden nog getoetst worden. De streefwaarden van fietsers en wandelaars zijn al ambitieus.

- 8. Op pagina 15 van de nota wordt gesproken om fietsers tot Use Care Prioriteit te maken, maar dat nog niet zeker is. Waar hangt dat vanaf en wanneer wordt daar een besluit over genomen?**

In principe is (ook in de subsidieaanvraag bij het Ministerie) op alle kruispunten die de komende jaren omgebouwd worden tot iVRI de Use Case prioriteren Fiets voorzien. Succes en effect van die Use Case hangt vooral af van de ingestelde prioriteitsniveau's voor Fiets en overige verkeersdeelnemers. Daarnaast zullen ook meer fietsers 'connected' moeten zijn (=rondrijden met fietsapps als RingRing of Schwung) om de Use Case goed te laten functioneren. In het uitvoeringsprogramma (uitvoeringsactie 8) is voorzien dat de gemeente het gebruik van fietsapps gaat promoten.

- 9. Op pagina 15 van de nota staat dat er de komende 2 jaar 9 VRI's voor iVRI's worden vervangen. Op alle andere plekken wordt gesproken over 7 iVRI's die VRI's vervangen en 4 nieuwe iVRI's. Waarom verdwijnen er 9 VRI's en komen er 7 iVRI's voor terug?**

Dit is inderdaad verwarrend en niet consistent. De juiste aantallen staan in de subsidieaanvraag: 7 VRI's worden vervangen door een iVRI en er zijn 4 nieuwe iVRI's voorzien. (die overigens al in het VCP zijn benoemd).

Hieronder de tabel met de locaties.

			Te faciliteren doelgroepen
Haastrechtsebrug - Fluwelensingel	VRI 60/61	Vervanging	Fiets OV
Goudkade - Industrierweg		Nieuwe VRI	Fiets
Burg. Van Reenensingel - Goudse Houtsingel	VRI 11	Vervanging	Auto Fiets OV
Nieuwe Gouwe OZ - Industriestraat - Steve Bikobrug	VRI 51	Vervanging	Auto Fiets
Burg. van Reenensingel - Goudse Poort	VRI 3	Vervanging	Auto Fiets
Burg. Jamessingel - Dreef	VRI 5	Vervanging	Fiets OV
Burg. Jamessingel - Nieuwe Gouwe OZ - Goudse Poort	VRI 4	Vervanging	Auto Fiets OV
Zwarteweg - Graaf Florisweg	VRI 16	Vervanging	Auto Fiets OV
Achterwillenseweg - Zwarteweg		Nieuwe VRI	Auto Fiets OV
Burg. Jamessingel - Rijsselseweg		Nieuwe VRI	Fiets OV
Burg. Jamessingel - Mijssingel		Nieuwe VRI	Fiets OV