

Technische vragen

Van : ChristenUnie, Mirjam Roos
Datum vraag : 6 mei 2025
Onderwerp : VCP
Commissiegriffier : Erwin Bok
Datum antwoord : 7-5-2025

Raadsmemo

1 De raad heeft vastgesteld dat er iedere bestuursperiode een evaluatierapport van het VCP wordt opgeleverd. Bovendien wordt de voortgang van de uitvoering en de effecten van de maatregelen jaarlijks gemonitord.

‘Aan het eind van elke tranche volgt er een evaluatierapport, die de evaluatie van de maatregelen van de tranche bevat en een voorstel doet voor het maatregelpakket voor de volgende tranche. Hierbij is rekening gehouden met de raadsperiodes, zodat elke raad een evaluatierapport kan behandelen. Dit gebeurt op een adaptieve manier, waarbij projecten naar voren of juist naar achteren worden verplaatst op basis van waar het VCP staat ten opzichte van de doelstellingen. Deze evaluatierapportage wordt door de raad vastgesteld, conform het besluit van de raad in juni 2021.’

- A. Waarom wil het college hiervan afwijken en geen evaluatierapport opleveren in 2025? Er kan toch een overzicht worden gemaakt van kosten, projecten en planning, zodat de raad kan bepalen of projecten naar voren of juist naar achteren worden verplaatst? Dit is toch bij uitstek de rol van de raad?
- B. Het budget voor de 1^e tranche is al beschikbaar gesteld door de raad, tot 2027. Welke projecten uit de 1^e tranche vertragen tot na 2027? Wat zijn de gevolgen van de nieuwe VCP-financiering voor deze projecten?
- C. ‘De raad wordt vanaf nu geïnformeerd over collegebesluiten over nieuwe ontwerpen voor nieuwe projecten met een waarde vanaf 1 mln, voor de uitvoering start.’ Wat was eerst de werkwijze en wat is het verschil?
- D. In de memo van 1 februari 2022 Programmaplan VCP 2022 staat dat het college de raad actief informeert als een project uit de 2^e tranche of de reservelijst naar de 1^e tranche gaat. Dit vraagt namelijk een keuze van de raad om hiervoor middelen beschikbaar te stellen.. Dit geldt voor extra projecten 23 en 32, voor project 64 deelmobiliteit en mobiliteitshubs, voor project 45 Fietsstraat Jacob van Lennepkade. Wanneer worden deze wijzigingen van het VCP aan de raad voorgelegd voor besluitvorming?

Voortgangsrapportage

1 pag 12 Voortgangsrapportage.

- A. Aanvullende projecten: de keuze is gemaakt om projecten niet uit te voeren. Welke zijn dit?
- B. Er staat bij ‘Kosten zijn gecompenseerd door 18% inflatiecorrectie. Wat wordt hiermee bedoeld?

2. In de 1^e tranche waren projecten opgenomen die tussen 2022 en 2027 gerealiseerd zouden worden.

- A. Welke no-regret projecten zijn vertraagd ten opzichte van de Uitvoeringsagenda VCP 2022?
- B. Welke van de overige 23 projecten zijn vertraagd?
- C. Wat is de reden van de vertraging?
- D. Wat is de impact van de vertraging per project op andere projecten?

3 Er zijn 20 extra projecten toegevoegd aan het VCP

A Wanneer zijn de 20 extra projecten toegevoegd en door wie?

B Uit welk extra budget worden deze extra projecten betaald?

4 Factsheet 7: Spoorzone

Er is 6.600.000 begroot in tranche 1. Dit is daarna opgesplitst in 4,6 mln in tranche 1 en 2 mln in tranche 2.

- A. Er wordt gesteld dat door het opsplitsen van dit project in twee tranches, project 18 naar voren gehaald kon worden. Dit project was echter al opgenomen in de 1^e tranche. Wat wordt hiermee bedoeld?
- B. Waarom is er 11,4 miljoen extra nodig voor de Spoorzone?
- C. Wat zijn de consequenties voor de rest van het VCP als dit bedrag na 2028 moet worden betaald uit het jaarlijkse VCP-budget?
- E. Klopt het dat bijna alle projecten uit de 2^e tranche pas in 2032 starten, omdat bijna het volledige VCP budget van 2028-2032 opgaat aan de Spoorzone?

5 Factsheet 2 Nieuwe Veerstal en factsheets Extra projecten 20 en 23

A De raad heeft aangegeven dat de Nieuwe Veerstal autoluw kan worden in 2030 als aan randvoorwaarden is voldaan. Wanneer wordt het Kleiwegplein aangepakt?

B Er is volgens factsheet 23 een keermogelijkheid voor vrachtwagens nodig, van 450.000. Zou dit zonder aanpassingen aan de Nieuwe Veerstal niet nodig zijn?

6 Factsheet 10 KW-weg en factsheets Extra projecten 10 KW-weg en Oranjeplein

De KW-weg is naar voren gehaald om verkeersveiliger te maken voor voetgangers en fietsers. Het was oorspronkelijk 1 project voor 800.000. Nu wordt het opgeknipt in deelprojecten.

A Welke deelprojecten zijn er en hoeveel kosten die per deelproject?

B Er zijn extra beleidseisen zoals klimaatadaptatie. Hoeveel extra kosten vloeien voort uit klimaatadaptatie? Waarom worden die uit VCP betaald en niet uit klimaat/groen/anders?

C Omdat dit een project is van de reservelijst en de 2^e tranche én er extra budget nodig is, zou hiervoor een raadsbesluit nodig zijn. Wanneer wordt dit voorgelegd aan de raad voor besluitvorming?

D De KW-weg wordt vervroegd ten opzichte van de beheercyclus. Wanneer zou de KW-weg eigenlijk aan de beurt zijn voor groot onderhoud?

7 Het nieuwe 30 wordt toegelicht in de memo. Daarbij staat dat aparte fietsstroken of vrijliggende fietspaden de norm zijn.

- A. Waarom wordt op meerdere plekken in de stad gekozen voor fietsstraten, zoals de Ridder van Catsweg, Achterwillenseweg en Jacob van Lennepkade?
- B. Vrijliggende fietspaden zijn veiliger en aantrekkelijker, blijkt uit recent onderzoek van CPB en SWOV. Is het mogelijk om dit als norm op te nemen voor alle 30-km wegen (tenzij technisch niet inpasbaar)?

Antwoorden:

Raadsmemo

1A. Bij het opstellen van het Programmaplan VCP in 2022 was de gedachte dat in de loop van de eerste tranche al diverse projecten uitgevoerd zouden zijn, waarbij de effecten hiervan al zichtbaar zouden zijn. Een evaluatierapport in 2025 was passend om binnen de huidige raadsperiode de raad sturing te kunnen laten geven in de

uitvoering van het VCP. In de praktijk blijkt dat de voorbereiding van projecten langer duurt en de uitvoering nu pas goed op stoom komt. In de Voortgangsrapportage 2024 zijn de effecten opgenomen, waaruit blijkt dat deze niet zo groot zijn (zie kader bij argument 1.1). Een evaluatierapport in 2025 geeft dan ook te weinig informatie om te kunnen sturen op welke projecten in de programmering moeten worden opgenomen op basis van de gemeten effecten. De eerstvolgende evaluatierapportage van 2027 blijft wel in de planning staan. In dit rapport komt een definitieve opsomming van VCP projecten die de gemeente in de tweede tranche gaat uitvoeren.

1B: De maatregelen in de Spoorzone zijn vertraagd tot 2027 en verder. Alle projecten in de tweede tranche en verder vallen in het jaarlijkse taakstellende budget. De projecten van het VCP zijn op deze manier op te vangen als de looptijd doorloopt tot 2047.

1C. De eerdere werkwijze was dat is dat het college geen besluit nam over uitvoering en daarmee werd dus ook de raad niet geïnformeerd over de plannen. Het doel van deze nieuwe maatregel is om het college en de raad hiermee op de hoogte te brengen van de financiële risico's en de verschillende varianten die dan mogelijk op tafel liggen. Op basis hiervan kunnen college en raad keuzes maken, voordat de (financiële) stappen al zijn gezet. Daarnaast kunnen college en raad hiermee prioriteren in projecten en de scope aanpassen. Zo blijft de politiek betrokken en leidend in een soepele uitvoering van het VCP. Dit draagt bij aan de ambitie samenwerken uit het bestuursakkoord "Geef Gouda door!". Voornamelijk door tijdig te communiceren vanuit het College naar de Raad, en door transparantie en openheid. In het beslispunt wordt gesproken over projecten met een "risicovol profiel". Zoals de Raad weet wordt er momenteel een regeling risicovolle projecten ontwikkeld voor de beoordeling van projecten aan de hand van verschillende afwegingscriteria om het risicoprofiel van een project te kunnen vaststellen. Het bedrag van 1 miljoen euro is daarmee niet leidend. Aan de hand van die nieuwe regeling is het mogelijk dat een project, los van de omvang van de geraamde investeringssom, als risicovol aangemerkt kan worden.

1D De raad is met het programmaplan 2022 en met voortgangsrapportage 2024 actief geïnformeerd over de planning en fasering van de plannen. Deze passen nog binnen de financiële kaders die de raad ook heeft meegegeven, dus hier is geen besluitvorming voor nodig.

Voortgangsrapportage

1A . Dit ging in eerste instantie om project Koningin Wilhelminaweg, maar die is toch in de eerste tranche terecht gekomen. Project 50 fietsbrug Karnemelksloot, wordt pas later uitgevoerd. Daar is alleen een studie voor gedaan. Project 52: aanpassing Haastrechtsebrug en kruising, is ook niet doorgegaan vanwege de resultaten van de pilot. Als laatste is project 62: aanpassing bushaltes niet doorgegaan.

1B: De gemeenteraad heeft het VCP-budget van 12 miljoen (eerste tranche) verhoogd met 18% inflatiecorrectie, circa 2,1 miljoen euro.

2A. In principe zijn de no-regret maatregelen niet vertraagd, maar zijn gepland in om de eerste tranche uitgevoerd te worden.

2B. Anders dan de Spoorzone zijn geen VCP-projecten vertraagd.

2C. Voor de Spoorzone is dat de vertraging in het realiseren van de woningbouw, waardoor de infrastructuur ook pas later kan worden aangelegd.

2D. De impact is dat de randwegen (Burgemeester van Reenensingel) pas later op orde zijn, en maatregelen die impact hebben op de verkeersstromen ook pas later kunnen worden uitgevoerd. De herinrichting van het Kleiwegplein en benodigde afsluiting Kattensingel, kan dus niet in de tweede tranche worden uitgevoerd.

3A De projecten zijn toegevoegd bij het opstellen van het programmaplan VCP 2022 en later als de situatie zich voordeed. Dit heeft te maken met toezeggingen van de wethouder aan de Raad, bijvoorbeeld om de KW-weg te gaan herinrichten in de eerste tranche. Van sommige projecten was het nodig om al een studie te doen naar de mogelijkheden voor herinrichting, zodat de gemeente al inzicht kreeg zodat andere keuzes voor andere projecten gemaakt konden worden, bijvoorbeeld voor de herinrichting van de fietsinfra rond de Haastrechtsebrug (project 52) in relatie tot de renovatie van de brug. Voor diverse andere projecten bleek een uitvoering in de eerste tranche noodzakelijk om subsidie te kunnen ontvangen, bijvoorbeeld de twee doorfietsroutes naar Alphen en Bodegraven (project 46,48). Als laatste kwam er onverwachts een kans omdat vanuit beheer en onderhoud ineens de weg werd aangepakt, bijvoorbeeld project 32: Achterwillenseweg – fietsstraat.

3B. De aanvullende projecten worden uitgevoerd binnen het beschikbare VCP-budget. Op sheet 12 is te zien dat het beschikbare budget met circa 3,7 miljoen euro is verhoogd. Dit zijn met name subsidies die zijn verkregen.

Factsheet 7: Spoorzone

4A. Bij het vaststellen van het VCP van UVP VCP 2021 stonden zowel de Spoorzone voor 6 miljoen als de Kruising Goudkade-KW-weg (project 18) voor 2 miljoen op de lijst. Bij de besluitvorming werd duidelijk dat de raad 12 miljoen beschikbaar wilde stellen, en toen is de 6,6 miljoen van de Spoorzone verdeeld in de 4,6 en 2 miljoen, en ontstond ruimte om project 18 te programmeren.

4B. Dit blijkt uit de kostenraming van het voorlopige ontwerp Spoorzone. De scope van het project gaat verder dan alleen de infrastructuur, maar betreft ook het park en groenvoorzieningen. Ook blijken grotere ingrepen nodig te zijn, vanwege de hoeveelheid woningen die verwacht worden (circa 3000 in plaats van 1600 die bij het opstellen van de initiële raming nog in beeld waren)

4C/E. Dit klopt. Een groot deel van de eerder geprogrammeerde VCP-projecten in de 2^{de} tranche, wordt doorgeschoven tot na 2032. Dit betekent dat doelen van het VCP ook pas later bereikt worden, en dat het VCP t/m 2047 doorloopt ipv 2042.

Factsheet 2 Nieuwe Veerstal en factsheets Extra projecten 20 en 23

5A. Zie ook antwoord op vraag 2D. Door het verschuiven van de Spoorzone, kan pas na 2032 het Kleiwegplein worden aangepakt. Zie ook pagina 56 van het VCP over de volgorde van de projecten en het Kleiwegplein hierin. *“Voordat deze maatregelen genomen kunnen worden dient de verkeersafwikkeling op de alternatieve route voor autoverkeer via de Jamessingel en Goudse Poort op orde te zijn. Ook is het belangrijk dat de parkeerroute op orde is met een goed werkend parkeerverwijssysteem”*

5B. Volgens het wensbeeld vrachtverkeer maakt de Nieuwe Veerstal geen onderdeel uit van het vrachtwagen wegennet. Bij een keermogelijkheid scheelt dat al veel vrachtwagens over de Nieuwe Veerstal die noodgedwongen hierlangs moeten rijden.

Factsheet 10 KW-weg en factsheets Extra projecten 10 KW-weg en Oranjeplein

6A In onderstaande tabel zijn de kosten van de verschillende onderdelen en de kosten per onderdeel opgenomen.

onderdeel	VCP raming	nu	Subsidie	totaal
Noord	0,50	1,08	0,00	1,08
Oranjeplein	-	1,61	0,42	1,20
Zuid	0,54	3,15	0,34	2,81
Rotterdamseweg	0,89	1,47	0,13	1,34
Totaal	1,93 mln	7,31 mln	0,89 mln	6,42 mln

6B Vanuit diverse beleidsvelden zijn geen financiële budgetten beschikbaar, maar die liften mee op de aanpak door andere beleidsvelden zoals mobiliteit of beheer- en onderhoudsprojecten. De specifieke kosten voor de maatregelen voor klimaatadaptatie zijn niet uit de raming te halen.

6C. De raad heeft bij het vaststellen van het VCP al besloten om de KW-weg in de eerste tranche onder te brengen, zie eerder link naar de toezeggingen: *“De fiets-, en wandelveiligheid te verbeteren op de KW-weg, die dan ook als 30 km zone zal worden ingericht (2022).”* Voor de aanpak van de KW-weg in totaal is geen extra budget nodig, en is een besluit van de raad niet nodig.

6D: Groot onderhoud over de gehele KW-weg en het Oranjeplein was nog niet gepland.

Het Nieuwe 30

7A. Het Nieuwe 30 gaat specifiek in op de nieuwe wegcategorie “Gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u”. Hiervoor is nodig fietsstroken of aanliggende fietspaden (bij zeer hoge intensiteiten) te maken. Er zijn ook wegen die een inrichting als erftoegangsweg 30 km/u kunnen krijgen. Hierbij zijn geen fietsvoorzieningen nodig. Fietsstraten kennen een aparte inrichting, die alleen in 30 km/u wegen kunnen worden ingevoerd.

7B. Het onderzoek gaat uit van een situatie van drukke wegen, dan is een vrijliggend fietspad inderdaad veiliger dan fietsen op de rijbaan. Vrijliggende fietspaden zijn echter vaak niet inpasbaar, dat is de reden dat fietsers nu vaak op de rijbaan moeten fietsen, in de bestaande situatie vaak op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u (zoals Joubertstraat, singels, KW-weg etc). Als er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden, dan is het instellen van een GOW30 met fietsstroken de enige oplossing als de intensiteit van het autoverkeer te hoog is. Als de intensiteit laag is (onder de 6000 motorvoertuigen per dag) is het mengen van verkeer op dezelfde rijbaan zonder fietsstroken de beste oplossing.