Technische vragen

Van : Christiaan Quik
Datum vraag : 28 mei 2021
Onderwerp : Verkeerscirculatieplan

Datum antwoord : 31 mei 2021

De ChristenUnie heeft met interesse dit VCP gelezen en ziet dat er veel participatie heeft plaats gevonden. We hebben nog wel een aantal technische vragen.

Financiering, besluitvorming en draagvlak

1. Klopt onze constatering dat maatregelen en het budget in de verschillende tranches ook nog aangepast kunnen worden mocht dat gedurende de looptijd van het VCP nodig zijn, maar dat het VCP wel de 'hoofdroute' is?

   Ja dat klopt. Belangrijk onderdeel van het VCP is monitoring en evaluatie. Mocht daaruit blijken dat effecten anders uitpakken kan de 'hoofdroute' bijgestuurd worden. Het VCP vormt het kader waarbinnen de komende jaren projecten binnen Gouda uitgevoerd kunnen gaan worden, en onderdeel zijn van een afgewogen, integraal en samenhangend maatregelenpakket gebaseerd op een duidelijke visie waar naartoe wordt gewerkt. De evaluatie vindt plaats in samenwerking met de participanten (bewoners en ondernemers), op grond waarvan voorstellen voor de volgende tranche worden gedaan.

2. In hoeverre is met de vraag van het VCP van 12 miljoen in de komende Kadernota mogelijk om tot een sluitende begroting te komen?
   De € 12 mln. betreft investeringen – deel A, (dwz: wel geld lenen maar lasten rente+afschrijving (= kapitaallasten) in exploitatie). Deze worden opgeknipt in twee tranches: € 5 mln. en € 7 mln. De € 5 mln. leidt tot kapitaallasten te beginnen in 2025, die kapitaalslast 2025 vangt de gemeente binnen de begrotingsjaarschijf 2025 op. Op basis van het beeld dat de gemeente nu voor 2025 heeft leidt dit niet tot een niet-sluitende jaarschijf 2025.

3. Het VCP heeft een lange doorlooptijd (15-20 jaar). Het is lastig nu al een besluit te nemen voor de komende periodes. Er wordt gekozen voor het werken in tranches. Sluit de werkwijze van VCP aan op de werkwijze die gekozen is in het IHP? En waarover neemt de gemeenteraad per tranche nog een besluit?

   De werkwijze van het VCP sluit inderdaad aan bij die van het IHP. De gemeenteraad neemt per tranche een besluit over een nieuw pakket aan maatregelen met de bijbehorende kosten en dekking. Deze lijst aan maatregelen wordt samengesteld op basis van de logische volgordelijkheid van de uitvoering van het VCP inclusief de monitoring en evaluatie van de reeds uitgevoerde maatregelen. Het kan dus zijn dat bepaalde nieuwe inzichten of ontwikkelingen een heroverweging/andere prioriteitstelling nodig maken.

4. Gezien o.a. de evaluatie naar aanleiding van de 1e tranche en de lange doorlooptijd van het VCP, is de gedachte dat de gemeenteraad in de 2e tranche alleen een financieel besluit neemt of ook eerst voorafgaand nog een inhoudelijk besluit neemt over de opgenomen projecten in de tranche en de keuze die hierin wordt gemaakt?

   Voor de 2e en volgende tranches is een voorzet gedaan voor de benodigde maatregelen en projecten om uit te gaan voeren. Na monitoring en evaluatie van de 1e tranche zal de projectenlijst van de 2e tranche worden aangescherpt en samen met een kostenopgave bij de gemeenteraad worden aangeboden voor besluitvorming. De gemeenteraad kan zelf besluiten

meer of minder projecten (met bijkomende financiële gevolgen) op te nemen.

5. Is het een idee om aan zo'n tranche besluit ook per voorgestelde investering aan te geven op welke is geprobeerd op tot draagvlak te komen in de stad?

   Met het vaststellen van het VCP wordt door de gemeenteraad de koers met bijbehorende kaders uitgezet voor de komende 10-15 jaar. Elke opeenvolgende tranche die door de raad wordt vastgesteld bevat dan maatregelen die in de basis voldoende draagvlak hebben, die vervolgens samen met de stad worden uitgewerkt.

6. Bij alle 10 clusters van maatregelen die zijn voorgesteld zal deels ook nog meer moeten worden geparticipeerd. Voor bijvoorbeeld de binnenstad staat in het VCP al dat dit wordt gedaan. Geldt dit ook voor de andere projecten? En hoe wordt geprobeerd om bij de diverse maatregelen te komen tot voldoende draagvlak?

   Het VCP is een concretisering van het Mobiliteitsplan, maar is nog geen uitwerking van alle afzonderlijke maatregelen die zijn opgenomen in het maatregelenpakket. Bij de nadere uitwerking van maatregelen zal participatie met omgevingspartijen plaatsvinden, om de concretisering en uitwerking van maatregelen te bespreken. Het VCP geeft kaders en richting aan deze maatregelen waarbinnen de uitwerking plaats moet vinden.

7. Op welke wijze wordt de gemeenteraad straks op de hoogte gehouden van de uitvoering van het VCP en de ingezette middelen?

   Dit gebeurt door middel van het P&C cyclus, maar ook met aanvullende raadsmemo's zoals ook bij de no-regret maatregelen wordt gedaan.

8. Er wordt verder gewerkt aan een binnenstad strategie ten aanzien van het VCP. Op welke wijze wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de voortgang en uitkomsten van dit onderdeel van het VCP? En stelt de gemeenteraad op een later moment nog deze strategie vast?

   Ja, deze strategie wordt aan de raad ter besluitvorming voorgelegd. Met het vaststellen van het VCP geeft de gemeenteraad al wel kaders mee voor het opstellen van deze strategie

9. Stelt de de gemeenteraad straks ook de actualisatie van de nota zwaar verkeer vast gezien haar kaderstellende rol?

   Ja, de nota zwaar verkeer zal bij de gemeenteraad worden voorgelegd om vastgesteld te worden.

1e tranche maatregelen

10. Wat is de reden dat niet alle maatregelen uit cluster 1 en 2 zijn opgenomen in de 1e tranche?

    Qua fasering en budget is het niet haalbaar om alle maatregelen uit cluster 1 en 2 in de 1e tranche uit te voeren. De maatregelen aan de randwegen zijn kostbaar, en daarom is gekozen om deze maatregelen meer te spreiden. Ook kan niet overal tegelijk aan de weg gewerkt worden. Bovendien is het ook wenselijk om in de 1e tranche ook in andere maatregelen te investeren, zoals verbetering van fietsroutes en de herinrichting van straten om de leefbaarheid te verbeteren. Niet alles kan tegelijkertijd, en daarom dienen keuzes gemaakt te worden.

11. De Zuidwestelijke randweg loopt nu al regelmatig vast. Vanwaar zijn maatregelen op deze weg pas voorzien in de 2e tranche? Zijn de verkeersmaatregelen rond Westergouwe op de N219 wel eerder voorzien?

    In het VCP maken we onderscheid in twee trajectdelen van de N207: de N207 bij

Westergouwe (tussen de N457 en sluiseiland), en de N207 Zuidwestelijke randweg (tussen sluiseiland en de N228). Momenteel stroopt het verkeer juist op de N207 bij Westergouwe op, de N207 Zuidwestelijke randweg stroomt in de huidige situatie nog wel goed door. Daarom worden eerste maatregelen genomen aan de N207 bij Westergouwe (in de 1e tranche), en volgen de maatregelen aan de Zuidwestelijke Randweg later in de 2e tranche.

12. De ChristenUnie fractie heeft altijd begrepen dat voor de Spoorzone de wegenstructuur niet hoeft te worden aangepast. Wat is de reden dat er 4,7 miljoen aan middelen wordt gevraagd in de eerste tranche voor de Spoorzone en nog een deel in de 2e tranche? En waarom worden deze kosten niet gedekt vanuit het project Spoorzone?

    Door autonome ontwikkelingen neemt de verkeersdruk bij de Goudse Poort toe, ook de ruimtelijke ontwikkelingen van de Spoorzone zorgen voor extra verkeersbewegingen. Om de spoorzone-ontwikkelingen mogelijk te maken worden enkele kruispunten aangepast om bijvoorbeeld het Burgemeesterkwartier te ontsluiten op de Burgemeester Mijssingel. Deze maatregelen worden bekostigd door het project spoorzone. Niet alle verkeersgroei is echter toe te schrijven aan de spoorzone-ontwikkeling. Ook andere ontwikkelingen zorgen voor een toename van verkeer, waardoor in de toekomst de verkeersafwikkeling onder druk komt te staan. Daarom zijn aanpassingen aan de wegenstructuur nodig, die niet uit het project Spoorzone bekostigd kunnen worden. Ook is er de ambitie om de fietsinfrastructuur in dit gebied te verbeteren, waaronder de doorfietsroute tussen Alphen en Gouda, die onderdeel uitmaakt van de maatregelen in de spoorzone.

13. Wat houden de investeringen t.a.v. de spoorzone in? Wat moet er aan de kruisingen aangepast worden en welke kruisingen worden aangepast?

    Dit zijn investeringen om kruispunten op te waarderen. Diverse voorrangskruisingen krijgen verkeerslichten, en bestaande kruispunten met verkeerslichten krijgen extra opstelvakken. Ook gaat het om investeringen om de fietsinfrastructuur te verbeteren. Op de laatste pagina van de technische achtergrondrapportage zijn de downloadlinks naar het verkeersonderzoek en het ontwikkelperspectief spoorzone opgenomen.

14. Schoolzones zijn opgenomen in de 1e tranche. Hoeveel schoolzones zijn reeds aangelegd en hoeveel schoolzones worden van het voorgestelde budget nog gerealiseerd?

    8 schoolzones zijn inmiddels in het voorjaar van 2021 opgeleverd. In totaal zullen voor het voorgestelde budget 40 schoolzones worden gerealiseerd.

15. In hoeverre vindt evaluatie plaats met scholen over de reeds aangelegde schoolzones om zo te leren bij de aanleg/ dialoog voor nieuwe schoolzones?

    Met de evaluaties wordt gestart in juni 2021,

16. Hoe verhoudt maatregel 17 zich tot het feit dat eerst de maatregelen voor de randwegen op orde moeten zijn? Welke 6 VRI's worden hier bedoeld?

    Maatregel 17 is een kleinschalige aanpassing aan de regelsoftware van de verkeerslichten. In de verkeerslichtenregeling wordt fietsers meer prioriteit gegeven, waardoor autoverkeer iets langer moet wachten bij een aantal kruispunten. Daardoor wordt autoverkeer gestimuleerd via andere – meer wenselijke – routes te rijden zoals de hoofd- en randwegen. Dit zal nog niet meteen tot hele grote verkeersverschuivingen leiden, maar is wel een eenvoudig te nemen maatregelen die bijdraagt aan de doelstellingen. Daarom kan deze maatregel reeds genomen worden voordat alle randwegen zijn aangepakt. Diverse delen van de randwegen hebben bovendien nog geruime restcapaciteit en kunnen nog extra verkeer verwerken zonder dat daar

meteen maatregelen voor nodig zijn. De 6 VRI's betreft:
- Fluwelensingel / Karnemelksloot
- Fluwelensingel / Burg. Martenstraat
- Fluwelensingel / Houtmanspad
- Joubertstraat / Karnemelksloot / Voorwillensweg
- Graaf Florisweg / Zwarteweg / Achterwillenseweg
- Nieuwe Veerstel / West- en Oosthaven

17. Wat houdt het project regionale fietsroute in en waar is het bedrag van 1,4 miljoen voor benodigd? Betreft dit investeringen in fietspaden voor Gouda?

    Dit gaat om de cofinanciering en het verder doortrekken van de regionale fietsroute Rotterdam-Gouda. Dit gaat o.a. om een route via de Jacob van Lennepkade richting het centrum, maar ook het opwaarderen van het Ruige Weteringspad naar fietsroute.

Diversen

18. Wat maakt het opwaarderen van regionale fietsroutes, zowel Rotterdam- Gouda, als die met Bodegraven zo kostbaar en wat houdt opwaarderen in?

    Goede fietspaden zijn belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren, zodat fietsers snel en veilig van a naar b kunnen komen. Juist met name op de middellange afstand 7.5 tot 15 km zijn goede fietsroute belangrijk omdat hier nog veel 'terrein' te winnen is om het fietsgebruik te verbeteren. De combinatie van regionale fietsroutes en de opkomst van elektrische fietsen kan hier de komende jaren een sprong in nemen.

    Het opwaarderen van fietsroutes betekent dat fietspaden worden aangepakt om deze aan de kwaliteitscriteria voor regionale fietsroutes te laten voldoen. De kwaliteitscriteria hebben betrekking op de verharding, de breedte, verlichting, directheid en profielen van fietsroutes. De maatregelen betreft dus concreet het breder maken van fietspaden, asfalteren van tegelfietspaden, het verbeteren van fietsoversteken, maar bijvoorbeeld ook de herinrichting van 30km-straten naar fietsstraten. Samen zorgen deze maatregelen voor een eenduidig herkenbare en vloeiende fietsroute tussen Gouda en de omliggende gemeenten.

19. Klopt onze constatering dat het optimaliseren van de randwegen een randvoorwaarde is om een aantal andere maatregelen uit het VCP door te voeren? En wanneer is in de planning van het VCP deze randweg op orde?

    Dat klopt, een deel van de maatregelen uit het VCP kan pas uit worden gevoerd als (bepaalde) randwegdelen op orde zijn. Overigens is ook een groot aantal maatregelen hier niet afhankelijk van, en kunnen deze onafhankelijk van de planning van de randwegmaatregelen worden uitgevoerd. De randweg bestaat uit verschillende maatregelen, onder meer de aanpak van de kruispunten van de N207 Westergouwe, de kruispunten rond de Spoorzone, de rotondes van de Zuidwestelijke randweg, en de aanleg van voorrangspleinen op de Burg. van Reenensingel, Goudse Houstingel en Goverwellesingel. Deze maatregelen worden gefaseerd uitgevoerd. De maatregelen aan de randwegen zijn allen voorzien in de 1e en 2e tranche.

20. In hoeverre is er zicht op het toevoegen van een parkeergarage aan de zuidzijde van de stad (Veerstal e.o.) en is daar in dit gebied ruimte voor? Kan dit tot meer draagvlak leiden bij bewoners en ondernemers in dit deel van de binnenstad om de stad zelf autoluw te maken? En wordt deze oplossingsrichting meegenomen in de bespreking van de binnenstadstrategie?

    In de parkeerstrategie voor de binnenstad wordt nader onderzoek gedaan naar de noodzaak en mogelijkheden voor uitbreiding van het parkeerareaal. Een nieuwe parkeermogelijkheid aan de zuidkant van de binnenstad valt daar ook onder, naast mogelijkheden om bestaande parkeerlocaties uit te breiden. Het kan ook zomaar zijn dat uitbreiding van de bestaande

parkeerterreinen een stuk efficiënter is dan een nieuwe zuidelijke parkeermogelijkheid. Voor het draagvlak onder bewoners en ondernemers voor de autoluwe binnenstad is het belangrijk dat er goede alternatieven zijn voor het parkeren/hebben van een eigen auto. Een nieuwe parkeergelegenheid kan bijdragen aan het draagvlak als deze gelegenheid ook door bewoners gebruikt kan worden. De uitdaging is alleen om de kostenexploitatie van een dergelijke parkeerlocatie rond te krijgen. Het college ziet daarom ook eerst kansen in het beter benutten van de Bolwerkgarage: een bestaande parkeergarage die de gehele week ruimte restcapaciteit kent die niet gebruikt wordt.

21. Welke impact heeft het niet opnemen van maatregel 3 (knip Kattensingel) op het VCP?

    Maatregel 3 betreft het versimpelen en aantrekkelijker maken van het Kleiwegplein. Het Kleiwegplein is een complex kruispunt dat zonder duidelijke keuzes niet goed verbeterd kan worden. Zonder deze maatregel blijft het Kleiwegplein een groot en complex kruispunt met veel verkeersruimte en lange wachttijden. Daarmee vormt dit een onaantrekkelijk onderdeel van de entree tot de binnenstad voor voetgangers en fietsers. Zonder deze maatregel zijn de bijdragen van het VCP aan de ambities voor een meer leefbare, duurzame en toegankelijke stad beperkter.

    Zonder versimpeling van het Kleiwegplein is er minder reductie van gemotoriseerd verkeer op de Fluwelensingel, Blekerssingel en Kattensingel. De (positieve) effecten van het VCP op geluidshinder, trillinghinder, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid langs de singels zullen dan ook minder groot zijn.

22. Welke impact heeft het niet opnemen van maatregel 9 (Carré) op de uitkomsten van het VCP?

    Het carré draagt aan een aantal belangrijke doelstellingen bij, het schrappen van deze maatregel maakt het VCP minder effectief waardoor ambities niet of in mindere mate worden bereikt. Het carré heeft de volgende effecten:

    - vermindering van autoverkeer op Bodegraafsestraatweg (noord + zuid), Joubertstraat, Thorbeckelaan, Statensingel en Graaf Florisweg. Het carré zorgt voor omrijdafstanden, waardoor (doorgaand) autoverkeer gestimuleerd wordt via de hoofd- en randwegen te rijden, en om niet meer dwars door Gouda heen te rijden.

    - sterke verbetering van verkeersveiligheid op Thorbeckelaan, door het eenrichtingsverkeer kan de Thorbeckelaan versmald worden, en ontstaat ruimte voor een vrijliggend fietspad, waardoor auto- en fietsverkeer fysiek gescheiden kunnen worden. Dat is een stuk veiliger dan de huidige situatie waarin fietsers en auto’s dezelfde verkeersruimte delen.

    - stimuleren van fietsgebruik door inpassing van een aantrekkelijke, directe, en herkenbare fietsroute tussen station/binnenstad en Gouda Noord/Bodegraven. Door het eenrichtingscarré kan een belangrijke fietsschakel in het fietsnetwerk verbeterd worden, wat bijdraagt aan het fietsklimaat van Gouda, en het fietsgebruik zal helpen stimuleren.

    - verbetering verkeersveiligheid en verduidelijking Albert Plesmanplein. Dit kruispunt is een onoverzichtelijk kruispunt wat weggebruikers als onprettig ervaren. Door het eenrichtingscarré kan het Albert Plesmanplein aanzienlijk vereenvoudigd worden met betere oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers.

23. Wat zijn de voordelen van het VCP voor bewoners aan de Fluwelensingel? ook rekening houdend met de eventuele komst van een supermarkt die meer verkeersbewegingen tot gevolg heeft.

    Het VCP heeft positieve effecten op de verkeerssituatie en de leefbaarheid van de Fluwelensingel. Door een combinatie van maatregelen waaronder herinrichting van en 30 km/u

op de Singels, versimpeling van het Kleiwegplein, en het eenrichtingscarré neemt de verkeersdruk op de Singels af en wordt de snelheid van het autoverkeer verlaagd. Door deze maatregelen kunnen de Singels anders worden ingericht met meer ruimte voor voetpaden en fietsers, en een aantrekkelijkere inrichting die meer recht doet aan de historische kwaliteit van de singels. De maatregelen uit het VCP samen kunnen zorgen voor een verkeersafname van de singels van circa -20 tot -30%. Dat is positief voor de geluidssituatie en luchtkwaliteit langs de singels.

24. Het laatste stukje van de Ridder van Catsweg (t.h.v. Blommensteinsingel en Lekkenburg) heeft veel (auto)verkeer te verwerken de gehele dag door. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer is slecht, niet alleen in de spits. Onze fractie is daarover al meermaals benaderd. Op welke wijze kan gezorgd worden dat dit deel van de Ridder van Catsweg veiliger wordt voor het verkeer? en wanneer is de uitvoering van deze maatregelen voorzien? Is er een mogelijkheid deze maatregel op te nemen in de 1e tranche en kan een indicatie gegeven worden van de kosten?

    In het kader van regulier asfaltonderhoud wordt de Ridder van Catsweg van een nieuwe asfaltdeklaag voorzien. Hierbij wordt ook specifiek een voorstel uitgewerkt om deze oversteek te verbeteren.

25. Wat is de reden dat in het VCP wel een rotonde is voorzien bij de splitsing Hugo de Vrieslaan-Ridder van Catsweg en er geen maatregelen zijn opgenomen voor bijvoorbeeld de kruising Blommensteinsingel- Catsveld - Ridder van Catsweg?

    Dit heeft te maken met het feit dat de status van de Ridder van Catsweg (30 of 50 km/u) nog later te bepalen is, op basis van de effecten van de andere maatregelen. Het doen van grote investeringen in zo'n weg vooruitlopend op een dergelijke keuze kan leiden tot kapitaalvernietiging. De aanpak van het kruispunt Hugo de Vrieslaan – Ridder van Catsweg kan wel reeds plaatsvinden, omdat hier een duidelijke oplossingsrichting voor ogen is.