Technische vragen

Van : Bram Talman – D66 Gouda
Datum vraag : 17 maart 2024
Onderwerp : Busremise Tielweg 5
Commissiegriffier : Erwin Bok
Datum antwoord : *18 maart 2025*

Vragen:

Planning / termijnen

1. De huidige concessie van Qbuzz is december 2024 gestart en heeft een looptijd van maximaal dertien jaar. De omgevingsvergunning betreft een periode van maximaal vijftien jaar. Waarom is niet gekozen voor de looptijd van de concessie en wat gaat er na deze periode gebeuren?
2. Hoe wordt omgegaan met de duur van de concessie in combinatie met de omgevingsvergunning tot zaken als de maximale restzetting in 30 jaar? Met andere woorden: kunt u aangeven hoe verantwoordelijkheden zijn geborgd als bijvoorbeeld in jaar 20 de maximale restzetting wordt overschreden?

Verkeersanalyse / verkeersplan / onderzoek aansluiting busremise
Op pagina 4 van de verkeersanalyse wordt gesteld dat met de toekomstige situatie van de infrastructuur is gerekend en dus niet de huidige situatie. Uit overige stukken blijkt dat die situatie op zijn vroegst in 2029 is gerealiseerd (wanneer een derde van de concessieduur al is verstreken).
Gecombineerd met de maatregelen die worden genoemd in het verkeersplan en het onderzoek naar de aansluiting op de Goudse Poort lijkt een en ander kwetsbaar.

3. Hoe moet het onderzoek van Vialis worden beschouwd? Was de gemeente Gouda opdrachtgever om de door Qbuzz voorgestelde maatregelen te toetsen als een soort contra-expertise, waarbij een nieuwe variant (3) aan het licht kwam of ligt dit anders?
4. Zijn maatregelen, en zo ja welke, in beeld om continu en specifiek tot realisatie van de infrastructurele aanpassingen, een soepele doorstroming van het verkeer te garanderen als blijkt dat sprake is van ongewenste of onverwachte effecten? Zo nee, waarom niet?
5. Welke aanbevelingen van Vialis (p.7) zijn door Qbuzz overgenomen en welke niet? Dit ook met het oog op vraag 4.

Antwoorden:

1. De aanvrager bepaalt in deze voor welke termijn de omgevingsvergunning wordt aangevraagd. In dit geval heeft initiatiefnemer ervoor gekozen om

een omgevingsvergunning aan te vragen voor 15 jaar. De concessietermijn vanuit de provincie Zuid-Holland is 13 jaar en kan met maximaal 2 jaar worden verlengd. Het is niet mogelijk om de vergunning aan te vragen gekoppeld aan de concessietijd, aangezien vooraf niet bekend is wanneer de vergunning wordt verleend en hoe de concessie zal verlopen. Na 15 jaar vervalt de omgevingsvergunning en moet in principe alles in de oude situatie worden hersteld. Op het moment dat een busremise/-maatschappij opnieuw zich wil vestigen op deze locatie, zal er een nieuwe aanvraag omgevingsvergunning moeten worden ingediend.

2. De verplichtingen aan deze vergunning lopen niet verder dan de looptijd van deze omgevingsvergunning. Na 15 jaar vervalt de omgevingsvergunning en moet in principe alles in de oude situatie worden hersteld. Voor een nieuwe ontwikkeling op deze locatie zal een (nieuwe) omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd. De restzettingseis zal als onderdeel van deze aanvraag opnieuw worden beoordeeld.

3. Uit het onderzoek van Goudappel kwam naar voren dat een remise-aansluiting op deze locatie op de Goudse Poort zonder aanvullende maatregelen niet zomaar kan qua verkeersveiligheid / doorstroming. Eén van de verkeersveiligheidsmaatregelen die in overleg tussen initiatiefnemer en gemeente Gouda als mogelijkheid werd benoemd was een regelinstallatie voor de bus. In opdracht van initiatiefnemer heeft Vialis onderzocht in welke vorm deze regelinstallatie mogelijk is, inclusief voor- en nadelen. Hieruit volgden de drie varianten, waarvan variant 3 de voorkeursvariant bleek.

4. De regelinstallatie voor de bus (voorkeursvariant ‘geregeld deelkruispunt met een eigen signaalgroep voor de uitrijdende bus’) is een maatregel die er moet zijn bij ingebruikname van de remise-aansluiting.

   Als er met de vraag wordt gedoeld op de infrastructurele maatregelen uit project ‘Spoorzone’, dus de extra rijstroken op de Goudse Poort (capaciteitsvergroting), dan is een mogelijke maatregel het aanpassen van de dienstregeling van de uitrijdende bussen. Dit is onderdeel van de monitoring en evaluatie, en gespreksonderwerp in het bijbehorende periodiek overleg (1x/6wkn) tussen de gemeente Gouda en initiatiefnemer.

5. Initiatiefnemer heeft het advies in de conclusie van het memo van Vialis overgenomen, en dus gekozen voor ‘variant 3’.

   De drie aanbevelingen van Vialis zijn verder niet heel relevant voor de beoordeling van de vergunningsaanvraag:
   a. Dit is nadere technische uitwerking voor initiatiefnemer.
   b. Dit is relevant voor project ‘Spoorzone’, een verkeerskundige aanbeveling die wij mee zullen nemen in het verdere (ontwerp)proces van dit project.
   c. Idem zie antwoord b.

