Technische vragen

Van : GroenLinks
Datum vraag : 28 mei 2021
Onderwerp : VCP Gouda
Datum antwoord :

Vragen:

In de zienswijze van Arriva wordt gepleit voor een ruime en vrije baan voor de bus. In de reactie van de gemeente wordt aangegeven dat zij zal blijven zoeken naar een compromis of alternatieven teneinde voldoende snelheidsreductie af te dwingen.

1) Aan welke compromissen en alternatieven wordt gedacht?
2) Is er ook gesproken met Arriva om de reistijd van de bussen te verlengen, zodat er minder druk ligt op de chauffeurs en zij stapvoets over de drempels kunnen rijden?
3) Tot ons genoegen spreekt ook Arriva uit dat zij ernaar streeft in 2025 CO2 neutraal te zijn. Dit zou een grote verbetering van de luchtkwaliteit met zich meebrengen. In hoeverre kan de gemeente afdwingen dat dit streven ook gerealiseerd wordt?

In de nagekomen reactie van het GAB komt de zorg tot uitdrukking dat de belangen van mensen met een mobiliteitsbeperking te weinig in beeld zijn gebracht. In het participatietraject is het GAB zoals wij hebben begrepen zeer actief vertegenwoordigd geweest.

4) In hoeverre houdt het VCP rekening met de belangen van mensen met een mobiliteitsbeperking?
5) Wordt bij de latere uitvoering van de plannen het GAB betrokken?

Een hoger doel is het stimuleren van duurzame mobiliteit. Deelmobiliteit is daar een van de onderdelen in. In de uitvoering van het VCP wordt bij tranche twee gesproken over stimuleren van initiatieven.

6) Kan concreter worden aangegeven wat dit zou inhouden en welk budget daarmee samenhangt?
7) In hoeverre kan stimuleren deelmobiliteit al in tranche 1 worden opgenomen?

Gouda is door de beperkte grootte bij uitstek een stad waar de fiets een goed vervoersmiddel is. Er ligt binnen het VCP ook een ambitieus plan voor de

fietsen. Er staan twee van de veertien projecten in de eerste tranche gepland. En nog drie op de reservelijst om uit te voeren in de eerste tranche.

8) Welk van de fietsprojecten in de tranches twee en drie betreffen geen werk in werk en zijn daarom zelfstandig uitvoerbaar?

Als het gaat om het hogere doel leefbaarheid en gezondheid van mensen dan is het in onze ogen ook belangrijk om zware vrachtwagens (ook van Cyclus) zoveel mogelijk te beperken in onze kwetsbare (binnen)stad.

9) Wanneer komt de actualisatie van de nota zwaar verkeer?

10) Wanneer worden de wijkmobiliteitsplannen opgesteld?

Antwoorden:

1. Compromissen betreft bijvoorbeeld wel het aanpassen van de snelheidslimiet naar 30 km/u, maar terughoudendheid met drempels om dit af te dwingen. Drempels zijn niet comfortabel voor busreizigers. Ook kan gedacht worden aan busvriendelijke drempels, die het comfort van buspassagiers garanderen. Deze werken wel minder goed voor de snelheidsreductie van het autoverkeer. Een andere invulling is het toepassen van horizontale snelheidsremmers, denk aan versmallingen of asverspringingen.

2. Voor sommige buslijnen leidt het VCP tot (beperkte) reistijdverlenging, en hierop dienen nieuwe rijtijden in de dienstregeling opgenomen te worden. De gemeente heeft geen invloed op de marge die buschauffeurs hebben binnen een dienstregeling, dat is aan de busvervoerders zelf.

3. Arriva voert het busvervoer in de gemeente uit in opdracht van de provincie Zuid-Holland. De provincie kan alleen de contractueel gemaakte afspraken in de concessie afdwingen. De provincie is wel bezig om in het kader van het transitieplan Openbaar Vervoer 2022-2025 (zie ook raadsmemo 248, 21 april 2021) de Zero Emissie-ambities voor de concessie Zuid-Holland Noord uit te werken. Hierover is de provincie ook in gesprek met de gemeente.

4. De GAB heeft deelgenomen aan de DenkTank, en de gemeente bedankt de inbreng en tijd die is geleverd in de totstandkoming van het VCP. Het VCP is een omvangrijk plan op hoofdlijnen, dat de komende jaren gefaseerd wordt uitgerold en uitgewerkt. De verdere uitwerking zal met partijen, waaronder GAB, zijn beslag krijgen nadat besluitvorming over dit plan heeft plaatsgevonden. Uitgangspunt hier is dat mensen met een mobiliteitsbeperking zo min mogelijk hinder moeten ondervinden van de maatregelen. Dit geldt met name voor het gebruik van gehandicaptenparkeerplaatsen, obstakels in de openbare

ruimte, toegankelijkheid van het OV.

5. Ja, zie antwoord 4.

6. Voor de uitrol van deelmobiliteit is de gemeente voor een groot deel afhankelijk van de markt, dus de aanbieders van deelmobiliteitsconcepten. De gemeente kan hierbij stimulerend en faciliterend optreden, maar ook kaderstellend in bijvoorbeeld bouwinitiatieven.D e gemeente ondersteunt marktpartijen bij uitrol en proeven met deelmobiliteit (bv. extra deelauto's) en mobiliteitshubs. In de uitvoeringsagenda is hiervoor 300.000 euro opgenomen.

7. Het exploiteren van deelmobiliteit ligt bij marktpartijen. De gemeente stimuleert het aanbieden van deelmobiliteit door ambtelijke begeleiding en ondersteuning van initiatieven. Zo wordt in het centrum van Gouda het aantal deelauto's van Greenwheels uitgebreid, en wordt bij nieuwe ontwikkelingen de inzet van deelmobiliteit gestimuleerd om de parkeervraag van privé auto's te verminderen. In die zin wordt deelmobiliteit reeds gestimuleerd en wordt dit gecontinueerd.

8. Vanuit beheer en onderhoud wordt maximaal vier jaar in de toekomst gekeken. Het kan dus zijn dat er zich kansen voordoen, waardoor een project naar voren kan worden gehaald als een weg toch al open moet. Deze vraag is dus niet goed te beantwoorden.

9. Deze is voorzien als een van de eerste projecten die in de eerste tranche worden opgepakt.

10. De wijkmobiliteitsplannen lopen al deels op met de reconstructieplannen van wijken. Dus afhankelijk van de mate waarin werkzaamheden in een wijk gepland zijn, wordt vooruitlopend daarop een wijkmobiliteitsplan opgesteld. Voor de binnenstad wordt dus als een van de eerste "wijken" een plan opgesteld, in combinatie met de parkeerstrategie en invulling van de openbare ruimte.