

Technische vragen

Van : PvdA Max de Groot
Datum vraag : 21-10-2019
Onderwerp : VCP en Parkeerplan
Raadsadviseur :

Datum antwoord :

Vragen:

1. Op grond van welke criteria is tot de keuze van het bureau Goudappel Coffeng gekomen?

In het voortraject zijn drie bureaus gevraagd om een aanbieding te doen voor het uitwerken en opstellen van het verkeerscirculatieplan. Daarbij is gekeken naar de kwaliteit, kennis en ervaring en prijs van de plan van aanpakken. Goudappel Coffeng is geselecteerd omdat zij goede ervaring hebben met dergelijke trajecten (Mobiliteitsplan Utrecht, Verkeerscirculatieplan Groningen) , en een goede prijs-kwaliteitverhouding boden.

2. In het VCP wordt aangegeven dat er diverse VCP-varianten onderzocht zijn. Welke waren dat?

In de bijlage van het verkeerscirculatieplan zijn de drie uiteindelijk overgebleven varianten beschreven. Naast de voorkeursvariant, betreft dit de varianten '30 km' en 'eenrichtingsverkeer'.

3. Op grond van welke criteria is er gekozen voor het sectorenmodel?

Dit is een brede afweging geweest op basis van de bijdrage van de varianten aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het mobiliteitsplan. In de afweging is gekeken naar bijdragen aan een leefbaardere stad, verbeteren verkeersveiligheid, kansen om de binnenstad aantrekkelijker te maken, en bijdragen aan het verbeteren van de economische bereikbaarheid. In de bijlage van het rapport is nader toegelicht waarom voor het sectorenmodel is gekozen. Kort gezegd komt het erop neer dat met deze variant de meeste kansen ontstaan om doorgaand verkeer door woonwijken en over de singels te verminderen, de meeste kansen ontstaan om de fietskwaliteit te verbeteren, én de meeste kansen ontstaan om de binnenstad aantrekkelijker te maken met meer ruimte voor groen, terrassen, evenementen, etalages en verblijfskwaliteit.

4. Waren er nog ander modellen en als dat zo is, welke waren dat?

Er zijn enkele varianten op het sectorenmodel onderzocht, en ook zijn er door collega-raadsleden nieuwe varianten hierop aangedragen die zijn doorgerekend. Doorgerekende varianten op het voorliggende plan betreft:

- Voorkeursvariant zonder knip Bodegraafsestraatweg
- Voorkeursvariant zonder knips Bodegraafsestraatweg, Zwarteweg-Graaf Florisweg, en Molenmeesterslag
- Voorkeursvariant zonder knips Bodegraafsestraatweg, Zwarteweg-Graaf Florisweg, en Molenmeesterslag en verschuiving van knip Nieuwe Veerstal (aangedragen door ChristenUnie)
- Voorkeursvariant met verplaatsing van knip Nieuwe Veerstal ten oosten van Oosthaven (aangedragen door D66)

5. In het VCP wordt gesteld dat uitgaande van het wensbeeld in de uitwerking is gebleken dat het niet haalbaar is om alle wegen die in het wensbeeld zijn opgenomen naar 30 km af te waarderen. Op grond van welke criteria/argumenten is men tot die conclusie gekomen en om welke wegen gaat het dan concreet?

Bij 30 km/u wegen passen lage verkeersintensiteiten, zodat auto- en fietsverkeer veilig gemengd kan worden op dezelfde rijbaan, en zodat de functie en inrichting van de weg bij elkaar passen. Een weg met een duidelijke verkeersfunctie kan niet geloofwaardig ingericht worden als 30 km/u-weg, maar ook wegen die ruim zijn opgezet en waar woningen op grotere afstand staan zijn minder goed af te waarderen naar 30 km/u. De gehanteerde argumenten zijn dus verkeersveiligheid en geloofwaardigheid van het wegennet, en de verkeersintensiteiten zijn als criterium gebruikt. Concreet gaat het om de volgende wegen:

- Plaswijckweg, Groenhovenweg, Ridder van Catsweg, Hugo de Vrieslaan. Wel worden op deze wegen lokaal maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren voor fietsers en in de omgeving van scholen.
- Koningin Wilhelminaweg, maar hier worden wel maatregelen genomen om de snelheid van het autoverkeer terug te brengen naar 40 km/u, en de weg en kruispunten opnieuw in te richten om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren

6. Door het weghalen van het verkeer van de singels ontstaat er op de randwegen extra verkeersdruk. In het VCP wordt gesteld dat er op een aantal (hoofd) routes meer verkeer zal plaatsvinden. In hoeverre betekent het omrijden van auto's een extra belasting voor het milieu, die de winst van een verbeterde luchtkwaliteit in de binnenstad weer te niet doet? Is hier uitgebreid onderzoek naar gedaan en wat waren de uitkomsten van dit eventueel plaatsgevonden hebbende onderzoek

Het klopt dat verkeer door het VCP op bepaalde relaties zal moeten omrijden, en verkeer gestimuleerd wordt van de randwegen gebruik te maken. Aan de andere kant wordt ook vaker gekozen voor de fiets, en laten mensen de auto staan. Uit de quickscan, ook opgenomen in het VCP, volgt dat deze effecten elkaar ongeveer opheffen, zodat het omrijden niet perse tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zorgt. Dit wordt momenteel ook nader onderzocht samen met de Omgevingsdienst Midden-Holland met behulp van gedetailleerde berekeningen, waarin de effecten op luchtkwaliteit en geluid kwantitatief onderbouwd worden.

7. In alle varianten in het VCP wordt een toenemende verkeersdruk op de KW weg voorzien. Er worden twee "oplossingen" genoemd. Zijn er nog andere "oplossingen" tijdens het onderzoek naar boven gekomen maar afgefallen? Zo ja welke en waarom

Voor de KW-weg is een herinrichting van de weg en kruispunten voorzien. In het onderzoek zijn geen andere oplossingen naar boven gekomen.

8. Zijn er naast de in het VCP genoemde knippen nog ander knippen bekeken ? Zo ja welke waren dat en op welke gronden vielen zij af

Ja, er is ook een knip van de Spoortunnel, en een knip van de spoorkruising van de Zwarteweg onderzocht. Binnen Gouda zijn er maar een beperkt aantal spoorkruisingen, waardoor het afsluiten van een van deze spoorkruisingen onhaalbaar bleek te zijn. Volledig afsluiten is daarom niet mogelijk, omdat de doorstroming op andere wegen niet geborgd kon worden door de verwachte verkeerstoename op die wegen.

9. In het VCP wordt gesteld dat er voor nood en hulpdiensten maatregelen worden getroffen om de impact op de aanrijtijden te beperken. Wat betekent dit concreet in

de praktijk voor de aanrijtiden?

Nood- en hulpdiensten blijven toegang behouden bij knips, waardoor nood- en hulpdiensten altijd via de kortste weg naar hun bestemming kunnen rijden. Door een vermindering van autoverkeer zal de reistijd op deze routes iets kunnen verbeteren, doordat nood- en hulpdiensten minder hinder ervaren van ander verkeer. Wel worden wegen ook heringericht naar 30 km/u, waardoor ze minder hard kunnen rijden (hulpdiensten mogen maximaal 20 km/u harder rijden dan de toegestane snelheid), waardoor de verwachting is dat in de praktijk de aanrijtiden vergelijkbaar zijn.

10. In het parkeerplan wordt op blz. 12 gesproken over de compensatieregeling. Wordt deze regeling strikt gehandhaafd en zo niet wat is daar dan de reden voor

Aan alle situaties waarbij sprake is van ontheffing kan het college de verplichting tot betaling van een compensatiebedrag verbinden. Dit is veelal afhankelijk van de omvang en locatie van het voorgenomen plan, de beschikbaarheid van parkeerplaatsen de financiële haalbaarheid.

Antwoorden: