

Technische vragen (tweede ronde)

Van : Gouda Positief
Datum vraag : 06-06-2021
Onderwerp : VCP
Raadsadviseur : Commissie Stad, Mirjam Hartkamp

Datum antwoord :

Aanvullende technische vragen naar aanleiding van de beantwoording van de 1^e tranche technische vragen en de insprekers.

Cluster 4 Kleiwegplein/afsluiting Kattensingel

In de beantwoording geeft u aan dat het verkeer op de Kattensingel drastisch vermindert en hierdoor de trillings-overlast. Echter deze wordt juist veroorzaakt door het busverkeer en deze blijven rijden via deze route.

1. Kunt u nogmaals aangeven wat u gaat doen om de trillings-overlast door zwaarder verkeer voor de huidige bewoners waaronder de bussen te verminderen?
2. Is de optie om het busverkeer naar de remisie (zoals gesteld door de inspreker) een serieuze mogelijkheid?
3. Hoeveel (sluip)verkeer via Blekersingel/Vredebest/Bergen IJzendoornpark/NG OZ) door Nieuwe Park ontstaat er na de afsluiting?
4. U geeft aan de afsluiting zorgt voor omrijden van lokaal verkeer tussen Oost-West. U verklaart niet waarom de afsluiting niet hetzelfde impact heeft als een sectormodel: kunt u deze vraag nog een keer voor Nieuwe Park specifiek beantwoorden?

Cluster 5 Autoluwe Veerstal

5. Kunt u duidelijker onderbouwen aangeven hoe de verbetering van 5% van de verblijfskwaliteit in de binnenstad door extra bestedingen tot stand is gekomen bij een autoluwe Veerstal?
6. Kunt u aangeven op welke wijze de economische impact in de monitoring wordt opgenomen en welke criteria daarbij worden aangehouden?
7. Kunt u duidelijker aangeven hoe u de pilot gaat opzetten om voldoende duidelijk te kunnen maken wat de impact is of de verkeerstromen op Zuidelijke Randweg/KW-weg en de omvang van bestemmingsverkeer.
8. In uw beantwoording komt naar voren dat de Veerstal vooral een aantrekkelijke plek moet worden. Wij vinden dat een vaag doel gezien de impact van de ingreep. Wat en hoe gaat u meten in de pilot en wanneer is deze geslaagd?
9. Kan de pilot ook in Trance 2 worden uitgevoerd, m.a.w. waarom moet de pilot in de 1^e tranche? Zeker gezien de moeilijke en complexe uitvoering van een goede pilot en de overlast die deze gaat veroorzaken.

10. Bestemmingsverkeer voor de binnenstad moet een ontheffing hebben. Zijn deze qua verwachte aantallen ingeschat op basis van een analyse?
11. Is het al duidelijk hoe en voor hoelang de ontheffingen moeten worden aangevraagd?
12. U geeft aan dat u de bestaande parkeerfaciliteiten (bijv Q-park Bolwerk) beter wil gebruiken. Maar dit is geen optie voor bestemmingsverkeer vanuit het zuidwesten. Klein Amerika is ook vaak vol. Hoe ziet u dat voor zich?
13. Waarom is een parkeerfaciliteit op het terrein van Goudasfalt geen optie?

Cluster 10 Binnenstad

14. Deze vraag is niet beantwoord: kunt u aangeven of u op adresniveau, eventueel geclusterd naar doelgroep, participatie gaat organiseren? En voor welke onderwerpen?
15. Het is na de beantwoording duidelijk geworden dat u autobezit (ook al is deze noodzakelijk voor mensen) gaat ontmoedigen door bij verkoop van huizen de nieuwe bewoners geen nieuwe vergunningen meer af te geven en hen op een (eeuwig durende) wachtlijst te zetten. In welke gevallen zijn uitzonderingen mogelijk?
16. Gaat u het plan voor de grachten (oost-westhaven en aan de IJssel) aanpassen, m.a.w niet autoluw maken, wanneer aan de zuidwestkant geen extra parkeerfaciliteiten gemaakt kunnen worden?
17. Wat gaat u doen voor de bewoners wanneer de verkoop van huizen hierdoor aantoonbaar niet lukt tegen de normmarktprijs?
18. Kunt u de ervaringscijfers van Amersfoort en Delft opvragen en delen met de raad?
19. Is in de verkeersanalyse terug te vinden hoeveel binnenstadsbewoners nu al hun auto in Kort Akkeren parkeren omdat zij in de binnenstad niet meer kunnen parkeren?
20. Wat gaat de sterfhuiskonstructie voor extra parkeerdruk op Kort Akkeren opleveren? En hoe gaat u dat handhaven/controleren?
21. Het aanpassen van de grachten/weghalen parkeerplekken moet uit het onderhoudsbudget komen. Hoeveel ruimte is er concreet voor het opknappen/vergroenen van de vrijgekomen parkeerplekken?

Cluster 7 Bodegraafsestraatweg

22. GoPo heeft zich verwonderd over de wijze waarop de participatie rond o.a. de doorsteek naar Plaswijck zich op een gegeven moment heeft ontwikkeld. Graag meer duiding over wat hoe de participatie is verlopen en moeten er nog extra stappen gezet worden voordat besluitvorming door de raad gedaan kan worden?

Aanvullende vragen:

23. U meldt dat de doorsteek meerdere keren onderdeel van gesprek is geweest in de Denktank VCP. In welke mate is in de Denktank gezamenlijk met wijkteam Plaswijck vertegenwoordigers en Vertegenwoordigers van de Bodegraafsestraatweg over de doorsteek

en mogelijke opties van doorsteek gesproken. Idem over deze notities en de cijfermatige onderbouwing

24. In hoeverre heeft er daadwerkelijk overleg (genoemde sessie in beantwoording) plaatsgehad met de bewoners van de Bodegraafsestraatweg over de cijfermatige onderbouwing die is vastgelegd in 2 notities?
25. De indruk wordt gewekt dat het om 1 sessie gaat en veel emailcontact. Waarom is de participatie rond dit onderwerp gestopt?

Antwoorden:

1. De trillingshinder zal zowel door (zwaar) vrachtverkeer als door busverkeer worden veroorzaakt. Door de aanpassing neemt in ieder geval de hoeveelheid zwaar verkeer op de Kattensingel drastisch af.

Na versimpeling van het Kleiwegplein en de aftakking van de Kattensingel, dan zijn de drempels die op de Kattensingel zijn gelegen minder nodig. De Kattensingel zal in de nieuwe situatie enkel door bestemmingsverkeer en busverkeer gebruikt worden. Als de trillingshinder ook na verluwing van deze straat een groot probleem blijft kunnen de drempels worden aangepast. Dit is echter niet mogelijk zonder versimpeling van het Kleiwegplein, omdat er dan veel verkeer over de Kattensingel blijft rijden en zonder drempels het risico op te hard rijden groot is, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid negatief beïnvloedt.

2. De inspreker stelde een nieuwe busbaan voor tussen het station en de busremise over het tracé waar een nieuwe fietsroute en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn gepland. Het is niet haalbaar om hier ook een nieuwe busbaan in te passen, waardoor omleiding geen mogelijkheid is.
3. De kans op sluipverkeer wordt beperkt geacht. Bij versimpeling van het Kleiwegplein wordt de Vredebest enkel toegankelijk voor direct aanwonenden en aanliggende bedrijven. Daardoor wordt een mogelijke sluiproute voor doorgaand verkeer over de singels afgesloten. Verder zijn de wegen in deze buurt smal, en vaak niet op de snelste route gelegen, waardoor de verwachting is dat risico op sluipverkeer beperkt is.
4. Voor de bewoners van het Nieuwe Park zijn de effecten voor het autoverkeer inderdaad groter dan elders en meer vergelijkbaar met het sectorenmodel. Nieuwe Park blijft echter goed bereikbaar per auto via de Nieuwe Gouwe O.Z. die direct in verbinding staat met de A12 en de stedelijke randweg, of via de Koningin Wilhelminaweg die aansluit op de N207 en uiteindelijk op de A20. De bereikbaarheid van Nieuwe Park blijft dus goed. Bovendien is Nieuwe Park op loop- en fietsafstand van de binnenstad én het station gelegen, waardoor de autoafhankelijk ook minder groot is. De bereikbaarheid met fiets en lopend wordt juist

verbeterd door de maatregelen.

5. De verblijfskwaliteit van de binnenstad verbetert door vermindering van het autoverkeer in de stad, door herinrichting van een groot aantal straten in de stad met meer ruimte voor lopen en fietsen (auto is te gast), door versimpeling van het Kleiwegplein en de autoluwe Nieuwe Veerstal ontstaan aantrekkelijke plekken en entrées tot de stad, en door het verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen langs de stad ontstaat ruimte voor extra groen, horeca, bankjes en fietsparkeermogelijkheden. Al deze maatregelen samen hebben een positief effect op de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Wel heeft dit natuurlijk enige jaren nodig om allemaal uitgevoerd te worden, en daarom is in de koopstromenberekening uitgegaan van een 5% verbetering van de aantrekkingskracht van de binnenstad van Gouda. Dit zorgt daarmee ook voor een toename van de bestedingen in de detailhandel, horeca en culturele instellingen in de Binnenstad.
6. Het monitorings- en evaluatieplan wordt uitgewerkt na besluitvorming over het VCP, en de raad zal hier ook over geïnformeerd worden. Economische effecten zullen hier ook zeker een plek in krijgen. Qua indicatoren kan gedacht worden aan het aantal bezoekers in de binnenstad en aan de omzetten in detailhandel en horeca. Hoe dit gemeten kan worden is voor de nadere uitwerking van het monitorings- en evaluatieplan dat na besluitvorming over het VCP wordt opgepakt, samen met bewoners en ondernemers.
7. In de pilot wordt allereerst op rustige momenten de Nieuwe Veerstal afgesloten voor (doorgaand) verkeer, bijvoorbeeld gedurende een weekend. Als dat zonder grote problemen goed gaat wordt de pilot verder opgeschaald naar andere en langere momenten. Voor, tijdens en na de proef wordt op verschillende wegen gemeten hoeveel verkeer er rijdt, zodat gemonitord kan worden waar en hoeveel extra verkeer is te verwachten door de pilot. Ook wordt gemonitord wat de effecten zijn op reistijden/doorstroming op de randweg (N207).
8. Een autoluwe Nieuwe Veerstal biedt belangrijke ruimtelijke kansen om de binnenstad van Gouda weer met de Hollandse IJssel te verbinden. In de huidige situatie vormt de Nieuwe Veerstal een barrière, waardoor het water en de waterkant niet beleefd kan worden. Voor, tijdens en na de pilot zullen we op verschillende wegen meten hoeveel verkeer er rijdt. Ook worden metingen gedaan van de reistijd/doorstroming op de randweg (N207). Tevens is het denkbaar om het aantal bezoekers aan de binnenstad te monitoren, bijvoorbeeld op basis van het aantal kort parkeerders.
9. Het is niet wenselijk de pilot in tranche 2 te doen, omdat dit een belangrijke ruimtelijke kans is en bij een positieve pilot er ook besluitvorming en voorbereidingstijd nodig is voor de definitieve inrichting. Ook ligt er een relatie met de dijkverbetering rond de Nieuwe Veerstal, zodat werk met werk kan worden gemaakt.

10. Ja, er is een verkeerstelling gedaan middels camera's met kentekenherkenning, waarmee inzicht is in het verkeer dat de binnenstad in- en uitrijdt, inclusief type voertuig (personenauto, vrachtauto, bestelbus, overig) en motief (kort bezoek, lang bezoek, werknemer, inwoner, overig).
11. Nee dat is nog niet bekend.
12. Door het benutten van bestaande parkeerlocaties, kan ook een nieuwe verdeling van de parkeerders plaatsvinden, waardoor er meer parkeergelegenheid op Klein Amerika vrij blijft voor verkeer vanuit het zuidwesten. In welke mate dit zal optreden zal moeten blijken uit monitoring van de parkeersituatie.
13. Het moet nog onderzocht worden of een parkeermogelijkheid bij GoudAsfalt een optie is of niet. Dit is onderdeel van de nadere uitwerking van de parkeerstrategie voor de binnenstad, dat als project is opgenomen in de projectenlijst van het VCP. GoudAsfalt is wel op behoorlijk loopafstand van het winkelgebied gelegen, waardoor het voor bezoekers mogelijk geen aantrekkelijke parkeerlocatie is maar met name voor inwoners en ondernemers van het zuidelijk deel van de binnenstad. Uit het nadere onderzoek en afweging zal moeten blijken welke kansen er zijn om GoudAsfalt als parkeerlocatie te benutten.
14. Dat is nog niet bekend, dus kunnen we daarom nog niet beantwoorden.
15. Uitzonderingen zijn in ieder geval nodig voor bewoners met een gehandicaptenkaart. Voor hen moet het mogelijk zijn en blijven om in de directe omgeving van hun huis hun auto te parkeren.
16. Voordat parkeerplaatsen worden opgeheven moeten er voldoende alternatieven zijn voor het parkeren van een eigen auto op straat in de binnenstad. Daarbij is een nieuwe parkeerlocatie aan de zuidwestkant niet randvoorwaardelijk, maar kan dit uiteraard wel een denkrichting zijn. Er zijn echter ook andere alternatieven denkbaar zodat we niet op voorhand toezeggen het plan aan te passen als er geen nieuwe parkeergelegenheid in de zuidwesthoek komt. Wel willen we benadrukken dat we dus eerst maatregelen gaan treffen om de parkeersituatie en parkeerdruk in de binnenstad verbeteren voordat er parkeerplaatsen worden opgeheven. Het zal tijd nodig hebben om het aantal straatvergunningen in de binnenstad voldoende af te bouwen.
17. Bij de verkoop van huizen spelen een groot aantal factoren een rol. De mogelijkheid voor een straatvergunning is daar slechts een van. Het college verwacht dan ook zeker niet dat huizen in de binnenstad onverkoopbaar worden, integendeel het college is van mening dat een aantrekkelijkere leefomgeving wordt gecreëerd. Conform het voorstel van een van de insprekers gaan wij onderzoeken wat de effecten in

andere steden zijn geweest op de huizenprijs. Dit betrekken wij in de uitwerking van de parkeerstrategie.

18. Zie antwoord 17.

19. Helaas is van een geparkeerde auto niet te achterhalen waar de eigenaar woont. In het nieuwe parkeerplan 2020 is wel afgesproken dat de gemeente per gebied gaat kijken of gereguleerd parkeren wenselijk is. Ook Korte Akkeren is aangemerkt als gebied waar mogelijk gereguleerd parkeren wordt ingevoerd als uit onderzoek en gesprek met de wijk blijkt dat dit nodig is om de parkeersituatie te beheersen. De maatregelen in de binnenstad kunnen de urgentie voor gereguleerd parkeren in Korte Akkeren doen toenemen.

20. Zoals in voorgaand punt gesteld, kan dit de wenselijkheid voor parkeerregulering in Korte Akkeren doen toenemen. Uiteraard wordt ook de parkeersituatie gemonitord, waarbij op diverse momenten gekeken wordt naar de parkeerdruk in betreffende straten en wijken. O.b.v. deze monitoring kan bij ongewenste effecten bijgestuurd worden.

21. Er is geen specifiek budget voor enkel het opknappen van de parkeerplaatsen. Vanuit beheer en onderhoud is voor de komende jaren jaarlijks € 350.000 beschikbaar om de openbare ruimte van de binnenstad aan te pakken.

22. Zowel van de Bodegraafsestraatweg als Plaswijck heeft een afgevaardigde deelgenomen aan de Denktank. Met de denktank zijn door heel Gouda heen opgaven en maatregelen geformuleerd en afgewogen. Onderdeel daarvan waren ook maatregelen gericht op de Bodegraafsestraatweg. Om de effectiviteit en effecten van een doorsteek inzichtelijk te maken zijn berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel, waarover een separate notitie is opgesteld. Deze is met een afvaardiging van de Bodegraafsestraatweg besproken, en ook toegelicht in de denktank. De aanwonenden van de Bodegraafsestraatweg hadden n.a.v. het eerste gesprek / de notitie aanvullende vragen en een gebrek aan vertrouwen in de berekeningen. Daaropvolgend heeft een tweede gesprek plaatsgevonden tussen de gemeente en een afvaardiging van de Bodegraafsestraatweg. Naar inschatting van de gemeente bleef er bij de afvaardiging van de Bodegraafsestraatweg onvrede bestaan. De conclusies van de analyses zijn naar oordeel van de gemeente echter helder, maar niet bevredigend voor de afvaardiging van de Bodegraafsestraatweg. Het college vindt het ook spijtig dat de effecten voor de Bodegraafsestraatweg nog niet voldoende zijn om aan de wenscriteria te voldoen, maar het college ziet wel positieve effecten van het VCP op de Bodegraafsestraatweg en ziet dan ook geen reden voor aanvullende stappen. Er heeft zorgvuldige analyse en afweging plaats gevonden.

23. In de denktank is de Bodegraafsestraatweg en de problematiek omtrent doorgaand verkeer meerdere keren aan bod geweest, en hebben zowel de vertegenwoordiger van Plaswijck als de vertegenwoordiger van de Bodegraafsestraatweg inspraak gehad en hun standpunten mogen opvoeren. Buiten de denktanksessies is twee maal gesproken met een afvaardiging van de Bodegraafsestraatweg. De vertegenwoordiger van Plaswijck is schriftelijk op de hoogte gesteld van de analyse en notitie.
24. Er heeft – buiten de denktanksessies - twee maal overleg plaats gevonden tussen de gemeente en een afvaardiging van de Bodegraafsestraatweg.
25. Voor de gemeente zijn de conclusies van de analyse en afweging helder en zorgvuldig onderbouwd. Helaas hebben de maatregelen uit het VCP niet het gewenste effect voor de bewoners van de Bodegraafsestraatweg. Deze bewoners staan dan ook in hun recht om daar extra nadruk op te blijven leggen. De gemeente ziet echter geen andere mogelijkheden (binnen de kaders van het VCP) om de positieve effecten van het VCP op de Bodegraafsestraatweg verder te vergroten.