

1. In juli 2015 stelde CDA Gouda vragen over de chaotische situatie rondom fietsparkeren in de Binnenstad, o.a. achter de Waag. In de antwoorden wordt een fietsparkeerplan aangekondigd voor het kernwinkelgebied. Waar vinden we dit plan terug en hoe staat het met de planning en uitvoering van concrete maatregelen voor het verminderen van de chaotische situatie en intensievere handhaving?

In het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan hebben we aangegeven een fietsparkeerplan op te stellen waardoor het fietsgebruik wordt gestimuleerd en de kwaliteit van het straatbeeld wordt vergroot (tegengaan van "verrommeling"). Het fietsparkeerplan moet resulteren in concrete verbetervoorstellen. Daarnaast wordt voor wat betreft het stationsgebied onderzocht of het gebruik van de huidige NS stalling verbeterd kan worden in combinatie met de aanpak van weesfietsen en verdergaande handhaving. Verder is het college op dit moment aan het uitwerken hoe de handhaving van fout geparkeerde fietsen op de kop van de Kleiweg en rond het station kan worden verbeterd. Naar aanleiding van de besluitvorming over het mobiliteitsplan kunnen aanvullende locaties, die in aanmerking komen voor handhaving, worden onderzocht.

2. In april 2016 is de motie versterken mantelzorg van CDA Gouda met algemene stemmen in de raad aangenomen. Daarin gaat het onder meer over het screenen van parkeer- en verkeersbeleid op (mantel)zorgvriendelijkheid en er actie op te ondernemen. Wat is er op dat punt gedaan of wordt aan concrete acties ondernomen?

Inwoners van Gouda die mantelzorg ontvangen kunnen voor een bedrag van 60 euro per jaar een mantelzorgers onbepaald laten parkeren in de vergunning gebieden.

3. Klopt het dat de parkeervergunning voor mantelzorgers in plaats van gratis of goedkoper juist duurder is geworden? Zo ja, waarom?

De kosten voor een mantelzorgvergunning zijn al enkele jaren ongewijzigd gebleven.

4. Welke concrete acties worden ondernomen als het gaat om het verkeersveiliger maken van de Plaswijckweg? Mede naar aanleiding van de gedegen en uitgebreide zienswijze die is ingediend en tot stand is gekomen met betrokkenheid van vele wijkbewoners, scholen en hun leerlingen. Bijvoorbeeld suggesties rondom 'typering' van de weg, de weg/buurt veiliger maken voor ouders, kinderen en andere weggebruikers bv via schoolzones en zebra's en de ruimtelijke open ligging van de weg aan te pakken (bv meer groen/bomen) omdat de weg nu bijna 'uitnodigt' tot hard(er) rijden vanwege het open karakter ervan.

In het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan hebben we ervoor gekozen eerst de meest in het oog springende verkeersonveilige locaties aan te pakken. Het deel Ridder van Catsweg–Bloemendaalseweg-(deels) Hugo de Vrieslaan is hierin opgenomen, aangezien hier de laatste jaren meerdere ongevallen zijn geregistreerd waarbij fietsers betrokken waren.

Specifiek voor een deel van de Plaswijckweg zijn we geruime tijd in gesprek met initiatiefnemers van de wijk/scholen. Een eerste schetsontwerp is voorgelegd aan de initiatiefnemers van de ouderraad school.

In de toekomst zal de Plaswijckweg als wijkstraat (30 km/uur) worden ingericht. Dit willen we samen met, en op initiatief van, het wijkteam totstandbrengen. Daadwerkelijke (uitvoerings)mogelijkheden zijn mede afhankelijk van financiële en personele capaciteit.

5. Wordt bij innovaties zoals deze worden genoemd in de mobiliteitsvisie ook ingezet op invoering van een parkeerverwijssysteem (bv vol/vrij of verwijzing naar aantallen nog vrije parkeerplekken op de verschillende parkeerplaatsen)?

Mogelijk dat dit in de toekomst wordt ingezet. Voor de korte termijn is dit niet aan de orde aangezien is enkele jaren terug is gekozen voor een statisch verwijssysteem.

Technische vragen mobiliteitsvisie

(auto)Bereikbaarheid

1. Het mobiliteitsplan gaat uit van het beter benutten van de randwegen. Kunnen de randwegen nog meer verkeer verwerken dan nu het geval is aangezien het verkeer nu al vaak vast staat?

In afstemming met de provincie Zuid Holland wordt gewerkt aan een betere doorstroming van de N207 en N457. Er wordt daarbij voorzien in capaciteitsverruiming op de kruispunten 't Weegje en de Eurotonde en de rijbaan van de N457.

2. Zijn de diverse knippen in de wegen, waaronder de Bodegraafsestraatweg daadwerkelijk noodzakelijk om de doelen die in de mobiliteitsvisie staan te verwezenlijken? Zijn alternatieve oplossingsrichtingen ook mogelijk?

Zoals in het mobiliteitsplan is beschreven, is de stad begrensd in mogelijkheden, de keuze voor verbeterde verkeersveiligheid is de belangrijkste opgave en daarnaast ook het zoveel mogelijk verminderen van de verkeersoverlast. Daarvoor zijn stringente keuzes noodzakelijk. Om het doorgaande verkeer tussen de Bodegraafsestraatweg en de Joubertstraat te verminderen, is hier een ingrijpende maatregel nodig. In het mobiliteitsplan is een voorbeeld genoemd. Uiteraard zijn hiervoor meerdere oplossingen denkbaar, om te komen tot een definitieve oplossing kiezen we voor een projectmatige aanpak met inbreng van belanghebbenden (betrokken omwonenden en ondernemers) dit wordt in een plan van aanpak vastgelegd. Het plan van aanpak wordt door het college vastgesteld.

Parkeren

3. Er zou dit najaar een notitie aan de raad worden gestuurd over aanpassingen in het parkeerbeleid en de inzet van de middelen. Wanneer kunnen we deze notitie verwachten en hoe verhoudt deze notitie zich tot de mobiliteitsvisie?

Eventuele aanpassingen van het parkeerbeleid vloeien voort uit het nog vast te stellen mobiliteitsplan. Aanpassing van parkeerbeleid betekent ook dat besluitvorming is vereist over de financiële consequenties. Het is aan de gemeenteraad of dit nog voor de verkiezingen in maart 2018 zal plaatsvinden.

4. Wat is de reden dat de mobiliteitsvisie niet kiest voor het onderzoeken van alternatieven parkeermogelijkheden voor bezoekers van de binnenstad aan de randen van de stad?

In het mobiliteitsplan hebben wij de stations Goverwelle en (mogelijk in de toekomst) Gouweknoop benoemd als zijnde belangrijke locaties voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Op zaterdagen zouden deze stations kunnen worden benut, aangezien de trein een snelle verbinding naar de binnenstad biedt. Op dit moment is er overigens voldoende parkeercapaciteit voor binnenstadbezoekers.

5. Is bij het opstellen van de mobiliteitsvisie overwogen om een parkeerfonds voor Gouda op te richten?

Gouda beschikt over een parkeerfonds (Reserve Parkeren) waarin de uitbreiding van parkeercapaciteit wordt gefinancierd.

Fiets

- 6. In het raadsvoorstel staat beschreven dat er voor fietsveiligheid een uitvoeringsprogramma komt voor de aanpak van knelpunten. Waar kan ik informatie vinden over deze aanpak in de mobiliteitsvisie en hoe bereiken we inderdaad een reductie van 50% van het aantal slachtoffers?**

De grootste knelpunten voor de fiets willen we als eerste aanpakken, we hebben deze opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Verder wordt in het Mobiliteitsplan daar waar sprake is van tegenstrijdige belangen, gekozen voor de fiets (m.u.v. de Rand- en Stadswegen, waar sprake is van vrijliggende fietspaden) we reduceren daar de maximumsnelheden (tot een alternatief voorhanden is) naar 30 km/uur.

- 7. Op welke manier houdt de mobiliteitsvisie rekening met het veilig kunnen oversteken van stadswegen, bijvoorbeeld als het om de Graaf Florisweg gaat?**

Op stadswegen vindt het oversteken door langzaam verkeer veelal plaats op kruispunten die geregeld zijn met verkeerslichten. Daarnaast worden een aantal stringente keuzes gemaakt, bijvoorbeeld weren van het doorgaand autoverkeer op de route Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat, waardoor de oversteekbaarheid in deze gebieden verbetert.

De Graaf Florisweg is in dit Mobiliteitsplan overigens aangepast en aangewezen als wijkstraat (30 km/uur) doorstroming van autoverkeer is op deze weg onderschikt aan de oversteekbaarheid van fietsverkeer.

- 8. In welke routes willen voor de fiets de komende jaren nu echt investeren? Wordt daarin ook Westergouwe meegenomen en de aansluiting op fietssnelwegen?**

Zoals ook in het uitvoeringsprogramma is aangegeven willen wij investeren in een snelfietsroute (onderdeel van de route Rotterdam – Gouda) aan de zuidkant van de stad. Verder zijn we in gesprek met de provincie over de invulling van de fietsverbindingen tussen Westergouwe en de rest van de stad. De uiteindelijke verbindingen zijn afhankelijk van de te kiezen kruispuntoplossingen en financieringsmogelijkheden rond de N207/N456.

Het tempo waarin e.e.a. kan worden uitgevoerd hangt af van investeringsmogelijkheden (en daarmee extra subsidiemogelijkheden en integrale aanpak groot onderhoud) en personele capaciteit.

Algemeen

- 9. Wat houden de zogenaamde schoolzones in?**

In de schoolomgeving wordt een ander gedrag verwacht van autoverkeer. Ouders spelen hierin een belangrijke rol. We willen samen met de schoolbesturen, omwonenden en ouders de looproutes beoordelen en zo nodig verbeteringen doorvoeren. Verbeteringen zoeken we in de richting van; (selectieve)parkeerverboden (dus parkeren op loopafstand van school), snelheidsreductie, attentie verhogende maatregelen en oversteekvoorzieningen.

10. Welke ambitie geven we vanuit de mobiliteitsvisie nu als raad mee om innovatief duurzaam vervoer in de stad te stimuleren?

We streven naar schoon en zuiniger vervoer. De fiets is daarbij het duurzame vervoermiddel. We willen daarvoor meer ruimte voor de fiets creëren. Uiteindelijk leidt meer fietsen ook tot betere benutting van infrastructuur door (economisch weggebonden) gemotoriseerd verkeer. Als aanvullende maatregelen denken wij aan schoon en kleinschalig vervoer binnenstad, elektrisch (automatisch) openbaar vervoer naar Westergouwe, faciliteren van (en onder de aandacht brengen van de voordelen van) parkeren voor deelauto's en elektrische laadvoorzieningen. Door gebruik van nieuwe technieken worden onnodige wachttijden voor grotere groepen weggebruikers voorkomen. We denken o.a. aan reistijdinformatie (en vergelijking) op strategische punten in de stad, actuele vertraginginformatie (app) op belangrijke routes in de stad, dynamische verlichting fietsroutes etc.

11. Hoe worden prioriteiten gesteld in de uitvoering van de mobiliteitsvisie bij tegenstrijdige doelstellingen? Bijvoorbeeld een stadsweg die kruist met een hoofd-fietsverbinding. Wie krijgt dan prioriteit?

Om prioriteiten te kunnen stellen passen we een aantal ontwerpprincipes toe:

- op basis van prioriteit naar wegtype. Stadswegen hebben in de spitsen prioriteit boven de hoofdfietsroute.
- we hebben een aantal streefwaarden/kwaliteitseisen (reistijden in de spits) voor autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer gedefinieerd (voor de fiets op doorstroomroutes streven we naar een max. wachttijd van 10% van de reistijd).
- Bij kruispunten met verkeerslichten houden we wel rekening met (in het mobiliteitsplan gedefinieerde) maximale wachttijden voor verkeer, bijv. een fietser op een doorstroomroute heeft een maximale wachttijd van 60 sec (in de spits) bij een kruispunt met een Stadsweg.

Technische vragen n.a.v. het mobiliteitsplan Gouda

Naar aanleiding van het uitbrengen van het concept mobiliteitsplan Gouda wil de fractie van GBG de navolgende vragen voorleggen;

- 1. Fietsveiligheid wordt als speerpunt in de mobiliteitsvisie is opgenomen. Dat is mooi maar wat wordt nu concreet het plan van aanpak op dit onderdeel daar waar Gouda een van de meest onveilige fietsgemeente is van Nederland?**
In het uitvoeringsprogramma geven we zoveel mogelijk uitvoering aan de aanpak van de meest verkeersonveilige locaties voor fietsers.
Daarnaast geven we bij uitvoeringsprojecten van beheer openbare ruimte randvoorwaarden mee (kwaliteitsnormen) waaraan fietspaden moeten voldoen.
- 2. Doorstroming van verkeer in zijn algemeenheid door Gouda heeft ook een regionaal karakter. In de visie wordt niet impliciet of expliciet aangegeven waarvoor wordt gekozen;**
 - a. Kiest het college in haar visie voor doorstroming van het verkeer door Gouda (w.o. de singels) of**
 - b. Wordt gekozen voor het zo veel mogelijk buiten de bebouwde kom/centrum houden van de verkeersdoorstroming zodat voetgangers/fietsers en bestemmingsverkeer de ruimte krijgen?**
 - c. Waarom wordt niet gekozen voor het weren van doorgaand/niet bestemmingsverkeer?**

1. In het mobiliteitsplan wordt juist gekozen voor meer ruimte en kwaliteitsimpuls voor de fiets, het weren van doorgaand verkeer over de singels (als onderdeel van de binnenstad) en een bereikbare (en leefbare) binnenstad voor bestemmingsverkeer.

3. Op welke wijze zijn de inwoners van de gemeente betrokken bij de voorbereiding en het opstellen van het concept mobiliteitsplan Gouda?

Allereerst zijn enquêtes uitgezet onder negenenzeventig partijen in de stad, vervolgens zijn structureel overleggen gevoerd met resp. een ambtelijke adviesgroep en een externe klankbordgroep met vertegenwoordigers van wijkteams, ondernemers en belangenorganisaties als de Fietzersbond, GAB en transporteurs. Ook zijn er een aantal publicaties en meldingen via social-media en de website van Gouda naar buiten gebracht. Tot slot hebben wij een formele inspraakperiode van 6 weken aangehouden, waarop ongeveer zeventig reacties zijn binnengekomen.

4. Kunt u aangeven op welke wijze het mobiliteitsplan aansluit bij het RVVP?

Daar waar een duidelijke relatie is, hebben wij aansluiting met het RVVP. Ambities, zoals het verbeteren van de verkeersafwikkeling rond Westergouwe, snelfietsroute Rotterdam-Gouda, station Gouweknoop, maar ook de doorstroomroutes van de fiets die op regionale kwaliteitsroutes/ fietsstructuur aansluiten.

5. In uw mobiliteitsplan (wat meer een visie is) blijft u weinig concreet. Waarom kies u niet voor een concrete benadering zoals als voorbeeld; 'de helft van de verkeersborden willen wij de komende jaren verwijderen' of 'VRI's vervangen voor rotondes'. Een ander voorbeeld; Van Meijssingel doortrekken om verkeer in spoortunnel te verminderen?

Het detailniveau van een mobiliteitsplan is niet van dien aard dat sanering verkeersborden hier een plaats in heeft gekregen. Daarnaast heeft de raad in 2015 de thema's vastgesteld welke zijn uitgewerkt in het Mobiliteitsplan.

Van een verlengde Meijssingel hebben wij geconcludeerd dat er verkeer van kruispunt Hamstergat naar binnen wordt "getrokken". Het effect van het ontlasten spoortunnel wordt dus niet bereikt. Daarnaast is kruispunt Hamstergat enkele jaren terug fors met capaciteit uitgebreid.

2.

6. Uit uw visie kunnen wij moeilijk analyseren in hoeverre doorstroming van gemotoriseerd verkeer zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld in relatie met bv. Fietsverkeer op grond waarvan u kiest voor sommige modellen in het mobiliteitsplan. Cijfers in uw plan ontbreken op grond waarvan wij lastig kunnen beoordelen, anders dan eigen waarneming en resultaat van eigen onderzoek, in hoeverre uw visie strookt met de werkelijkheid en toekomstige verkeersbewegingen. Kunt u alsnog ons in het bezit stellen van deze cijfers?

7. Een eigen enquête onder de bewoners van de Singels en de Ronsseweg e.o. maakt duidelijk dat door veel bewoners veel meer aandacht wordt gevraagd voor verkeersveiligheid op deze wegen met de nodige infrastructurele- en verkeerstechnische aanpassingen. In hoeverre neemt u deze zaken op in uw plan van aanpak?

Uit onze enquête in 2015, zijn geen noemenswaardige opmerkingen over de Ronsseweg binnengekomen. Over de singels zijn daarentegen heel veel reacties ingekomen, blijkend uit de enquête, klankbordgroep bijeenkomsten en inspraakreacties.

De problematiek singels hebben we dan ook een duidelijke plek in het beleid gegeven en als een van de uit te werken projecten benoemd.

8. En, is het niet verstandig om daarbij reeds in het concept mobiliteitsplan op deze zaken voor te sorteren?

Zie antwoorden vraag 3 en 7

9. **Is al aan te geven welke onderdelen uit het mobiliteitsplan inmiddels zijn voorbereid, aanbesteed en/of in uitvoering zijn genomen?**
3. In het uitvoeringsprogramma is aangegeven welke projecten zijn gestart. Momenteel worden bijvoorbeeld alle verkeerslichten aangesloten op het netwerkmanagement systeem van de provincie. Waardoor we in de nabije toekomst verkeerslichten van regelscenario's kunnen voorzien.
4. Ook is de plaatsing van verkeerslichten op het gevaarlijke kruipunt voor fietsverkeer; Nieuwe Gouwe Oostzijde – Hanzeweg in voorbereiding.
5. Snelfietspad Rotterdam – Gouda is in voorbereiding en we zijn in overleg met de provincie Zuid Holland over de capaciteitsuitbreiding van de kruispunten in de N207 en N457
10. **Kies uw college, met het zicht op de toekomst, naar een verkeersarm centrum en directe omgeving (w.o. de Singels) of laat u 'alles bij het oude'?**
Zie ook vraag 2.
11. **Waaruit blijkt in uw concept mobiliteitsplan dat een echte keuze wordt gemaakt voor:**
 - a. Het zo veel mogelijk weren van gemotoriseerd doorgaand verkeer?
 - b. Het onderzoeken naar de mogelijkheid om, in het kader van de verkeersveiligheid, een richtingsverkeer te realiseren (in welke vorm dan ook) op de Singels?
 - c. Kies uw college voor de mogelijkheid om van de Ronsseweg eenrichtingverkeer te maken dit in verband met de veiligheid en de aansluiting Ronsseweg/Bleulandweg?

In Hoofdstuk 3.2 gaan in op het opheffen van het doorgaand verkeer over de singels, waarbij ook ingrepen op de Kattensingel en Fluwelensingel worden voorgesteld als zoekrichting. Eenrichtingsverkeer kan desgewenst als optie worden uitgewerkt, dit is afhankelijk van de wensen van belanghebbenden die bij het project zullen worden betrokken.
12. **Kunnen wij reeds nu schriftelijk een exemplaar ontvangen (digitaal) van uw antwoord op de zienswijze zoals die is ingediend door Stichting Bewonersorganisatie/ wijkteam Plaswijck?**
Alle schriftelijke zienswijzen zijn via de griffie in ibabs geplaatst.

Technische vragen Gouda Positief

April 2017:

1. Kunt u bevestigen dat in het nieuwe mobiliteitsplan de gehele Graaf Florisweg is voorzien als 30km zone?

Antwoord: ja dat kunnen wij bevestigen

2. Zo ja, hoe zal dat gehandhaafd worden?

Op basis van een op te zetten monitoringsysteem worden prioriteiten gesteld op het gebied van handhaving. Middels weginrichting (en de aansluiting van en naar de Graaf Florisweg) zal het gewenste snelheidsgedrag zoveel mogelijk moeten worden afgedwongen

3. Een 30km zone neemt de gevaarlijke situatie voor fietsers die is ontstaan als gevolg van de aanwezige wegversmallingen niet weg. Welke maatregelen zullen genomen om die gevaarlijke situaties te voorkomen?

Het inrichtingsplan dat in samenspraak met belanghebbenden zal worden uitgewerkt, heeft als (ontwerp) uitgangspunt dat de verkeersveiligheid voor fietsers voorop staat.

September 2017

1. kaartje pagina 18: halverwege de Katten- en Fluwelensingel zijn een tweetal rode punten opgenomen, inhoudende "vermindering doorgaand regionaal verkeer". Verder zijn dit deels, tot aan de rode punten, 30 km wegen, echter tussen beide punten is geen nadere aanduiding voor opgenomen.

vraag a) Welke functie krijgen de singels tussen beide rode punten?

Antwoord: Tussen beide punten willen wij de route Kattensingel-Fluwelensingel als verblijfsgebied aanduiden, waarbij uitsluitend sprake zal zijn van een ontsluitende functie voor de binnenstad.

vraag b) hoe worden in de praktijk deze rode punten ingevuld? maw welke concrete maatregelen kan ik me daarbij voorstellen?

In het mobiliteitsplan hebben wij wat kansrijke suggesties gedaan voor nadere uitwerking. Een zoekrichting kan zijn een rechtsaf verbod op de Blekersingel (ri spoortunnel). Uiteraard zullen meerdere scenario's in beeld worden gebracht.

Deze scenario's zullen in overleg met belanghebbenden worden uitgewerkt en bestuurlijk worden vastgelegd.

- 2. pagina 20: Mijstunnel. In tegenstelling tot de vorige mobiliteitsvisie blijkt deze tunnel in de onderhavige visie geen bijdrage te leveren aan de mobiliteit. Blijkt dat uit nader onderzoek? Zo ja, graag inzage of uitleg.**

De effecten van de aanleg van een Mijstunnel hebben wij met ons regionaal verkeersmodel berekend. De uitkomsten laten zien dat er meer verkeer de naar de Mijstunnel wordt geleid, met verkeer dat afkomstig is van de route over het Hamstergat (waar enkele jaren terug juist in capaciteitsuitbreiding is voorzien).

Dit zorgt voor ongewenst extra verkeer in de binnenstad en is strijdig met het beleidsuitgangspunt dat verkeer zoveel mogelijk zou moeten worden afgewikkeld op de rand en stadswegen.

- 3. pagina 20: Het lijkt erop dat hier staat dat een fietsbrug naar Westergouwe moet zorgen voor een ontlasting van de N207, die nu vrijwel dagelijks vol met auto's staat. Graag nadere uitleg wat hier bedoeld wordt.**

Wij willen graag dat Westergouwe onderdeel is van de stad Gouda. Aangezien de afstand tussen Westergouwe en de binnenstad slechts 2-2,5 km is, is het noodzakelijk dat er directe en aantrekkelijke fietsverbindingen komen. Voor een (beperkt) deel zal een dergelijke fietsverbinding een gunstig effect op het autogebruik in Westergouwe hebben.

- 4. Algemene vraag: Op een aantal punten (zwart/rood) wordt doorgaand/regionaal verkeer geweerd van zgn. stads en wijkstraten. Nut/noodzaak daarvan zien wij in. Zijn er voorbeelden te geven van maatregelen die dit bereiken, met inachtnaam van doorstroommogelijkheden voor bewoners van/naar hun werk? Is het regionaal verkeer volledig te scheiden van lokaal woon/werkverkeer? Zo ja, met welke concrete (voorbeeld)maatregelen. Ik doel dan bijvoorbeeld op de voorgenomen afsluiting van de Noord-Zuid verbinding Bodegraafsestraatweg ter hoogte van de Goudse Houtsingel.**

De hoofddoelstelling is het weren van het doorgaand autoverkeer op de route Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat.

De voorgestelde zoekrichting voor een oplossing is een knip in de noordelijke- en zuidelijke richting op kruispunt Bodegraafse straatweg/Goudse Houtsingel/ Burg. van Reenensingel. Echter is nader onderzoek nodig om te komen tot een definitieve oplossing. Voor de uitwerking van een definitieve oplossing kiezen we voor een projectmatige aanpak met inbreng van belanghebbenden (betrokken omwonenden en ondernemers) dit wordt in een plan van aanpak vastgelegd. Het plan van aanpak wordt door het college vastgesteld.

Daarnaast willen we door middel van verkeersmanagement een betere doorstroming voor autoverkeer genereren op de route Goverwellesingel- Goudse Houtsingel-Burgemeester van Reenensingel. Scenario's daarvoor dienen nader uitgewerkt te worden. Om scenario's daadwerkelijk te operationaliseren, dienen de verkeerslichten op een (moderne) verkeerscentrale van de provincie Zuid Holland te worden aangesloten (software van Technolution). Dit project bevindt zich in een afrondende fase.

Partij voor de Dieren

Onderwerp: Mobiliteitsvisie

INLEIDING: Het college heeft een Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 opgesteld.

Dat leidt tot de volgende vragen van de Partij voor de Dieren aan het College:

1. **Is er een overzicht op welke plaatsen / trajecten veel dieren slachtoffer worden van het verkeer? Worden hier maatregelen voor genomen? Zo ja, welke?**
Nee, er zijn geen geregistreerde ongevallen in ons ongevallenregistratiesysteem
2. **Is de optie onderzocht om de binnenstad autovrij te maken behalve voor de bewoners? Wat zijn de afwegingen hierbij geweest?**
De oude binnenstad is autoluw. Door het doorgaande verkeer op de singels te weren, wordt ook dit deel meer autoluw. Bezoekers binnenstad willen we niet weren.
3. **Blz. 7, 'verkeersmanagementsystemen koppelen aan de smartphone'. Wat zijn de gevolgen hiervan voor de privacy van de inwoners van Gouda?**
Veel data uit GPS systemen is geanonimiseerd. Daarnaast is bij het installeren van een app toestemming van betrokkenen/gebruikers nodig.
4. **Blz. 14 (2.3) 'De auto draagt bij aan de individuele verplaatsingsmogelijkheden en de economische ontwikkeling'. In welke mate? Waar blijkt dit uit? Waarom zou dit niet gelden voor OV en fiets?**
Ieder vervoermiddel draagt bij aan individuele verplaatsingsmogelijkheden en economische ontwikkeling. Echter in het mobiliteitsplan hebben wij geprobeerd aan te geven dat de auto, naast de bijdrage aan de individuele verplaatsingsmogelijkheden en de economische ontwikkeling, ook negatieve invloed heeft op de kwaliteit van de stad.
5. **Blz. 14 (2.3) 'Het gemotoriseerde verkeer kan echter ook een negatieve invloed hebben op de kwaliteit van de stad'. In de hierop volgende opsomming wordt geen gewag gemaakt van afname van de luchtkwaliteit. Zijn er gegevens van de gevolgen op de luchtkwaliteit van het gemotoriseerde verkeer in Gouda?**
Luchtkwaliteit valt hierbij onder de term omgevingshinder. Op blz 36 is een kaartje opgenomen met de effecten op luchtkwaliteit bij doorvoeren van het voorgestelde beleid. We zien daarbij dat er op het gebied van luchtkwaliteit geen knelpunten optreden. Daarnaast willen we inzetten op schoon vervoer en meer fietsgebruik.
6. **Blz. 15 'Meer fietsen betekent immers een betere benutting van de weginfrastructuur door het (noodzakelijk weggebonden) gemotoriseerde verkeer'. Wat wordt hier mee bedoeld? Hoe werkt dit mechanisme? Uit welk onderzoek blijkt dit?**
Door het fietsgebruik te stimuleren en stringente wijzigingen aan te brengen weginfrastructuur (weren doorgaand verkeer), komt er ruimte voor bijv. bezoekers binnenstad. De structuuringrepen zijn doorgerekend met het regionaal verkeersmodel. De uitkomsten zijn opgenomen in de tabel op blz 35.
7. **2.6 (blz. 16) 'Het verminderen van het doorgaande gemotoriseerde verkeer en het ontwarren van de verkeersknoop Klei-wegplein, waardoor de bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer (parkeren) toeneemt en de wachttijden afnemen'. Als de bereikbaarheid toeneemt en wachttijden afnemen trekt dit vaak extra gemotoriseerd verkeer aan. Wat zal het netto effect hiervan zijn en waar blijkt dat uit?**

Nee, als het doorgaand verkeer (door een circulatiemaatregel) wordt geweerd, wordt dit niet aantrekkelijker voor “nieuw” verkeer. De verbindingen zijn dan alleen aantrekkelijk voor bestemmingsverkeer binnenstad en aanwonenden.

8. **2.7 ‘zorgen voor nieuwe parkeervoorzieningen die moeten bijdragen aan het verbeteren van de woonomgeving (minder overlast maar ook meer ruimte voor andere functies) en aan het versterken van het historische stadsbeeld in de binnenstad’. Hoe ziet het college dat parkeervoorzieningen bijdragen aan het historische stadsbeeld?**

De beeldkwaliteit van de binnenstad komt beter tot z’n recht als delen van de binnenstad autovrij zouden worden gemaakt. Als college werken we actief mee op het moment dat bewonersinitiatieven worden ontplooid voor het autovrij maken van delen van de binnenstad. Daarbij ontwikkelen we dan samen met de bewoners en ondernemers stallingsscenario’s die we beoordelen op haalbaarheid (ruimtelijk, financieel, draagvlak).

9. **3.4 Openbaar vervoer: wordt de inzet van elektrische stadsbussen overwogen? Almere en Amsterdam hebben dit besluit al genomen. Waarom is een dergelijke overweging niet in deze mobiliteitsnota opgenomen?**

Als Gouda hebben wij geen eigen stadsdienst, de Openbaar vervoer concessie wordt door de provincie Zuid Holland verleend. Enkele jaren geleden hebben alle concessiehouders in Nederland gesteld dat in binnensteden zoveel mogelijk wordt overgegaan op elektrisch vervoer. We brengen dit onderwerp graag in bij de reguliere overleggen met de provincie Zuid Holland.

10. **Op blz. 22 wordt aangegeven dat versmalling van het trottoir een optie is om meer ruimte te maken voor de fiets. Op blz. 30 staat dat voor deelname aan het verkeer van mensen met een beperking een minimumtrottoir breedte van 1,50 meter noodzakelijk is. Hoe wordt dit afgestemd?**

Daar is alleen sprake van als de rijbaan te smal is op het moment dat er brede trottoirs aanwezig zijn. Dit is overigens een van de voorbeelden om meer ruimte voor de fiets te zoeken, zoals opheffen parkeervakken of versmallen rijloper etc.

11. **4.6 op blz.. 31: ‘tegengaan van hardnekkig onveilig gedrag, zoals het gebruik van de smartphone op de fiets’. Hoe denkt men dit te gaan realiseren?**

Binnen het verkeersveiligheidsprogramma is hier aandacht voor op scholen. Voor het voortgezet onderwijs wordt dit tegengegaan met de app 'Fietsmodus'

12. **In de tabel prognose intensiteiten onderaan blz. 35 staan per straat de mutaties. Zijn er ook totaalgegevens beschikbaar voor de verandering in verkeersintensiteit voor Gouda als geheel? Graag een overzicht indien beschikbaar.**

De vraag is niet geheel duidelijk. Per wegvak zijn auto verkeersintensiteiten in beeld te brengen.

13. **Op blz. 35 en 36 staan per straat mutaties betreffende intensiteit, geluid en NO2 uitstoot. Zijn er ook totaalgegevens beschikbaar voor de verandering in CO2 uitstoot? Graag een overzicht indien beschikbaar.**

Dit vragen wij bij de omgevingsdienst na, echter de verwachting is dat deze er niet is.

- 14. Het overzicht in veranderingen in NO₂ concentraties onderaan blz. 36 is niet goed leesbaar. Kan een beter exemplaar worden verstrekt? Hoe hoog zijn de NO₂ concentraties op dit moment?**

Wij zullen een nieuwe kaart bij de Omgevingsdienst opvragen. Er zijn overigens volgens de wettelijke normen, geen knelpunten

- 15. 5.5 kleinschalige elektrische distributie in de binnenstad. Welke bedrijven in de binnenstad hebben grootschalige distributie nodig?**

Dit is meer een logistiek probleem. Bevoorrading gebeurt vaak met grotere vrachtwagens dan nodig omdat er routes worden gereden waarin meerdere winkels bevoorraadt worden. Met stedelijke distributie worden deze vrachtwagens buiten de binnenstad uitgeladen en vindt de distributie naar de binnenstad kleinschalig plaats.

- 16. Elektrische fietsen (blz. 7) gaan hard (tot 45 km/uur). Hoe gaan we hier straks mee om in de stad?**

Dit is een landelijk probleem, wetgeving is aan verandering onderhevig. Wij volgen de ontwikkelingen op dit gebied nauwgezet.

- 17. Blz. 38: 'Daarvoor is een kwaliteitssprong nodig die alleen tot stand komt als we gedurende een lange periode consequent werken aan de verbetering van het fietsklimaat'. Gezien de uitstoot van fijnstof van brom- en snorfietsen kan het fietsklimaat verbeteren door deze niet meer toe te laten op de fietspaden (zie ook 4.4). Is deze optie overwogen? Waarom wel / niet?**

Bromfietsen in Gouda rijden bijna overal op de rijbaan. Zie ook vorige vraag, snorfietsen kunnen gelet op de wetgeving niet van de fietspaden worden geweerd. Er zitten namelijk ook nadelen aan een dergelijk besluit, denk daarbij in grote verschillen in massa en snelheden (vrachtverkeer vs snorfietsen)

- 18. Blz. 39 Bereikbaarheid gedefinieerd (onderaan bij mobiliteitsmanagement). Hoeveel automobilisten zullen voor een ander vervoer gaan kiezen schat het college?**

Dit is niet met zekerheid te zeggen, maar afhankelijk van de situatie en o.a. de daadwerkelijke uitvoering van structuurinterventies, kan dit wel 5% bedragen.

- 19. Blz. 40 Streefwaarden auto-, vrachtverkeer en fietsverkeer. Als de streefwaarden van deze verkeersstromen met elkaar conflicteren welk krijgt dan voorrang?**

Dit is afhankelijk van het type weg dat een betreffende doorstroomroute fiets kruist. Een stadsweg heeft bijvoorbeeld prioriteit (in de spits) boven een hoofdfietsroute.

- 20. Blz. 41: Kruispunten van randwegen of stadswegen met doorstroomroutes voor de fiets worden ongelijkvloers uitgevoerd als de gewenste doorstroming voor de fietsers niet wordt bereikt. Zijn er al locaties bekend (welke) waar dit noodzakelijk is?**

Dit moet nader uitgewerkt worden, echter is denkbaar dat bepaalde kruispunten met de N207 en N457 rond Westergouwe ongelijkvloers dienen te worden uitgevoerd.

- 21. Op blz. 52 is sprake van cofinanciering. Wie gaat er bijdragen? Wat is de doelgroep?**

Andere overheden zoals provincie, Rijkswaterstaat/ministerie, stadsregio of mogelijk zelfs Europees.

SGP

Technische vragen Mobiliteitsvisie

1. **Wat is de status van de diverse voorstellen in het Mobiliteitsplan? Enerzijds wordt in de reactienota aangegeven dat het geen uitgewerkt verkeerskundig plan is, maar zoekrichtingen en dat het College open staat voor alle alternatieven die tot eenzelfde effect leiden. Anderzijds staan in de uitvoeringsagenda hele concrete invullingen met de data erbij.**

Het mobiliteitsplan is visiedocument met een aantal mogelijke oplossingsrichtingen. Echter zijn in het uitvoeringsprogramma een aantal projecten welke reeds in gang zijn gezet of een significant verkeersonveilige locatie of route betreft, nader beschreven en gepland. Een aantal projecten hangen ook samen met reeds verstrekte of in aanvraag zijnde subsidies.

2. **In het overzicht van verkeersongevallen op p.26 staan relatief veel ongevallen bij de oprit vanuit Gouda op de A12 richting Den Haag. Zijn de ongevallen na 2014 gedaald? Zo niet, is het mogelijk om het verkeer uit Gouda naar Den Haag in de spijtstijd te verplichten om over de Maximabrug te gaan?**

In het kader van de MIRT verbreding A20 zijn we hierover in overleg met Rijkswaterstaat. Men is bereid om het probleem met weven bij het aquaduct opnieuw te beoordelen.

3. **Wanneer zijn de turbotondes op de Westelijke Randweg (N207) daadwerkelijk gerealiseerd?**

De planning van de provincie Zuid Holland is nog niet bekend. Dit najaar wordt duidelijk welke middelen beschikbaar komen voor de capaciteitsverruiming op de N207 en N457.

4. **Kan met een verbeelding worden verduidelijkt wat wordt bedoeld met het opheffen van de verbinding voor het autoverkeer van de Bodegraafsestraatweg-noord en -zuid? Wordt hier bedoeld dat het verkeer op het kruispunt met de Van Reenensingel niet meer rechtdoor kan rijden? Kan het verkeer van de Bodegraafsestraatweg-zuid of -noord nog wel afslaan naar de Van Reenensingel en Goudse Houtsingel? Of wordt een afsluiting voor het autoverkeer bedoeld van de Bodegraafsestraatweg-zuid ter hoogte van de sportvelden?**

5. **Op welke wijze wordt sluipverkeer over de Molenmeesterslag voorkomen?**

Het voorkomen van sluipverkeer wordt een van de randvoorwaarden die aan de te kiezen maatregel wordt gesteld.

6. **Leidt het opheffen van de doorgaande functie Kattensingel niet tot extra verkeer via de Burgemeester Van IJzendoornpark?**

Ook het voorkomen van sluipverkeer over deze parallel route is een randvoorwaarde die we bij dit project zullen stellen. Overigens is dit grotendeels opgelost als het zuidelijk stationsgebied is

gerealiseerd. Hier is immers voorzien in een eenrichtingsroute vanaf de Vredebest richting het van Bergen IJzendoornpark.

7. Leidt het opheffen van de doorgaande functie Fluwelensingel niet tot extra verkeer via de Karnemelksloot/IJssellaan/Martensstraat?

Als randvoorwaarde zal elke potentiële sluiproute moeten worden beoordeeld. De vraag is echter of de door u genoemde route daadwerkelijk aantrekkelijk wordt, aangezien we ook het doorgaande verkeer op de route Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat willen weren. Bovendien is deze route geen parallel route van de singels.

8. Is de mogelijkheid onderzocht om op de Joubertstraat het fietsverkeer te weren en de fietsers over de Krugerlaan te laten rijden?

Fietsverkeer weren is nooit een optie. We hebben immers ook te maken met aanwonenden die met de fiets over de Joubertstraat moeten kunnen rijden.

Wel willen we als alternatief de route Krugerlaan opwaarderen (als verbetering voor de Joubertstraat en omwille van de fietsveiligheid).

9. Verschillende hoofdroutes van hulpdiensten gaan momenteel over straten die in deze visie staan als 30 km-wegen (Joubertstraat, Graaf Florisweg). Hoe kunnen dan verkeersremmende maatregelen worden getroffen zonder de hulpdiensten te belemmeren?

De exacte invulling/ontwerp moet nader uitgewerkt worden. We zullen dit uiteraard met calamiteitendiensten overleggen. Mogelijk dat andere routes aantrekkelijker worden.

10. Is bij het uitgangspunt dat 30 km de "regel" is, meegenomen dat dit ook extra handhaving vergt (automobilisten zijn immers sneller in overtreding)? Zo ja, hoeveel extra handhaving is er gemoeid als gevolg van deze extra hoeveelheid 30 km-wegen?

In eerste instantie wordt uitgegaan van een inrichting waarbij 30 km/uur logischerwijs wordt afgedwongen. Echter handhaving blijft altijd nodig.

We stellen een monitoringsysteem op, dat is het middel om een duidelijk overzicht met prioriteiten, in het overleg met de politie te brengen. Op basis hiervan wordt de noodzaak van handhaving op betreffende locaties beter onderbouwd.

11. Op p. 20 staat abusievelijk A28. Bedoeld is: A20.

Klopt, wij zullen dit in een definitieve versie aanpassen.

Technische vragen SP mobiliteitsplan

1. In het plan is er weinig te vinden over hoe we gaan omgaan met gehandicapten parkeerplekken. Zijn er momenteel voldoende parkeerplekken voor gehandicapten in Gouda?

6. In hoofdstuk 4.5 inclusieve samenleving hebben wij beschreven hoe we om willen gaan met het ontwerpen van de buitenruimte in relatie tot personen met een beperking. We treden daarbij per project in contact met de Goudse Adviesraad Sociaal Domein. We volgen bij bouwinitiatieven zoveel mogelijk de CROW richtlijnen, waarin aangegeven wordt, welk aantal benodigde gehandicaptenparkeerplaatsen er nodig zijn bij een betreffende functie.

7.

2. Hoe verhoud het aantal gehandicaptenparkeer plekken zich tot het VN verdrag handicap?

Het VN verdrag geeft aan dat er voldoende openbare parkeerplaatsen voor gehandicapten beschikbaar en bereikbaar moeten zijn. In Gouda is dat het geval. Daarnaast stelt de gemeente deze gratis beschikbaar voor bewoners in gebieden waarvoor betaald parkeren geldt, en geldt er een gereduceerd tarief voor de parkeerplaatsen in de binnenstad.

8.

3. Veel gehandicapten hebben vaak fysiek problemen met de betalingsmogelijkheden bij de parkeermeters of andere betalingsmogelijkheden, wat is de rede dat er in Gouda niet gratis geparkeerd kan worden op de voor deze groep bedoelden plekken?

9. Of het gehandicapten parkeren geheel gratis wordt is een keuze van de raad en moet passen binnen de gemeentelijke parkeerexploitatie. Na besluitvorming over het mobiliteitsplan zal de raad een voorstel over een mogelijke herziening van de tarifiering van parkeren worden voorgelegd.

10.

4. Wat is de opbrengst van het betaald gehandicapten parkeren, en welke kosten worden er gemaakt om betaald parkeren mogelijk te maken voor gehandicapten?

De opbrengsten bedragen jaarlijks circa 5.000 euro, de kosten liggen hier nog iets boven (circa 6.500).

11.

5. Bij het station aan de Bloemendaal zijde waren plotseling gehandicapten plekken bezet voor een ander doel, kan dit in de toekomst weer gebeuren? En hoe verhoudt dit tot het totaal aantal van dit soort parkeer plekken en het VN verdrag handicap?

12. Omdat de parkeergarage nog in aanbouw was is een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd voor het Huis van de Stad. Het terrein voor het Huis van de Stad dient ook voor calamiteitenvervoer voor treinreizigers en voor busvervoer beschikbaar te zijn.

13. Inmiddels zijn er 4 gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar in de Stationsgarage en zullen er binnenkort 3 definitieve plekken voor het Huis van de Stad en de bioscoop worden gerealiseerd. Hierbij is ruim voldaan aan de norm van 1 gehandicaptenparkeerplaats per openbare functie.

14.

6. De buslijnen gaan zoveel mogelijk stadsdelen bedienen, samen met de streekvervoerslijnen. (blz.24) Niet duidelijk is of er nog meer haltes opgeheven gaan worden, maar er is te lezen dat het buurt- en wijkvervoer van deur tot deur een belangrijke functie gaan krijgen. Vraag: gaan er meer bushaltes verdwijnen? Tweede vraag in dit verband: Hoe is de zelfstandigheid van de inwoners te waarborgen als er meer en meer bushaltes en buslijnen verdwijnen uit de stad? En dan niet alleen van ouderen, maar ook personen die niet in staat zijn om bijvoorbeeld te fietsen, of zich geen auto kunnen veroorloven? Deze groep willen we toch niet afhankelijk maken van het zeer slecht fusionerend buurt- en wijkvervoer?

Het streven is zoveel mogelijk reizigers gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. Daartoe bedient de stadsdienst van Arriva zoveel mogelijk wijken en volgt het routes waarbij veel reizigers zo efficiënt mogelijk kunnen reizen. Aanvullend op de stadsdienst is er de Groene Harthopper voor deur-tot-deurvervoer en zijn er particuliere initiatieven zoals vervoerspunt Gouda.

Met betrekking tot het onderwerp Mobiliteitsvisie zou ik graag namens de VVD-fractie onderstaande vragen beantwoord willen zien.

1. Bij het Mobiliteitsplan 2007-2020 zat als bijlage een Verkeersmodelanalyse. Is er bij het voorgestelde Mobiliteitsplan (hierna: MP) ook een Verkeersmodelanalyse gemaakt en zo ja, kan deze bij de stukken worden gevoegd? Of is deze geactualiseerd? Op pagina 5 is sprake van een Informatiedocument met gegevens en analyses. Kan deze bij de stukken worden gevoegd?

In het mobiliteitsplan van 2007 waren zeer veel modelvarianten doorgerekend. In ons huidige plan zijn er ca 12 varianten berekend. De uitkomsten van een combinatie aan maatregelen zijn in de tabel opgenomen. Daarnaast zijn er een aantal GPS onderzoeken gedaan ter onderbouwing van de bereikbaarheid binnen Gouda. Deze en andere inventarisaties zijn in een zogenaamd informatiedocument opgenomen, het document zullen wij met de stukken aan de griffie sturen.

2. Zowel in het MP van 2007 als het nu voorgestelde MP is er sprake van een plan en een uitvoeringsprogramma. Kan het nu voorliggende MP tevens worden gezien als de weergave van de mobiliteitsvisie van het college?

Ja, het mobiliteitsplan is een weergave van de visie van het college en gebaseerd op de ambities en thema's zoals door de raad in 2015 middels de startnotitie vastgesteld.

3. In het MP wordt op pagina 9 Gouda beschreven als centraal gelegen in het zuidelijk deel van de Randstad, tussen drie van de vier grote steden op een afstand van minder dan 45 km. Hemelsbreed is de afstand tussen Gouda en Amsterdam 42 km, dus ook minder dan 45 km. en is de reisduur per trein tussen Gouda Goverwelle en Amsterdam Bijlmer 32 minuten. Waarom is niet gekozen voor de ambitie om Gouda centraal tussen de G4 te situeren? Wat ziet het college in deze als de Randstad, Groene Hart en Midden-Holland?

Gouda is onderdeel van de zuidvleugel van de Randstad. Bestuurlijk, economisch en wat betreft infrastructuur is met dit deel van de randstad de meeste verbinding.

Door ons intercitystation en de ligging aan snelwegen is ook de noordvleugel van de randstad goed te bereiken vanuit Gouda.

4. In hoeverre is in het MP ook het taxibeleid meegenomen, nu er alleen op pagina 34 het woord fietstaxi voorkomt, maar de taxi verder niet wordt genoemd?

Taxibeleid maakt geen onderdeel uit van het mobiliteitsplan

5. In hoeverre is in het MP ook het beleid ten aanzien van scooters meegenomen, nu daarover in het MP geen visie is aangetroffen?

Scooters worden beschouwd als bromfietzers of anders als motorvoertuigen

6. In hoeverre is in het MP ook de visie ten aanzien van het vervoer over water meegenomen, nu dit in het MP niet wordt genoemd?

Op blz. 37 is een passage opgenomen over vervoer over water. Wij nemen hierin geen initiatief, maar willen we zeker stimuleren. De aantrekkelijkheid voor toerisme (en groei aantal bezoekers) zal gefaciliteerd worden vanuit de toeristische sector.

7. Zijn er nieuwe ontwikkelingen te melden met betrekking tot de provinciale plannen voor het ontwikkelen en aanleggen van een containeroverslagstation?

8. In hoeverre maken de beleidsuitgangspunten van de nota's "Gouda fietst beter door" en de "Nota Grote voertuigen" deel uit van het MP?

De nota grote voertuigen blijft van kracht. De beleidsuitgangspunten uit Gouda Fietst Beter

Door blijven grotendeels overeind, echter de zogenaamde doorstroomroutes fiets en aantal keuzes ten gunste voor de fiets, zijn nieuw.

9. In hoeverre sluit het MP aan bij de provinciale structuurvisie van 14-12-2016?

Het plan sluit aan bij de ambities van de provincie Zuid Holland. Deze zijn overigens ook in het RVVP verwoord.

Gedurende de inspraakperiode hebben wij tevens enkele opmerkingen vanuit de provincie zuid Holland ontvangen. Deze zijn in het mobiliteitsplan verwerkt.

10. In hoeverre sluit het MP aan bij StedenbaanPlus concept? Wat doet het college aan met de wens tot verhoging van de frequentie als vermeld op pagina 25?

Het stedenbaan programma is sinds kort ondergebracht bij de landsdelige spoortafel waar gemeenten, provincie, NS, prorail en anderen aan tafel zitten. Het streven is dat in de hele randstad over wordt gegaan naar spoorboekloos reizen of ETMET (elke tien minuten een trein). Frequentieverhoging is dus zeker een streven maar hiervoor zijn investeringen nodig.

11. Welke verkeerskundige effecten zijn er te melden sinds en ten gevolge van de openstelling van de Zuidwestelijke Randweg?

De Zuidwestelijke randweg heeft ca 35-40% van het (veelal doorgaand) verkeer van de Veerstal overgenomen. Evengoed bevinden zich op het deel rond de Veerstal ca 12000 motorvoertuigen/etmaal.

12. Welke cijfermatige onderbouwingen hebben geleid tot de voorstellen voor een knip in de Bodegraafsestraatweg en de Veerstal?

Verkeersmodelberekeningen hebben aangetoond dat door een knip op de noord-zuid verbinding tussen Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat aan te brengen er een betere verdeling in de stad ontstaat. Het autoverkeer wordt meer naar de stadswegen gestuurd. Het is een kansrijke zoekrichting die we met belanghebbenden in scenario's willen uitwerken. Na vaststelling van het mobiliteitsplan wordt hiervoor een plan van aanpak opgesteld welke bestuurlijk wordt vastgesteld.

13. Wordt er ten aanzien van Gouda ten aanzien van de verkeerscirculatie no steeds uitgegaan van een binnen- en een buitenring?

Niet helemaal, het hoofdwegennet bestaat uit drie typen wegen. Randwegen (regionaal), stadswegen (50 km/uur) en stadsstraten (50 km/uur). Er zijn nog de wijkstraten (30km/uur) welke deel uitmaken van een woongebied, maar een zwaarder belast zijn en aandacht vragen voor fietsverkeer en oversteekbaarheid.

14. Aan welke verkeerscirculatiemaatregelen op de grachten , genoemd op pagina 20 van het MP, denkt het college?

Deze maatregelen dienen nader uitgewerkt te worden. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld wijzigen van eenrichtingsverkeer, de circulatie in het gehele zuidelijke deel van de binnenstad dient daarbij beoordeeld te worden. Uiteraard gaat dit in samenspraak met bewoners en ondernemers binnenstad

15. Kent het college het systeem en de tarieven van het parkeren voor bezoekers van inwoners in Rotterdam (circa € 1,50 per 4 uur) ? Kan dat in Gouda ook worden ingevoerd?

Rotterdam hanteert een bezoekerstarief voor alle inwoners van de stad van 30 cent per uur voor maximaal 500 uur.

Gouda kent een tarief van 1,00 euro per uur voor de inwoners van sector 2 en 3 (onbeperkt). Aanpassing van de tarifiering is een keuze van de raad en moet passen binnen de gemeentelijke parkeerexploitatie. Na besluitvorming over het mobiliteitsplan zal de raad een voorstel over een mogelijke herziening van de tarifiering van parkeren worden voorgelegd.

16. Op pagina 20 wordt aangegeven, dat de toegevoegde waarde van de Mijstunnel gering blijkt te zijn. Waaruit blijkt dat, nu de tunnel er nog niet is?

In het verkeersmodel hebben wij de variant met een Mijstunnel doorgerekend. Uit de berekeningen is gebleken dat er meer verkeer van het kruispunt Hamstergat wordt weggetrokken (terwijl hier forse capaciteitsuitbreiding heeft plaatsgevonden) en niet van het verkeer door de Spoortunnel.