

Technische vragen

Van : Gouda's 50+ partij/Marja van Dijck
Datum vraag : 26 mei 2021
Onderwerp : VCP
Commissiegriffier : Mirjam Hartkamp
Datum antwoord : voor commissievergadering Stad 2 juni 2021

Vragen:

Parkeren/toegankelijkheid autoluwe binnenstad

- Kunnen mensen met een mobiliteitsbeperking hun voertuig dicht bij hun bestemming parkeren?

De bereikbaarheid van voor mensen met een beperking blijft gewaarborgd. Er zijn geen plannen om hier aanpassingen in te doen. Het is belangrijk dat de binnenstad voor iedereen toegankelijk is. In de binnenstad zijn daartoe diverse invalideparkeerplaatsen, die behouden zullen blijven. Bovendien mogen houders van invalidekaarten gratis parkeren op alle parkeerplaatsen.

- Kunnen personen die minder mobiel zijn maar zonder gehandicapten-parkeerkaart een tijdelijke vergunning krijgen?

Het ontheffingenbeleid zal nog nader worden uitgewerkt. Daarbij zullen de belangen van mensen met een beperking nadrukkelijk worden meegenomen. Uitgangspunt van het ontheffingengebied is een ruimhartige selectieve toegang, waarbij het voor iedereen mogelijk is om een (incidentele) ontheffing aan te vragen. Houders van invalidekaarten kan mogelijk ook een standaard vaste ontheffing gegeven worden.

- Kunnen bewoners/bezoekers van de binnenstad met zware boodschappen of voor het laden en lossen van zware spullen tijdelijk een vergunning krijgen?

Het uitgangspunt voor de autoluwe binnenstad met selectieve toegang is een ruimhartig toegangsbeleid, waarbij vaste gebruikers een vaste ontheffing kunnen aanvragen om met een voertuig de binnenstad in te rijden, voor incidentele gebruikers worden incidentele ontheffingen beoogd. Het blijft dus mogelijk voor bewoners met boodschappen en zware spullen te laden en lossen met een voertuig.

- Is deze tijdelijke vergunning kosteloos en snel te organiseren. Bijvoorbeeld via een app?

Het ontheffingsbeleid moet nog nader worden vormgegeven en uitgewerkt. Dus uw vraag is nog niet te beantwoorden. Het principe voor de autoluwe binnenstad is in ieder geval een laagdrempelig systeem met een ruimhartig toegangsbeleid, waarbij iedereen die dat nodig acht met de auto de binnenstad in mag rijden met een structurele of incidentele ontheffing. Het blijft dus mogelijk voor bewoners, ondernemers en bezoekers om met een motorvoertuig de binnenstad in te rijden. Met het selectieve toegangsbeleid wordt doorgaand verkeer tegen gegaan en wordt onnodig autoverkeer in de binnenstad ontmoedigd. In de binnenstad van Delft is een soortgelijk toegangsbeleid reeds actief.

- Komen er kortparkeerzones?

Dit is onderdeel van de uitwerking van de parkeerstrategie, die in de eerste tranche van het uitvoeringsprogramma is opgenomen.

- Is het mogelijk om fietsparkeermogelijkheid op de kop van de Kleiweg, Groenendaal, en de Tiendeweg te organiseren en wordt hierbij de optie van leegstaande panden meegenomen?

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de parkeerdruk door fietsers en mogelijke oplossingen voor het fietsparkeren. In samenhang met de uit te werken brede parkeerstrategie en het ontheffingenbeleid in het kader van een autoluwe binnenstad, zullen ook concrete maatregelen voor fietsparkeren worden voorgesteld.

- De binnenstad kenmerkt zich door veel verkeersborden. Dit zijn hinderlijke obstakels voor minder validen. Kan er gekeken worden of ze allemaal noodzakelijk zijn en is het mogelijk om verkeersborden te bundelen op een paal of op gevels?

Dit is onderdeel van het uitwerkingsplan van de binnenstad, waarin een groot deel van de wegen wordt gereconstrueerd, een verdere beperking van vrachtverkeer wordt onderzocht (in relatie tot zero emissie stadslogistiek), en de verkeerscirculatie in de binnenstad mogelijk op een andere manier wordt vormgegeven.

- De GPK-app gaat de gehandicaptenkaart vervangen. Op de website www.wijstaanop.nl staat dat de GPK-app medio 2021 in Gouda in gebruik kan worden genomen. Is er al bekend wanneer dit het geval is?

Het streven is de ingebruikname nog dit jaar plaats te laten vinden.

- Hoe zit het met de bereikbaarheid voor hulporganisaties, zoals bijvoorbeeld de thuiszorg, wijkverpleegkundige of een boodschap-penservice? Kunnen deze organisaties nog steeds op hun plaats van bestemming komen en hun diensten verlenen?

Hulpverleners zullen overal kunnen komen om de zorg te bieden die nodig is. Uitgangspunt bij selectieve toegang is dat vaste gebruikers zoals thuiszorg een vaste ontheffing kunnen aanvragen om met de auto de binnenstad in te kunnen blijven rijden.

- Hoe wordt gegarandeerd dat mensen met een gehandicapten-parkeerkaart alle gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen bereiken?

Alle straten die nu toegankelijk zijn voor autoverkeer blijven toegankelijk voor autoverkeer. Met het selectieve ontheffingenbeleid wordt enkel ingezet op een vermindering van autoverkeer in de binnenstad, zodat verkeer wat er niet perse hoeft te zijn ook niet meer komt. Dit verbetert de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad. De huidige gehandicaptenparkeerplaatsen blijven in de toekomst allemaal bereikbaar.

- Krijgen mensen met een gehandicaptenparkeerkaart een ontheffing om overal te kunnen komen?

Ja, behalve bij de voorgenomen afsluiting (knip) op de Kattensingel. Daar moet iedereen een andere route rijden, behalve openbaar vervoer en hulpdiensten.

- Wat zijn de gevolgen voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart die van buiten Gouda komen? Kunnen zij de binnenstad nog in komen?

Ja, bij het bepalen van het nieuwe ontheffingenbeleid (tbv toegang binnenstad) zal hiermee rekening worden gehouden.

- De Groene Hart Hopper is van deur tot deurvervoer, hetgeen betekent dat reizigers bij de deur opgehaald en afgezet moeten kunnen worden. Welke ontheffingen krijgt de Groene Hart Hopper om mensen op hun plaats van bestemming te kunnen brengen?

Het ontheffingenbeleid moet nog nader worden vormgegeven, maar het voorstel is dat openbaar vervoer geen hinder ondervindt van een ontheffingsgebied. Het VCP geeft geen aanleiding het huidige beleid rond de bereikbaarheid van adressen door de Groene Hart Hopper te wijzigen.

- In het verkeerscirculatieplan wil men een groot aantal parkeerplaatsen in straten in het centrum opheffen. De gemeente wil een plafond op de vergunningen voor straat parkeren invoeren, het aantal straatvergunningen bevroren en geen nieuwe parkeervergunningen meer uitgeven. Ook wil men stapsgewijs het aantal straatvergunningen terugbrengen.

Het gaat op termijn om maximaal 20% van de parkeerplaatsen, circa 250 stuks langs de grachten. Gouda heeft als een van de weinige steden geen limiet op het aantal vergunningen in de binnenstad. De enige manier om de parkeerdruk in de binnenstad te beheersen is een plafond voor het aantal straatvergunningen in te stellen.

- Wat betekent dit voor de huidige algemene gehandicapten-parkeerplaatsen? Blijven deze allemaal behouden of worden ze beperkt of verplaatst?

De bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen blijven zoveel mogelijk in stand, of wordt in de directe nabijheid teruggebracht. Ook komt nog in 2021 de mogelijkheid voor (Goudse) houders van gehandicaptenkaart om normale parkeerplaatsen in de binnenstad gratis te gebruiken. Daarmee wordt het aantal parkeermogelijkheden voor houders van gehandicaptenkaarten drastisch verruimd.

- Wat betekent dit voor gehandicaptenparkeervergunningen op kenteken voor mensen die in de binnenstad wonen?

Niets, zij zullen ontheffing krijgen om bij de gereserveerde parkeerplaats te komen.

- Worden deze vergunningen straks niet meer verstrekt of veel minder verstrekt?

Gehandicaptenparkeervergunningen op kenteken worden niet beperkt.

- Mensen met een gehandicaptenparkeerkaart wordt toegestaan gratis te parkeren op alle straat parkeerplaatsen. Als echter de straatparkeerplaatsen drastisch verminderd worden, zijn er dan nog wel voldoende mogelijkheden om met een gehandicaptenparkeer-kaart op straat te parkeren?

Het aantal parkeerplaatsen waar gehandicapten in de binnenstad gratis kunnen parkeren wordt in 2021 uitgebreid van circa 20 (algemene gehandicaptenparkeerplaatsen) naar circa 1.200 (alle parkeerplaatsen in de binnenstad). Bij een toekomstige reductie van straatparkeerplaatsen naar bijvoorbeeld 1.000 betekent dit nog steeds een aanzienlijke verbetering van de

mogelijkheden om gratis te parkeren voor houders van gehandicaptenparkeerkaarten. De speciaal gereserveerde invalideparkeerplaatsen blijven daarnaast ook behouden.

Het verminderen van het aantal straatparkeerplaatsen zal stapsgewijs plaatsvinden. Het weghalen van parkeerplaatsen langs de grachten gebeurt pas als er redelijke alternatieven voorhanden zijn.

Extra kilometers

Als een van de effecten van het verkeerscirculatieplan wordt genoemd dat de gemiddelde ritlengte van autoverplaatsingen toeneemt, maar door een hoger fietsgebruik (ten koste van autogebruik) blijft het totale aantal voertuigkilo-meters ongeveer gelijk. Dit zal niet gelden voor mensen met een mobiliteitsbeperking die aangewezen zijn op hun auto. Zij hebben geen keus om de bus te pakken, te fietsen of op een andere manier op hun bestemming te komen. Zij zullen meer kilometers en dus hogere vervoerskosten moeten maken om op hun bestemming te kunnen komen of om een gehandicaptenparkeerplaats te bereiken.

- Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat mensen met een mobiliteitsbeperking niet benadeeld worden door deze maatregelen?

De gemeente vergoedt extra verreden (auto)kilometers niet. De omrijroute is meestal gering en er is veelal sprake een betere doorstroming met minder verkeerslichten, hetgeen het brandstofverbruik ten goede komt. Slechts in enkele gevallen zijn er langere omrijroutes, maar voor heel veel verplaatsingen binnen Gouda hoeft niet omgereden te worden.

Verkeersmaatregelen

In het ontwerp verkeerscirculatieplan wordt aangegeven dat voor kwetsbare verkeersdeelnemers veilige, ruime en obstakelvrije wandelpaden, fietspaden van groot belang zijn. Ook zijn aparte voorzieningen wenselijk zoals geleide lijnen, visuele markering van rijbanen, rateltickers bij verkeerslichten, drempelvrije overgangen, voldoende groentijd bij oversteekplaatsen. De gemeente houdt bij verkeersmaatregelen nadrukkelijk rekening met de voorschriften en richtlijnen voor kwetsbare deelnemers.

- Wordt het verzoek van de GAB om slimme verkeerslichten met sensoren ingewilligd, omdat deze verkeerslichten geen knoppen hebben die ingedrukt moeten worden en dit is voor mensen met een beperkte arm en handfunctie cruciaal is?

De mogelijkheid van het toepassen van slimme verkeerslichten zal bij de uitwerking van reconstructies/herinrichting worden meegenomen.

- De Goudse adviesraad voor mensen met een beperking heeft het college verzocht om overleg met hen te faciliteren om alsnog de uitgangspunten m.b.t. de gevolgen van het verkeerscirculatieplan voor mensen met een beperking met elkaar vast te stellen. De GAB vreest anders dat de maatschappelijke participatie van Gouwenars met een beperking maar ook van bezoekers met een beperking, door dit plan onbedoeld in de knel komt. Dit is des te belangrijker nu er op dit moment invulling gegeven wordt aan de lokale Inclusie agenda en het uitvoeringsplan VN-verdrag handicap. Het is nodig het uitgangspunt van het VN-verdrag handicap te waarborgen, namelijk een inclusieve samenleving, waar ieder mens, met of zonder beperking, kan meedoen en niemand buitengesloten wordt. De GAB gaat ervan uit dat zij vanaf het begin meekijkt bij de uitwerking van bovenstaande maatregelen.

Dat voorkomt aanpassingen achteraf. Kan dit door de wethouder worden toegezegd?

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.

Parkeren

- Zijn er plannen om de camperparkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor grote touringcars bij Klein Amerika te verplaatsen naar een geschiktere plek aan de rand van Gouda?

Die plannen zijn er nog niet maar eerder zijn wel de mogelijkheden onderzocht. Aan de randen van Gouda zijn er geen geschikte locaties gevonden. Stichting Goudasfalt is niet bereid tot het faciliteren van campers. In de nadere uitwerking van de parkeerstrategie zal ook het camperparkeren een belangrijk aspect zijn en wordt gezien hoe de situatie verbeterd kan worden en wat daarvoor nodig is.

- Is het onderzoek naar een parkeergarage aan de zuidzijde van Gouda al afgerond en wanneer komt dit naar de raad?

Het parkeren rond de zuidkant van de binnenstad is onderdeel van de parkeerstrategie die samen met bewoners en ondernemers wordt uitgewerkt.

- Komen er bij de winkelcentra parkeerplaatsen voor mensen met een beperking?

Als het goed is, zijn deze al aanwezig.

Openbaar vervoer

- Mensen met een beperking en mindervaliden die gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer ondervinden problemen omdat er in de afgelopen tijd een aantal bushaltes (o.a. Agnietenkapel, Cheese Experience) zijn verdwenen en er rijden steeds minder stadsbussen naar het centrum. Gaat de wethouder hierover in gesprek met Arriva?

Het gesprek met Arriva heeft al plaatsgevonden, samen met de provincie. Gekeken is naar de optimalisatie van de bussen (zie ook achtergrondrapportage VCP). De bushalte Agnietenstraat zal na de zomervakantie 2022 komen te vervallen. Met de voorgenomen herinrichting van de Agnietenstraat tot verblijfsgebied wordt deze route straks niet of minder geschikt voor het busverkeer en maakt het wenselijk om de busroute te verleggen zodra de herinrichting gerealiseerd wordt. De route van de buslijn 3 wordt hiermee éénduidiger (heen en terug dezelfde route), sneller en daarmee aantrekkelijker voor de reizigers van en naar Oosterwei en Goverwelle. De nabijgelegen halte Centrum (Tiendewegbrug) vormt een goed alternatief met een aanzienlijk hogere frequentie van bussen.

- Bij winkelcentrum Bloemendaal rijdt alleen de buurtbus naar Reeuwijk tot 17.00 uur. Gezien het nieuwbouwproject "Van Loonlocatie" met 196 appartementen waar het autogebruik wordt ontmoedigd is het noodzakelijk om hier een bushalte te creëren. Gaat de Wethouder hierover in gesprek met Arriva?

Naast openbaar vervoer wordt ook het gebruik van de fiets en deelauto gestimuleerd/gefaciliteerd onder bewoners. De bereikbaarheid per OV is belangrijk, maar niet het enige alternatief voor de eigen auto. In het onderzoek naar busroutes Gouda (zie Achtergrondrapportage VCP, blz 144) is gekeken naar aanpassing buslijnen. Het verleggen van de buslijn langs de Van Loonlocatie binnen de huidige budgetten is alleen mogelijk indien haltes aan de noordkant van Plaswijck worden opgeheven en lijn 178 van de Bodegraafsestraatweg wordt verlegd naar de Plaswijckweg (Lijn 178 ipv. Lijn 1-4). De aanleg van een bushalte bij de Van Loonlocatie heeft dus consequenties voor reizigers aan de noordzijde van Plaswijck. Naast de buurtbushalte kunnen de bewoners van de Van Loonlocatie ook gebruik maken van de bushaltes Gildenburg en Boerensloot op ca. 200m loopafstand. De wethouder is met Arriva en de provincie (als opdrachtgever van het busvervoer) in gesprek over alle wenselijke aanpassingen in het buslijnnennetwerk Gouda.

Gevolgen voor hulpdiensten

In dit plan wordt ook voorgesteld om straten naar stads en wijkcentra, en sluiproutes en doorgaande straten door woonwijken, te herinrichten naar 30 km/h zones en verkeersdrempels en plateaus neer te leggen.

- In het verkeerscirculatieplan wordt onderkend dat nood- en hulpdiensten hier hinder van ondervinden, omdat dit voor patiënten niet comfortabel is. Dit geldt eveneens voor mensen die gebruik maken van de Groene Hart Hopper of die gebruik maken van aangepast vervoer. Is de wethouder bij het opstellen van dit plan in overleg gegaan met de belanghebbende organisaties? Zo ja, zijn de uitkomsten hiervan in dit plan meegenomen?

Ja, op hoofdroutes van bus en hulpdiensten is terughoudendheid mbt drempels en plateaus het uitgangspunt. Bij prio-1 meldingen houdt de brandweer de mogelijkheid om de maximaal toegestane snelheid te overschrijden, ook wanneer de wegen van 50 naar 30 km/u worden afgewaardeerd. In veel gemeenten is dit ook reeds het geval. Het gebruik van de optische- en geluidsignalen draagt hier ook aan bij. Het VCP beoogt juist de doorstroming van het verkeer te verbeteren waar ook de brandweer voordeel bij heeft. Bij de herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met grote voertuigen (zoals vrachtwagens en bussen) maar het is niet altijd te voorkomen dat deze maatregelen soms leiden tot het op sommige plaatsen verlagen van de snelheid (middels wegversmallingen of drempels) en zal terughoudend met de toepassing ervan worden omgegaan.

- Eenrichting carré: Een enkele éénrichting rijstrook maken vertraagt de aanrijtijd voor hulpdiensten zoals brandweer, politie en ambulance, zeker gezien het feit dat het Groene Hart Ziekenhuis zich pal naast de wijk Ouwe Gouwe bevindt. De hulpdiensten, waarbij voor ambulances geldt dat elke seconde telt, rijden hoofdzakelijk over de enige “doorgaande” straten in de wijk, te weten Thorbeckelaan, Van Hogendorpplein, Statensingel, Graaf Florisweg en Bodegraafse Straatweg. Is de wethouder bij het opstellen van dit plan in overleg gegaan met de belanghebbende organisaties? Zo ja, zijn de uitkomsten hiervan in dit plan meegenomen?

Vanuit het Groene Hart ziekenhuis was een vertegenwoordiger lid van de Denktank en deze kon instemmen met de plannen. Hulpdiensten zijn gevraagd hun mening te geven over het concept VCP, en zij hebben aandachtspunten die de gemeente verder wil bespreken. Het voorstel omtrent het éénrichtingscarré is aangepast tot principebesluit, waarmee ingezet wordt op het vaststellen van de principes van dit concept, maar de concrete inrichting van deze maatregel nader uitgewerkt moet worden. Het éénrichtingscarré is een belangrijk element van het

samenhangende maatregelenpakket van het VCP dat bijdraagt aan verschillende doelstellingen, zoals:

- **Verbeteren van de leefbaarheid**, door vermindering van verkeersdruk, en mogelijkheden tot herinrichting daardoor in diverse woonstraten zoals de Joubertstraat, Thorbeckelaan, Graaf Florisweg, Statensingel en de Bodegraafsestraatweg. verkeer wordt met deze maatregel gestimuleerd gebruik te maken van de randwegen. Zonder het éénrichtingscarré zijn de effecten die worden gesorteerd op deze wegen minder sterk, waardoor niet aan de gewenste leefbaarheidscriteria voldaan kan worden.
- **Verbeteren verkeersveiligheid en fietscomfort**. Door het éénrichtingscarré ontstaat ruimte om veilige vrijliggende fietspaden in te passen langs de Thorbeckelaan en Statensingel, daarmee wordt de verkeersveiligheid verbeterd door fysieke scheiding/ontflechting van het auto- en fietsverkeer, ook op andere routes in het 'hart van Gouda' verbetert de verkeersveiligheid door een verluwing van het autoverkeer, en tenslotte kan met het carré de verkeerssituatie bij het Albert Plesmanplein aanzienlijk worden verbeterd door een simpelere en overzichtelijkere inrichting.

Het carré is gepland voor de 3e tranche, daarom kan in de aanloop daarnaartoe samen met de buurt en belanghebbenden en hulpdiensten een nadere uitwerking gedaan worden binnen de kaders en visie van het VCP.

Kleiwegplein

- Wij van Gouda's 50+ partij zijn niet gelukkig met het voorstel zoals het er nu ligt voor het Kleiwegplein. Wij zijn bekend met een vergelijkbare inrichting in Leiden waar regelmatig zeer gevaarlijke situaties, vooral voor fietsers ontstaan. Is de Wethouder bereidt om naar het voorstel van de fietsersbond te kijken en de optie bus/fietsrotonde te onderzoeken?

Een vergelijkbare inrichting als het Kleiwegplein in Utrecht, bij het Ostadeplein, functioneert juist heel erg goed. Echter, iedere locatie is uniek en daarom dient goed naar een verkeersveilige inrichting gekeken te worden. De gemeente is overtuigd dat hier een veilige en aantrekkelijke inrichting gerealiseerd kan worden. De inrichting van het Kleiwegplein moet nog worden uitgewerkt, hierbij maakt het college graag gebruik van de kennis van de Fietsersbond. Uitgangspunt is echter wel dat de Kattensingel wordt afgesloten, omdat anders geen structurele verbetering mogelijk is en het Kleiwegplein een complex en groots verkeersplein blijft.

Kadebuurt/Kort Haarlem

- Door de afsluiting van Kattensingel en Nieuwe Veerstaal komen deze wijken wel zeer afgesloten/afgelegen te liggen. Nu is de verwachting dat het kadebuurt verkeer naar de andere zijde van de wijk wordt gedrukt. De uitgang hier is een smalle brug en de wegen hier omheen zijn nu al problematisch voor verkeer. Tevens moet er door Kort Haarlem worden gereden om de Joubertstraat te bereiken wat eigenlijk niet wenselijk en er wordt een drukke fiets route langs de karnemelksloot doorkruist. Direct achter deze brug bevindt zich een school die nu al met een chaotisch verkeerssituatie te maken heeft en extra verkeer zal dit niet bevorderen. Is de Wethouder bereidt om dit plan opnieuw te gaan bekijken en de bewoners hierbij te betrekken?

Nee, de afsluiting van de Kattensingel is randvoorwaarde voor de aanpak van het Kleiwegplein.

Er zijn nu 4 in- en uitgangen voor autoverkeer van en naar de Kadenbuurt: via de Boelekade, de Karnemelksloot, de brug bij de A.G. de Vrijestraat en via de Noothoven van Goorstraat. De aanpassing bij het Kleiwegplein heeft met name effect op de route via de Noothoven van Goorstraat. Verkeer kan niet meer via de Vredebest de Noothoven van Goorstraat bereiken, het voor de hand liggende alternatief hiervoor is de route via de Boelekade. Wel kan verkeer vanuit de Kadebuurt nog steeds via de Noothoven van Goorstraat en de Crabethstraat de Kattensingel bereiken. Met name de Boelekade zal iets drukker worden door aanpassing van het Kleiwegplein. Op de overige routes zijn de effecten een stuk beperkter, zo ook bij de A.G. de Vrijestraat (de andere kant van de Kadebuurt). De verkeersintensiteiten op alle wegen in de Kadenbuurt blijven (ruim) onder de maximaal wenselijke intensiteit voor smallere woonstraten van 2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Nabij de brug bij de A.G. de Vrijestraat is in het VCP voorzien om een nieuwe fietsbrug te realiseren. Nader onderzoek dient gedaan te worden naar de inpasbaarheid en relatie met cultuurhistorische waarden. Een fietsbrug kan de huidige brug verlichten en fiets- en autoverkeer meer spreiden/scheiden, dit is gunstig voor de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.



Antwoorden: