

# Technische vragen

Van : VVD, Kevin de Jonge  
Datum vraag : 19 maart 2023  
Onderwerp : Wijkmobiliteitsplannen Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem en Nota grote en zware voertuigen

*Datum antwoord :*

---

## Vragen:

### Algemene vragen

1. Zijn de effecten voor opkomsttijden én aanrijtijden van hulpverleners (ook de RAV, Politie, Rode Kruis etc.), voortvloeiend uit het VCP en de uitwerking in de wijkmobiliteitsplannen in kaart gebracht? Wat zijn hier de bevindingen en welke consequenties hebben voorgenomen plannen (en uitwerkingen zoals de in het raadsvoorstel genoemde ontheffingen voor brandweervrijwilligers) voor voornoemde tijden en de kwaliteit van hulpverlening?
2. Is het randvoorwaardelijk dat alle aanrijtijden van hulpdiensten in kaart gebracht moeten zijn en binnen de geldende aanrijtijdennormen moeten vallen voordat eventuele vertragende maatregelen worden genomen?
3. Steevast wordt aangegeven dat handhaving van nieuwe taken kan worden opgevangen binnen de huidige formatie/capaciteit. Bij de behandeling van de motie straatintimidatie in de raad van 17 maart 2023 bleek echter, bij monde van de burgemeester, dat dit moeilijk binnen de bestaande capaciteit kon worden opgepakt, wat impliceert dat de rek in capaciteit eruit is bij de handhaving. Hoe verhouden de diverse maatregelen in de wijkmobiliteitsplannen in relatie tot handhaving door gemeentelijke handhaving en de politie?
4. In hoeverre wordt binnen het containerbegrip leefbaarheid ook de bereikbaarheid per auto meegewogen?
5. Zonder dat effectiviteit of haalbaarheid al vaststaat, wordt de vraag om instemming voor het minimum- én basispakket aan de gemeenteraad voorgelegd. In hoeverre is de raad betrokken bij wijzigingen van koers, wanneer maatregelen onvoldoende effectief of haalbaar blijken? Zijn daarbij bijvoorbeeld maatregelen of doelstellingen leidend?

### Raadsvoorstel & raadsbesluit

6. 2.1. "De wijkmobiliteitsplannen en de Nota grote en zware voertuigen zijn uitwerkingen van het toekomstbeeld dat geschetst wordt in het bestuursakkoord, het VCP en de omgevingsvisie": "Met de invoering pagina 2 van parkeerregulering in heel Korte Akkeren en heel Kort Haarlem wordt een verbetering in de parkeersituatie voorzien." Met parkeerregulering ontstaan er niet meer parkeerplekken, en ook de mobiliteitsbehoefte zal niet afnemen. Vanuit vorenstaand perspectief bezien; welke objectieveerbare verbetering wordt hiermee gerealiseerd?
7. 2.2. "52 ingediende zienswijzen zijn met of zonder toelichting 'tegen betaald parkeren' en bevatten geen zienswijzen op andere onderdelen. Deze zienswijzen zijn als eerste opgenomen in de zienswijzennota van Kort Haarlem, zie de zienswijzennota voor de beantwoording. Ook de zienswijzen die naast tegen invoeren van parkeerregulering nog één of meerdere andere thema's aansneden zijn op dit onderdeel van dezelfde reactie voorzien. Deze zienswijzen leiden niet tot intrekking van de uitbreiding van het gebied met gereguleerd parkeren." Hoe verhoudt vorenstaande zich tot de titel van hoofdstuk 2.2. "De Nota grote en zware voertuigen en de wijkmobiliteitsplannen zijn mede tot stand gekomen dankzij de input van diverse belanghebbenden"? Is er bekend wat het draagvlak in de wijk is, voor de

maatregel betaald parkeren, buiten de mensen die kenbaar hebben gemaakt voor of tegen te zijn?

8. 2.3. "De wijkmobiliteitsplannen en de nota grote en zware voertuigen dragen bij aan verduurzaming van het verkeer": Wat is de invloed van 'het nieuwe 30, en de daaruit voortvloeiende verkeersdoorstroming' voor de verduurzamingsambitie van het verkeer?
9. 3.1: Wat zijn de objectieveerbare juridische risico's bij afwijken van eerdere afspraken rondom het al-dan-niet invoeren van gereguleerd parkeren?

#### **Wijkmobiliteitsplan Binnenstad (en zienswijzen)**

10. Algemeen: verkeersveiligheid wordt als belangrijk aspect genoemd voor de wijkmobiliteitsplannen. Echter blijkt in zowel het hoofdrapport, als het bijlagenrapport, niets over de gevolgen van de maatregelen voor de verkeersveiligheid. Kan hier nadere duiding aan gegeven worden?
11. Hoofdrapport p9: het autogebruik rondom de binnenstad kromp met 1,5-2% per jaar volgens het wijkmobiliteitsplan. Hoe zijn deze gegevens verkregen en is inzichtelijk wat hieraan ten grondslag ligt als oorzaak?
12. Hoofdrapport p12: voetganger op één. Op welke wijze is gemeten wat de verblijfskwaliteit voor voetgangers in het gebied is. Welke gegevens geven aanleiding dit verder te versterken ten koste van andere mobiliteitsvormen?
13. Hoofdrapport p12: last-mile vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Als de raad ervoor kiest om niet het luxe-pakket aan te nemen; is het dan juist dan juist deze doelgroep verder wordt beperkt in de mobiliteitsvrijheid - door diverse auto-onvriendelijke maatregelen, zonder dat hiervoor een alternatief wordt geboden?
14. Hoofdrapport p12: hoe verhoudt voorsomschreven voorgelegde keuze zich tot het lokaal inclusiebeleid en is het derhalve ook mogelijk te schuiven in deze prioriteringen, tussen de pakketten?
15. Hoofdrapport p13: voor de fietsparkeervoorzieningen wordt letterlijk aangegeven: "voorwaarde voor een dergelijk verbod is dat het aanbod van fietsparkeervoorzieningen op orde is". Wordt eenzelfde beleid doorgevoerd voor auto-parkeerplekken hoe duidt het college in beide gevallen "voldoende en goede parkeervoorzieningen"?
16. Hoofdrapport p17: in de benchmark voor waardering van de binnenstad, is er slechts 1 kardinale onvoldoende: de bereikbaarheid per auto. Vervolgens wordt aangegeven dat het gemotoriseerd verkeer moet worden teruggedrongen. Hoe verhouden deze waardering en deze maatregel zich tot elkaar?
17. Hoofdrapport p17: doelstelling is dat de binnenstad aantrekkelijk blijft om te wonen, winkelen en ondernemen. Hoe verhoudt deze ambitie zich tot het slechter bereikbaar maken voor gemotoriseerd verkeer?
18. Hoofdrapport p17: op pagina 9 wordt gesproken over een krimp van autogebruik rondom de binnenstad met 1,5-2% per jaar. Tevens worden er maatregelen genomen het STOMP-principe te stimuleren. Op welke objectieve gronden denkt de gemeente Gouda alsnog versneld te auto-parkeervoorzieningen terug te moeten brengen met dwingende en ontmoedigende maatregelen, en welke gevolgen voor de bereikbaarheid kunnen daarbij voorzien worden?
19. Hoofdrapport p17: met het opheffen van parkeerplekken is niet gezegd dat auto's daadwerkelijk verdwijnen. Overal wordt gesproken over het verminderen van parkeervoorzieningen. De koppeling met de omgevingsvisie wordt nog wel eens gemaakt. Hoe wordt ervoor gezorgd dat dat de stad toch bereikbaar blijft, binnen het volledige vervoersmiddelenpakket?
20. Hoofdrapport p17: op welke wijze wordt invulling gegeven aan het ontbreken van voldoende alternatieve parkeervoorzieningen aan de zuidzijde van de stad?
21. Hoofdrapport p17: er wordt gesproken over een minimaal benodigde afname van 300 parkeerders, maar ook over een aantal van 100. Wordt hiermee gezorgd dat de parkeerdruk afneemt, of is deze afname nodig voor het realiseren van een alternatief ruimtelijk gebruik?
22. Hoofdrapport p17: het vergunningenplafond lijkt voor zowel bezoekers als inwoners een beetje ruimte te reserveren. Hoe groot is het risico dat we op deze manier de stad zowel voor inwoners als bezoekers onbereikbaar maken per auto, en in hoeverre is er gedacht aan beheersmaatregelen?

23. Hoofdrapport p17: is er bekend wat het vergunningenplafond doet met aantrekkelijkheid inzake wonen en ondernemen in Gouda? En hoe verhoudt de wachtlijst op dat moment zich tot de tegenwoordig vaak opgenomen GROPBepalingen bij woningen?
24. Hoofdrapport p18: het deel rondom deelmobiliteit en het ruimtebeslag omtrent de inzet hiervan zijn mij onduidelijk, kan dit nader geduid worden? In hoeverre heeft dit bijvoorbeeld consequenties voor het algehele kwantitatieve niveau van parkeervoorzieningen beschikbaar voor auto's niet zijnde deelmobiliteit?
25. Hoofdrapport p18: Is de constatering dat; er op diverse plekken in de binnenstad parkeervoorzieningen geschrapt worden, met als gevolg dat mensen deels zullen uitwijken naar parkeerterreinen zoals Klein Amerika, maar dat het creëren van ruimte aldaar, door alternatieve plekken te zoeken voor touringcars en campers pas later vorm krijgt, juist?
26. Hoofdrapport p19: Wat zijn de consequenties/alternatieven indien blijft dat er geen draagvlak is voor gereguleerd parkeren in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem?
27. Hoofdrapport p19: In hoeverre wordt het draagvlak bij gereguleerd parkeren ook meegenomen bij de verdere overwegingen tot het al-dan-niet schrappen van parkeervoorzieningen in de binnenstad?
28. Hoofdrapport p19: "het is onzeker of parkeerders in de binnenstad hun gedrag willen aanpassen". Hoe zal een gebrek aan aanpassing objectief (niet-politiek) gewogen worden voor het beleid en verdere aanpassingen, met andere woorden, wat zouden de objectieve consequenties zijn?
29. Hoofdrapport p20: wat doet het sturen op bezoekersparkeren met leefbaarheid voor inwoners. En op welke manier is arbeidsgerelateerd bezoek zoals de zorg of technische dienstverlening hieraan gerelateerd?
30. Hoofdrapport p21: "waar de parkeerstrategie primair inzet op verleiden". Hoe verhouden de begrippen vergunningenplafond, verhoging van tarieven parkeervergunningen en uitbreiding regulering tot het begrip verleiden?
31. Bijlagenrapport p5: de maatregellijst kent een aantal beoordelingscriteria op basis van sterren. Kan er ook worden aangegeven in hoeverre maatregelen gevolgen hebben voor de andere bereikbaarheidsaspecten binnen het STOMP-principe, zoals het OV, MAAS en de privéauto?
32. Bijlagenrapport: is er in kaart gebracht welke maatregelen op het gebied van openbaar vervoer genomen kunnen worden? Zo ja, waar is dit terug te vinden, zo nee, wat is de objectieve afweging geweest dit niet te doen?
33. Bijlagenrapport: p129 (memo vergunningenplafond): er wordt voorgesteld om de tarieven van parkeervoorzieningen fors te verhogen. In sommige gevallen van € 150 naar € 350 in twee jaar. In hoeverre is dit juridisch houdbaar? En komen de hogere inkomsten als gevolg hiervan ook ten bate aan voorzieningen voor de autogebruiker?
34. Bijlagenrapport p149 (memo selectieve toegang): "Het beoogde effect van deze maatregel is een daling van het aantal verkeersbewegingen en daarmee samenhangend het benodigde aantal parkeerplaatsen in de binnenstad op straat." De verkeersreductie lijkt maximaal 6% te zijn. Daarnaast bestaat deze 6% voornamelijk uit sluipverkeer. Dit sluipverkeer zal de stad willen doorkruisen en geen gebruik willen maken van parkeren. Daar beide doelstellingen voor het invoeren van deze maatregel niet lijken te worden bereikt, welke verkeerstechnische, financiële of maatschappelijke baten brengt deze maatregel met zich mee?
35. Bijlagenrapport p149 e.v. (memo selectieve toegang): in de memo in het bijlagenrapport worden nadelen genoemd van deze maatregel: verkeersreductie maximaal 6%, forse impact op bewoners en ondernemers, hoge kosten en geen ervaringen. Op welke objectieve gronden c.q. afwegingen is het wenselijk de selectieve toegang toch door te voeren?
36. Bijlagenrapport p150 (memo selectieve toegang): bezoekers en logistiek zullen iedere keer dat zij de binnenstad betreden een incidentele ontheffing moeten aanvragen met dit beleid. Wat zijn de objectieve verwachtingen over wat deze maatregel doet met het ondernemersklimaat in de binnenstad?
37. Wat betekent het tijdelijke karakter van het opheffen van de parkeerplaatsen aan de Lage Gouwe. Aan welke termijn moet gedacht worden bij tijdelijk en in hoeverre ligt er een doelstelling of inspanning om de parkeerplaatsen weer terug te brengen na de kadewerkzaamheden?

38. Zienswijze binnenstad 2.15: "De ondernemers zullen via de SBG en Gouda Onderneemt bij het nadere onderzoek naar invoering selectieve toegang worden betrokken." Welke ruimte hebben de ondernemers hier nog concreet in het kader van inspraak?

#### **Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren (en zienswijzen)**

39. De Koningin Wilhelminaweg en Rotterdamse weg zijn een belangrijke doorgangsweg voor opkomende brandweervrijwilligers en aanrijdende brandweer- en politie-eenheden naar het zuidwestelijke deel van Gouda. In hoeverre is inzichtelijk gemaakt (feitelijk, geen aannamen) dat deze uitvoering geen consequenties heeft voor de kwaliteit van hulpverlening die inwoners wordt geboden?
40. Wordt hierbij ook gekeken naar aanrijdtijden wanneer deze eenheden zich elders in de stad bevinden, bijvoorbeeld voor schouw/locatie- of verkenning, vakbekwaamheidsactiviteiten, maatschappelijke activiteiten, sport of een eerdere melding?
41. Er wordt gesproken over het terugbrengen van toegestane snelheden. Ook wordt gesproken over feitelijke overschrijding van die snelheden en het "ervaren van hardrijdend verkeer". In hoeverre ontstaat de onveiligheid nu als gevolg van de toegestane snelheid, of van de overschreden snelheid en hoe verhouden deze aspecten zich tot aspecten rondom inrichting van de openbare ruimte en de infrastructuur voor de Korte Akkeren?
42. p12: in hoeverre is het vrachtverkeer technisch/fysiek ook daadwerkelijk in staat om aan dit wensbeeld te voldoen, rekening houdend met voertuigen en weginrichting (zoals op de Constantijn Huygensstraat (PLUS) en de Schielands Hoge Zeedijk (VCP-project 23/zienswijze 11.7))?
43. p13: de Pilot Nieuwe Veerstaal autoluw VCP-project 20, wordt genoemd als project in de wijk. Wordt met het instemmen met dit wijkmobiliteitsplan automatisch geïmpliceerd dat dit ook instemming is met het voortzetten van deze pilot (onder de randvoorwaarden)?
44. p15: er wordt in de knelpunten uitgebreid gesproken over het thema parkeren. In grote delen van de wijk is dit erg problematisch. Hoe verhoudt het reguleren zich tot de parkeerdruk die wijk-breed gevoeld wordt, zonder de parkeervoorzieningschaarste zelf als maatregel op te voeren?
45. p21: wordt bij snelheidsbeperkende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer ook gekeken naar maatregelen die matchen met de toegestane snelheid? Met andere woorden, wordt er bij de gekozen methodiek ook meegewogen dat auto's niet nagenoeg total loss zijn (of op z'n minst bodemplaten missen), na het met de toegestane snelheid nemen van een snelheidsbeperkende maatregel zoals een drempel (voorbeelden: Goudse Houtsingel en Bosboom Toussaintkade)?
46. p21: bedrijfsbussen worden door vele inwoners van de Korte Akkeren ook (deels als privé-voertuig gebruikt). Hoe zorgen we ervoor dat inwoners die hun bedrijfsvoertuig elders moeten parkeren, niet alsnog een onbehoorlijke reistijd hebben van dat punt naar hun woonadres?
47. p21: de plannenlijst kent diverse open einden, zeker aangaande financiering. Hoe zorgen we ervoor dat de gemeenteraad vinger aan de pols houdt en hier geen financieel onjuiste of riskante constructies ontstaan? Met andere woorden, hoe bewaken we in deze het budgetrecht van de gemeenteraad?
48. p22: in hoeverre is er bekend wat het draagvlak voor gereguleerd parkeren in de Korte Akkeren is?
49. p22: hoe verhoudt de wijkcontour zich tot de ambitie om parkeervoorzieningen te reguleren, daar er nu al een hoge parkeerdruk in de gehele wijk lijkt te zijn?
50. p22: is parkeerregulering (objectief bezien), nodig in de Korte Akkeren als zelfstandige gebiedsgerichte maatregel, of is dit (grotendeels) het gevolg van de maatregelen die in de binnenstad genomen gaan worden?
51. Zienswijze 11.4: de Koningin Wilhelminaweg kent 13.000-15.000 vervoersbewegingen. In hoeverre is te voorzien dat bij/op/aan deze weg bij een verlaging van de snelheid van 50 km/h naar 30 km/h een verkeersinfarct of minstens een verslechterde doorstroming van gemotoriseerd verkeer zal ontstaan? Wat doet dit met de bereikbaarheid van Korte Akkeren en Westergouwe in bredere zin?

52. Reactie Rover: in welke mate spant de gemeente zich binnen het VCP en de daaraan verbonden wijkmobiliteitsplannen in, voor de weginfrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer, zoals richting de noordwestzijde van Korte Akkeren?

#### **Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem**

53. Er wordt gesproken over het terugbrengen van toegestane snelheden. Ook wordt gesproken over feitelijke overschrijding van die snelheden en het “ervaren van hardrijdend verkeer”. In hoeverre ontstaat de onveiligheid nu als gevolg van de toegestane snelheid, of van de overschreden snelheid en hoe verhouden deze aspecten zich tot aspecten rondom inrichting van de openbare ruimte en de infrastructuur voor Kort Haarlem?
54. p12: in hoeverre is het vrachtverkeer technisch/fysiek ook daadwerkelijk in staat om aan dit wensbeeld te voldoen, rekening houdend met voertuigen en weginrichting (zoals op de Fluwelensingel)?
55. p15: er wordt in de knelpunten uitgebreid gesproken over het thema parkeren. In grote delen van de wijk is dit erg problematisch. Hoe verhoudt het reguleren zich tot de parkeerdruk die wijk-breed gevoeld wordt, zonder de parkeervoorzieningschaarste zelf als maatregel op te voeren?
56. p15: hoe verhoudt de wijkcontour zich tot de ambitie om parkeervoorzieningen te reguleren, daar er nu al een hoge parkeerdruk in de gehele wijk lijkt te zijn?
57. p15: welke te objectiveren afweging ligt ten grondslag aan het doorvoeren van dit besluit, in het licht van de door de wijk aangedragen draagvlakpeiling voor gereguleerd parkeren?
58. p15: is parkeerregulering (objectief bezien), nodig in de Kort Haarlem als zelfstandige gebiedsgerichte maatregel, of is dit (grotendeels) het gevolg van de maatregelen die in de binnenstad genomen gaan worden?
59. p15: wordt bij snelheidsbeperkende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer ook gekeken naar maatregelen die matchen met de toegestane snelheid? Met andere woorden, wordt er bij de gekozen methodiek ook meegewogen dat auto's niet nagenoeg total loss zijn (of op z'n minst bodemplaten missen), na het met de toegestane snelheid nemen van een snelheidsbeperkende maatregel zoals een drempel?
60. p15: de plannenlijst kent diverse open einden, zeker aangaande financiering. Hoe zorgen we ervoor dat de gemeenteraad vinger aan de pols houdt en hier geen financieel onjuiste of riskante constructies ontstaan? Met andere woorden, hoe bewaken we in deze het budgetrecht van de gemeenteraad?
61. p20, oplossing 1b: wordt het laten vervangen van het langsparkeren aan de Fluwelensingel in dit verband geschetst als mogelijke oplossing?
62. p20, oplossing 1c: bedrijfsbussen worden door vele inwoners van de Korte Akkeren ook (deels als privé-voertuig gebruikt). Hoe zorgen we ervoor dat inwoners die hun bedrijfsvoertuig elders moeten parkeren, niet alsnog een onbehoorlijke reistijd hebben van dat punt naar hun woonadres?
63. p20, oplossing 1d: volgorde heb ik nu het WMP BS, KA en nu KH gelezen. Daarbij zie ik dat onderzocht moet worden op Klein Amerika ook ingezet kan worden voor andere doeleinden (KH en bedrijfsbussen). De druk op Klein Amerika zal ook toenemen door afname van parkeervoorzieningen in de binnenstad en er is nog geen alternatief voor de touringcars en campers. In hoeverre is dit, met inachtneming van vorenstaande, een reële en haalbare optie? Wordt er hiermee niet teveel gegokt op één spreekwoordelijk paard? Wat zijn de alternatieven wanneer dit niet haalbaar blijkt?
64. p20, maatregel 4a: bruggen aanleggen (en onderhouden) is een dure aangelegenheid. In hoeverre draagt deze brug, naar objectieve maatstaven, mede gezien het bestaande pakket aan waterbouwkundige werken op deze locatie, bij aan een verbeterde bereikbaarheid?
65. In hoeverre is het (financieel) haalbaar deugdelijk onderhoud aan extra bruggen voor te geven?
66. p21: de Joubertstraat kent vele vervoersbewegingen. In hoeverre is te voorzien dat bij/op/aan deze weg bij een verlaging van de snelheid van 50 km/h naar 30 km/h een verkeersinfarct of minstens een verslechterde doorstroming van gemotoriseerd

verkeer zal ontstaan? Wat doet dit met de bereikbaarheid van Kort Haarlem en de Kadebuurt, alsmede delen de Kadenbuurt, Gouda Noord en de Achterwillens?

67. Zienswijze 93.1.: "Ook voor bezoekers van uw kantoor wordt het beter mogelijk om dichtbij te parkeren." Kan deze uitspraak nader onderbouwd worden?
68. Zienswijze 125.1.: "Het realiseren van een fietsbrug over de Karnemelksloot zorgt ervoor dat de fietsroute directer en logischer wordt en dat het daarmee aantrekkelijk wordt om te fietsen, wat mogelijk autoritten scheelt." Vanuit welk perspectief maakt dit het gebruik van de fiets t.o.v. de auto aantrekkelijker, daar er op geringe afstand reeds een bestaande brug ligt?

#### **Nota grote en zware voertuigen**

69. Er lijkt enige inconsistentie te zitten in de verbindingswegen, het wensbeeld en actualiteit. Vanwege de technische staat wordt de belasting voor de Haastrechtse Brug teruggeschoefd. Tegelijk maakt dit Een belangrijk onderdeel uit van de bevoorrading van o.a. de Fluwelensingel en delen van Gouda ten oosten van de binnenstad. Hoe verhouden deze maatregelen zich tot elkaar?
70. In antwoord op zienswijze A6 staat: "Het college is van mening dat de beperking van 20 ton voldoende ruimte geeft voor ondernemers en logistieke partijen om de binnenstad te bevoorraden én een goede bijdrage levert aan het verminderen van trillingen in de binnenstad én de veiligheid rond de kademuren." Kan dit nader onderbouwd worden met feitelijke aspecten? Is dit met genoemde partijen besproken?
71. In de zienswijzennota wordt bij A.5 verwezen naar het in 2019 uitgevoerde trillingsonderzoek. Graag ontvangen wij dit rapport per ommegaande.
72. In relatie tot de belastbaarheid door zwaar verkeer zijn de Haastrechtsebrug en de kademuren langs de Lage Gouwe onderwerp van maatregelen. Graag ontvangen wij per ommegaande de twee complete rapporten van de inspecties van de Haastrechtsebrug en van de kademuren langs de Gouwe die hebben geleid tot de aangekondigde maatregelen en waarnaar wordt verwezen in de zienswijzennota bij A.6 en B.1.

#### **Antwoorden:**