

Technische vragen

Van : Max de Groot PvdA
Datum vraag : 17-3-2023
Onderwerp : Wijkmobiliteitsplan Binnenstad
Commissiegriffier : Erwin Bok
Datum antwoord : 21-3-2023

Vraag en antwoord:

Blz 10 Uit onderzoek (Vervoer naar retail, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2013) blijkt

1. In hoeverre is een onderzoek uit 2013 nu nog relevant?

De genoemde conclusie uit het onderzoek van 2013 is nog steeds relevant. Nog altijd geldt dat aantrekkelijkheid van retail en recreatieve voorzieningen met name wordt bepaald door de kwaliteit van het aanbod en de ambiance. Recent onderzoek (koopstromenonderzoek 2021) stelt bovendien dat door corona de nadruk in winkelgebieden steeds meer op de verblijfsfunctie is komen te liggen. Winkelaanbod en in het bijzonder ambiance houden daar vanzelfsprekend verband mee.

Blz 12 Dit vraagt wel om hoge investeringen en valt daarom in het luxepakket. In dit luxepakket valt ook een onderzoek naar de haalbaarheid van last-mile vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

2. Waarom valt last-mile vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking onder het luxe-pakket en niet onder tenminste het basispakket en wellicht zelfs onder het minimumpakket?

Het onderzoek naar last-mile vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking is opgenomen als luxemaatregel omdat de noodzaak en behoefte voor deze maatregel niet bekend is. De doelgroep is klein. Bovendien zijn de kosten voor een dergelijke oplossing hoog en jaarlijks terugkerend. Ter illustratie: voor een pilot met last-mile vervoer in Groningen is voor 6 maanden € 50.000,- beschikbaar gesteld. Het is verstandig eerst de resultaten van deze pilot - die in juli 2022 van start ging - af te wachten. Tot slot blijven er voor mensen met een gehandicaptenkaart parkeerplaatsen in de binnenstad beschikbaar dichtbij de verschillende bestemmingen. Zie ook pagina 68 in het achtergronddocument. Met de Groene Hart Hopper en met Automaatje van Vervoerspunt Gouda kunnen mensen ook nog naar de binnenstad reizen.

Blz 12 Aanvullend op de herinrichting kunnen, als de parkeerdruk het toelaat, parkeerplaatsen worden omgevormd tot ruimte om te lopen en te verblijven; bijvoorbeeld langs de grachten.

3. Hoe wordt dit gemeten?

‘Als de parkeerdruk het toelaat’ wordt gemeten met parkeerdrukmetingen, dus op verschillende momenten van de week tellingen van het aantal geparkeerde auto's op straat in verhouding tot het aantal parkeerplaatsen. Als de parkeerdruk op straat 90% of lager is op het drukste moment, ontstaat er ruimte om parkeerplaatsen om te vormen (zie ook pagina 19 hoofdrapport).

Blz 16 Tot slot is er de wens voor een structurele voetgangersbrug bij Visbanken. Vanuit het binnenstedelijk netwerk is hiertoe geen directe noodzaak en daarom is financiering vanuit de horecaondernemers een randvoorwaarde.

4. Hoe staan de horecaondernemers hierin?

Er lijkt interesse te zijn voor de aanleg van een voetgangersbrug. Een nadere technische uitwerking en kosten-batenanalyse op initiatief van betrokken ondernemers is nodig om te bepalen of de brug haalbaar is.

Blz 17 Aanvullend kan met de prijsstelling van parkeervergunningen en –abonnementen een betere balans gecreëerd worden tussen het aantal parkeerders in de binnenstad enerzijds en in de garages en op de omliggende terreinen anderzijds. Op dit moment is een parkeervergunning voor de binnenstad het goedkoopst. Door een terreinvergunning even duur of zelfs goedkoper te laten zijn dan een bewonersvergunning voor de binnenstad, worden bewoners verleid buiten de binnenstad te parkeren. Door ook het prijsverschil met een abonnement voor een parkeergarage te verkleinen, worden ook deze locaties voor bewoners een aantrekkelijker alternatief.

5. In vergelijking waarmee is een parkeervergunning in de binnenstad het goedkoopst?

In de huidige situatie kost een bewonersvergunning voor straatparkeren € 150/jaar (sector 1a en 1b) en een bewonersvergunning voor de parkeerterreinen € 480/jaar (sector 4, 5 en 6).

6. Hoe kan in de praktijk de abonnementsprijs op parkeergarages die niet in gemeentelijk bezit zijn verlaagd worden?

Q-park heeft de gemeente aangeboden maximaal 50 abonnementen in de Bolwerkgarage af te nemen voor € 1.080 per abonnement per jaar. In combinatie met het instellen van een parkeervergunningenplafond (zie bijlage 4 bijlagenrapport) kan de gemeente deze plekken beschikbaar stellen aan bewoners voor € 500/jaar. Hierdoor komt extra parkeerruimte aan de westkant van de binnenstad beschikbaar.

Blz 18 Het is dus van meerwaarde om de parkeercapaciteit van Klein Amerika optimaal te benutten. Het verplaatsen van de 29 overnachtingsplaatsen voor campers kan daarbij helpen.

7. Aan welke locaties wordt er gedacht ten aanzien van het verplaatsen van de 29 overnachtingsplaatsen voor campers?

Op dit moment zijn er nog geen kansrijke locaties in beeld, daarom is een onderzoek de eerste stap. Er heeft wel een eerste verkenning plaatsgevonden (zie pagina 86 van het achtergronddocument), elk van die locaties kent nu nog nadelen. Wanneer het overnachten aan een commerciële partij wordt overgelaten (zuiver gezien is het exploiteren van een overnachtingsplek voor campers geen overheidstaak), komen er wellicht nog andere locaties in beeld.

Blz 19 Het monitoring- en evaluatieplan van de gemeente helpt hierbij. Wanneer hieruit blijkt dat de parkeerdruk op straat 90% of lager is op het drukste moment, ontstaat er ruimte om gefaseerd parkeerplaatsen op te heffen.

8. Wordt het Bewonersbelangen Binnenstad Gouda hierbij actief betrokken?

Ja.

Blz 21 Als bij de evaluatie in 2025 blijkt dat de overlast (trillingshinder, verzakkingen en schade aan kademuren) onvoldoende is afgenomen, kan overwogen worden om het maximale tonnage aan te scherpen. In dat geval is een overslagpunt noodzakelijk om goederenstromen te kunnen opvangen die vervolgens gebundeld, op de gewenste tijd en met kleine en lichte voertuigen naar de binnenstad gebracht worden. Ook zal eerst de huidige wijze van afvalinzameling in de binnenstad moeten zijn aangepast. In samenwerking met stakeholders zal op korte termijn een onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties van een verdere aanscherping van de gewichtsbeperving worden uitgevoerd.

9. Wat betekent korte termijn concreet?

Het voornemen is om in 2024 de maatregel lengte- en gewichtsbeperving 10 meter en 20 ton in te voeren. Bij de monitoring- en evaluatie van het VCP zal in 2025 het effect van deze maatregel in samenhang met de invoering van ZES worden gemeten en de resultaten worden voorgelegd aan de raad.

10. Zijn er al beoogde overslag locaties en zo ja waar?

Nee, er loopt momenteel een onderzoek naar stadsdistributiehubs (zie ook raadsmemo 634, 8-2-2023)

11. Als de afvalinzameling in de binnenstad moet worden aangepast, kan dat in de praktijk dan gaan leiden tot een stijging van de afvalheffing om dit te kunnen realiseren?

Verschillende scenario's worden uitgewerkt waarin het effect op de afvalheffing wordt meegenomen (zie ook raadsmemo 634, 8-2-2023)