Technische vragen

Van :Hans van Dijk Gouda Vitaal
Datum vraag :15 januari 2024
Onderwerp :Parkeerbeleid Gouda 2024
Commissiegriffier :Erwin Bok
Datum antwoord : 16 januari 2024

Vragen:
Vragen over de startnotitie:

1. Waarom gaan we uit van de voor de Spoorzone geldige principe STOMP? De Spoorzone is toch een heel ander gebied dan de Goudse woonwijken? In de Spoorzone is openbaar vervoer volop aanwezig en is nog in ontwikkeling en kunnen de nieuwe bewoners zich op het STOMP principe instellen.
2. In de startnotitie is gesteld dat binnen de binnenstad alles te bereiken is te voet binnen 15 minuten. Is hier onderzoek naar gedaan? En hoe verhoudt zich dit tot ouderen of mensen zich slecht te voet kunnen voortbewegen?
3. Er is gesteld dat ‘andere vervoerwijzen’ een lagere prioriteit hebben, bedoeld u hiermee dat slechts te voet zich voortbewegen door de binnenstad prioriteit heeft?
4. U gebruikt het woord ‘Shared Space’ in het stuk, kan dit niet gewoon in het Nederlands?
5. Kan ik ‘Shared Space’ vertalen met gemeenschappelijk gebruik van auto’s, fietsen, motorvoertuigen (scooters, bromfietsen, bakfietsen en voetgangers?)
6. Kunt u een correctie vertaling geven van het Engelse woord ‘Shared Space’? En is het mogelijk om dit voortaan te gebruiken in de schriftelijke stukken van de Nederlandse gemeente Gouda?
7. Er zijn in de toekomst geen aparte stroken voor voetgangers, fietsen en gemotoriseerd verkeer? En hoe gaat de veiligheid van met name de kwetsbare verkeersdeelnemers gewaarborgd worden?
8. Er wordt gesteld dat Gouda echt een fietsstad is waarbinnen alle bestemmingen binnen 15 minuten per fiets zijn te bereiken. Is dit onderzocht en kunnen wij de onderzoek resultaten hiervan ontvangen? Is hier rekening gehouden met ouderen en mensen die niet zo behendig zijn met fietsen? Hoe ziet een dergelijk onderzoek eruit, en worden hiervoor diverse proefpersonen ingeschakeld?
9. Waarom is Westergouwe meer auto-afhankelijk? Graag ontvangen wij een toelichting en onderzoeksmethode.
10. Onder het kopje verkeerscirculatieplan wordt gesteld dat het ‘OV in reistijd, frequentie en comfort zo goed mogelijk moet concurreren met de auto’ Is dit doel al bereikt, of zo niet wanneer komt het OV op het niveau van het gebruik van de auto?
11. Onder het kopje parkeer plan 2020 is te lezen ‘Een gebiedsgerichte aanpak voor parkeerregulering, waarbij er voldoende draagvlak in een

gebied moet zijn voor parkeerregulering' Hier hebben we de volgende vragen over:
In welke wijken is dit onderzocht? Op welke wijzen is hier onderzoek naar gedaan? Welke groepen zijn hier voor uitgenodigd of geraadpleegd? Zijn er bijeenkomsten voor georganiseerd onder de inwoners van Gouda? Op welke tijdstippen en plaatsen hebben deze bijeenkomsten plaatsgevonden? (Graag met data en tijdstippen en plaats) Kunnen wij de resultaten ontvangen van dit onderzoek? Wat voor onderzoekmethoden gebruikt de gemeente hiervoor?

12. Op pagina 3 lezen we 'Met het landelijk beleid om automobiliteit meer te beprijzen naar gebruik en minder naar bezit wordt het aantrekkelijker gemaakt een auto voor de deur te parkeren in plaats van ermee te rijden' Vragen: Waar berust deze stelling op? Graag ontvangen we de bron waar deze stelling op berust?

Vraag over de presentatie:
Op pagina 7 van de presentatie 'Opzet Parkeerbeleidsplan Gouda' staat op pagina 7 'welke mobiliteitsmaatregelen moet gemeente Den Haag nemen om duurzaam te kunnen groeien en een aantrekkelijke stad te blijven'
Is dit een fout in de presentatie omdat Den Haag genoemd is?

Vragen over het 'Rapport parkeerdruk':

Heeft er analyse plaats gevonden over de data in dit rapport? Zo ja waar zitten de knelpunten? Is het mogelijk om de analyse schriftelijk te ontvangen?

Vragen over memo 'Scenario's invoering parkeerregulering Korte Akkeren & Kort Haarlem':

1. 'In november/december 2023 gesprekken met vertegenwoordigers uit de wijken over eerste invulling scenario's' Vragen: Hebben deze gesprekken al plaatsgevonden? Met hoeveel personen hebben deze gespreken plaatsgevonden? Hoe komt een dergelijk gesprek tot stand? Wat zijn de criteria om aan een dergelijk gesprek te kunnen deelnemen? Is het mogelijk voor bewoners van de wijken om zich hiervoor aan te melden? Mogen (burger)raadsleden ook deelnemen of aanwezig zijn bij dit soort gesprekken?

   'Januari/februari 2024 terugkoppeling gevoerde gesprekken aan college en raad, vaststelling van definitieve scenario's voor raadleging door college' Vragen: Is deze terugkoppeling al in gang gezet? Wanneer kan de raad deze terugkoppeling verwachten?

2. 'Maart/april 2024 raadpleging in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem' Vragen: Hoe gaan deze gesprekken vormgegeven worden? Mag iedereen uit de wijk aanwezig zijn en deelnemen? Zijn er al data bekent wanneer dit soort gesprekken gevoerd gaan worden? Mogen

(burger)raadsleden ook deelnemen of aanwezig zijn bij dit soort gesprekken?

Algemene vragen:

1. Hoe gaat het openbaar vervoer eruit zien in de wijken van Gouda zodra het gereguleerd parkeren ingevoerd gaat worden? Met name voor mensen die minder mobiel zijn is de auto toch een middel om lang zelfstandig mobiel te zijn. Natuurlijk zijn er voorzieningen zoals gehandicapten parkeren en speciaal vervoer, maar er zijn ook veel mensen die bijvoorbeeld niet kunnen of durven fietsen (denk ook aan de onveilige fietsvoorzieningen in Gouda) of ver lopen een probleem is. Is het straks mogelijk om zich per OV makkelijk te verplaatsen van wijk naar wijk? Is het bijvoorbeeld in Gouda mogelijk zich te verplaatsen met het OV met in elke straat op 100 meter afstand een OV halte?
2. Het STOMP principe gaat uit van mensen die zich makkelijk kunnen verplaatsen te voet of op de (bak)fiets, gaat het STOMP principe niet volkomen voorbij aan de vergrijzing van Nederland? Hoe verhoudt het STOMP zich met de gewenste zelfstandigheid van de inwoners van de stad? Is de verwachting dat in de toekomst iedereen zich tot op hoge leeftijd zich per voet of (bak)fiets veilig kan verplaatsen?
3. Veel autoritten vinden plaats omdat er iets vervoerd moet worden, denk aan besteldiensten, werkbussen en inwoners die boodschappen doen, hoe moet dit in de toekomst plaatsvinden? Lopend of fietsend?
4. Veel inwoners bezitten een auto omdat men op grote afstand werkt, in sommige gezinnen zijn vaak meerdere auto's noodzakelijk om op de gewenste uren het werk te kunnen bereiken, zeker omdat veel jongeren niet zelfstandige woonruimte bezitten/of kunnen vinden. Hoe verhoudt zich tot het gereguleerd parkeren? Waar moet bijvoorbeeld de 3^e of 4^e auto geparkeerd worden?
5. Veel inwoners zijn werkzaam bij bedrijven die dag en nacht de werknemers beschikbaar moeten hebben, denk aan monteurs of werknemers van ziekenhuizen en hulpdiensten, veel van dit soort bedrijven stellen bedrijfsauto's beschikbaar zodat er altijd een beroep dag en nacht gedaan kan worden op de werknemers. Hoe gaat het gereguleerd parkeren hiermee om? Komt er een speciale groep hiervoor zodat men altijd vergunningsvrij vlak bij de woning kan parkeren?
6. Auto's moeten uit het straatbeeld verdwijnen in Gouda, hoe verhoudt zich dit tot de slechte staat van het Openbaar Vervoer in Nederland?
7. Leenauto's, leenfietsen worden als een mogelijke mobiliteit oplossing gezien, hoe verhouden de kosten van een particulieren auto/fiets tot een dergelijke leenauto?
8. Zijn leenauto's een volwaardige vervanging voor de particulieren auto? Zijn er in de toekomst voldoende leenauto's beschikbaar om de huidige particulieren auto's te vervangen? Graag een analyse met cijfers en data als antwoord.

Antwoorden:

Vragen over de startnotitie:

1. Het STOMP-principe geeft een prioritering aan van hoeveel ruimte je geeft aan bepaalde vervoersgroepen, maar de uitwerking van STOMP kan per gebied anders zijn. In de Spoorzone kan door de goede ligging t.o.v. openbaar vervoerknooppunten weinig prioriteit worden gegeven aan de auto. Op andere nieuwbouw- of herontwikkelingslocaties is deze context anders, maar ook hier geldt dat goede voorzieningen voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer relatief veel prioriteit zullen krijgen.
2. Dit valt terug te zien in routeplanners: uitgaande van een gemiddelde wandelsnelheid loop je van de ene kant van de binnenstad naar de andere kant binnen 15 minuten. Voor ouderen of mensen die slecht ter been zijn zal deze reistijd hoger zijn.
3. In de binnenstad heeft ‘langzaam verkeer’ (voetgangers en fietsers) prioriteit, omdat in de meeste delen van de binnenstad de verblijfsfunctie belangrijker is dan de verkeersfunctie. Het principe is dat de beperkte ruimte in de binnenstad zo veel mogelijk wordt ingezet voor prettig verblijven, groen, lopen en fietsen en gemotoriseerd verkeer waar mogelijk wordt teruggedrongen.
4. Shared Space is een Engelse term waar geen uniform gebruikte Nederlandse vertaling voor bestaat. Je zou het kunnen vertalen naar ‘gedeelde ruimte’. Shared Space is een ontwerpmethode waarbij uit wordt gegaan van minimale verkeersregels en markeringen op de weg, waar verschillende verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, automobilisten etc.) dezelfde straatruimte delen.
5. Zie het antwoord op vraag 4.
6. Zie het antwoord op vraag 4. De term die door verkeerskundigen in Nederland wordt gebruikt voor dit concept is ‘Shared Space’. In schriftelijke stukken kunnen we de Nederlandse vertaling er ter verduidelijking bij vermelden.
7. Zoals benoemd in de startnotitie staat in de Omgevingsvisie omschreven dat Shared Space een belangrijke inrichtingsmethode wordt voor de binnenstad. Dit omdat Shared Space meer ruimte biedt aan sociale interactie en bewegingsvrijheid. In veel delen van de binnenstad is de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijffunctie. Shared Space kan alleen worden toegepast in gebieden waar de snelheden laag zijn en waar relatief veel fietsers en voetgangs zijn (t.o.v. auto’s). Wegen buiten de binnenstad hebben vaak een grotere verkeersfunctie. Op wegen met veel autoverkeer dient de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers juist gewaarborgd te worden door bijv. aparte fiets- en voetgangersvoorzieningen.
8. Uitgaande van een gemiddelde fietssnelheid zijn in Gouda de meeste bestemmingen binnen 15 minuten te bereiken. Dit valt na te zoeken in routeplanners. Voor ouderen en mensen die minder behendig zijn met

fietsen geldt dat hun fietssnelheid (op een reguliere fiets) vaak lager is waardoor zij langer onderweg zijn.

9. Westergouwe is meer auto-afhankelijk dan andere wijken omdat het openbaar vervoer hier wat minder fijnmazig is. Er wordt gewerkt aan het verbeteren van het openbaar vervoer.
10. Dit is een lange termijndoel dat op dit moment nog niet is bereikt. Er zijn diverse maatregelen nodig om dit te realiseren.
11. In 2020 en 2021 heeft onderzoek plaatsgevonden naar uitbreiding gereguleerd parkeren in Kort Haarlem en de Kadenbuurt en zijn diverse gesprekken gevoerd met wijkvertegenwoordigers (zie memo 208 3-3-2021 en 5978 15-2-2021). Er is besloten parkeerregulering in samenhang met het Verkeerscirculatieplan (VCP, Raadsbesluit 30-6-2021) mee te nemen in de wijkmobiliteitsplannen binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem. Voor de plannen is een breed participatieproces gevolgd. De gemeenteraad heeft deze plannen 17-5-2023 vastgesteld en daarmee besloten dat parkeerregulering voor Korte Akkeren wordt ingevoerd en voor Kort Haarlem wordt uitgebreid.
12. “Een heffing op autogebruik leidt naar verwachting tot minder autoritten […]”. Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022), Verwachte effecten van betalen naar gebruik.

Vraag over de presentatie:

De figuur op pagina 7 van de presentatie laat een voorbeeld zien van het platform dat gebruikt wordt voor de Participatieve Waarde Evaluatie. Dit platform zijn we op dit moment aan het inrichten voor Gouda, daarom bevat de presentatie een afbeelding van een project waar dit platform eerder voor is ingezet.

Vragen over het ‘Rapport parkeerdruk’:

In het op te stellen parkeerbeleidsplan zal de parkeerdata uit het rapport parkeerdruk worden geanalyseerd. De parkeerdata uit het rapport zijn ook input bij het opstellen van de scenario’s voor de invoering van parkeerregulering in Korte Akkeren en Kort Haarlem.

Vragen over memo ‘Scenario’s invoering parkeerregulering Korte Akkeren & Kort Haarlem’:

1. Nee, deze gesprekken hebben nog niet plaatsgevonden. De planning is nu dat deze in februari starten, waarbij eerst met vertegenwoordigers en belanghebbenden wordt gesproken over de uitwerking van de scenario’s (tijden en tarieven). Vervolgens zal de hele wijk de mogelijke scenario’s worden voorgelegd. Zoals in de startnotitie aangegeven wordt dit teruggekoppeld aan de raad en het college voordat een besluit wordt genomen over de wijze van invoering parkeerregulering.

   De terugkoppeling is nog niet in gang gezet, zie antwoord hiervoor.

2. Hier gaat het om een raadpleging en niet om gesprekken. De raadpleging zal bestaan uit enquêtes die in de wijken (Korte Akkeren en Kort Haarlem) uitgezet gaan worden. Alle bewoners en ondernemers in de wijken zullen daarbij bevraagd worden.

Algemene vragen:

1. Basis voor het openbaar vervoer is het wensbeeld openbaar vervoer in het VCP. De gemeente is in gesprek met de nieuwe busvervoerder Qbuzz-provincie over het nieuwe vervoersaanbod vanaf december 2024 (nieuwe 10 jarige busconcessie). Voor mensen met een mobiliteitsbeperking kan gebruik worden gemaakt van het doelgroepenvervoer/Groene Hart Hopper en ook diensten van het Vervoerspunt Gouda. De relatie openbaar vervoer en parkeren zal ook worden uitgewerkt in het parkeerbeleidsplan.
2. Het STOMP-principe komt juist ten goede van de oudere generaties. Door de omgeving fiets- en voetgangersvriendelijker in te richten wordt meer rekening gehouden met de toegankelijkheid van de openbare ruimte en wordt gezond reizen gestimuleerd. Ook wordt met STOMP het openbaar vervoer verbeterd. Er dient wel gebord te worden dat we toewerken naar een inclusief mobiliteitssysteem rekening houdend met de behoeften van ouderen.
3. Gemotoriseerd verkeer verdwijnt niet volledig uit het straatbeeld. Voor sommige doeleinden blijft het nodig om met de auto te reizen wanneer bijvoorbeeld de (bak)fiets of het ov niet volstaat. Schoon gemotoriseerd vervoer is in dat geval het streven.
4. Met gereguleerd parkeren blijft het mogelijk om meer dan één auto te bezitten. Het kan echter wel betekenen dat een vergunning voor een extra auto meer kosten met zich meebrengt of dat de tweede of derde auto niet voor de deur geparkeerd kan worden.
5. Hier zijn nog geen keuzes over gemaakt en wordt uitgewerkt in het parkeerbeleidsplan.
6. Het terugdringen van auto’s gaat gepaard met het verbeteren van alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets, het openbaar vervoer of deelmobiliteit. Er zal dus in andere vervoerswijzen geïnvesteerd moeten worden om tot een straatbeeld met minder auto’s te komen.
7. De kosten hiervan hangen volledig af van het gebruik van een privé-/deelauto of privé-/deelfiets. Hoe minder frequent een privéauto wordt gebruikt, hoe aantrekkelijker het wordt om een deelauto te gebruiken.
8. Een deelauto kan op dit moment een aantrekkelijke alternatieve vervoerswijze zijn voor huishoudens die hun (tweede) auto niet frequent gebruiken. Als gemeente stimuleren wij het gebruik van de deelauto. In hoeverre deelauto’s op de lange termijn een volwaardige vervanging worden van de particuliere auto is moeilijk te voorspellen. Andere alternatieve vervoerswijzen zoals de (elektische) (deel)fiets en het openbaar vervoer moeten bijdragen aan de afname van autogebruik.