Technische vragen

Van	: GroenLinks, Ruben den Uijl
Datum vraag	: 17 maart 2023
Onderwerp	: Wijkmobiliteitsplannen, nota zwaar vervoer en beleidskader deelvervoer
Commissiegriffier	: Erwin Bok
Datum antwoord	: 21-3-2023

Vragen en antwoorden:

Nota zwaar vervoer:

1. P25. Hoe wil Gouda met aansluiting bij CTC de genoemde doelen bereiken? CTC is een breed programma, op welk onderdeel wil de gemeente aansluiten?

Gouda heeft zich inmiddels aangemeld bij het programma en zorgt momenteel voor de aanlevering van de benodigde logistieke data. Eventuele extra aanvullende acties zullen in afstemming met het landelijke programma worden opgepakt.

2. Kunnen de gebieden buiten de hoofdroutes aangewezen worden als bestemmingsgebieden en dat verwerkt worden in de daartoe beschikbare dataportals, zoals DEFlog en datavoorlogistiek, zodat het gebruik van de voorkeursroutes eenvoudig geregeld kan worden? Dit naar voorbeeld van Tegelen?

Ja

Wijkmobiliteitsplan Binnenstad, Kort Akkeren en Kort Haarlem

1. Er wordt veel thuisbezorgd in Gouda. Ook moeten de komende jaren heel veel gebouwen gerenoveerd worden om te verduurzamen. Samen zorgt dit voor veel bestelbusjes die in de wijken moeten zijn. Hoe wordt de bezorging aan huis en het tijdelijk parkeren op straat zonder dat het overlast geeft geregeld in de wijkmobiliteitsplannen?

In de wijkmobiliteitsplannen is de bezorging aan huis en het tijdelijk parkeren (laden en lossen) nog steeds mogelijk. Grote en zware voertuigen worden wel geweerd. In de binnenstad worden vanaf 1 januari 2025 alleen zero-emissievoertuigen toegestaan. Bij de herinrichting van straten zal worden nagegaan of speciale laad- en losplekken nodig zijn.

2. Hoe is er gedacht aan de inrichting van pakketkluizen in de openbare ruimte aan bijvoorbeeld de randen van de wijk?

Er loopt momenteel een onderzoek naar stadsdistributiehubs (zie ook raadsmemo 634, 8-2-2023). Hierin moet ook de behoefte aan pakketkluizen in de openbare ruimte duidelijk worden (bij veel supermarkten, Post-NL en DHl-afhaalpunten zijn al kluizen beschikbaar). Het is dan een uitwerkingsvraagstuk waar kluizen extra nodig zijn en hoe deze worden geplaatst en geëxploiteerd. Vanuit verschillende domeinen zit er ook grote druk op de beschikbare openbare ruimte: mobiliteit, groen, spelen, energietransitie etc.

3. P14 Wijkmobiliteitsplan Binnenstad: Waarom is een haalbaarheidsstudie naar een last-mile oplossing voor mensen met een mobiliteitsbeperking opgenomen als “luxe” maatregel? Wanneer zijn de resultaten uit Groningen beschikbaar?

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. Het is op dit moment niet bekend wanneer deze resultaten beschikbaar komen (ze waren begin 2023 verwacht).
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.

4. P19 Wijkmobiliteitsplan Binnenstad: Waarom wordt bezetting van 90% of minder op het drukste momenten gekozen als niveau vanaf waar parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden? Waarom niet een hoger percentage?

Over het algemeen neemt bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toe. Dit heeft een toename in verkeersbewegingen tot gevolg. De grenswaarde van 80% wordt veelal gehanteerd voor gebieden met veel kortparkeerders en/of gebieden waar parkeerplaatsen verspreid liggen en/of lastiger vindbaar zijn. De grenswaarde van 90% wordt veelal gehanteerd voor gebieden met veel langparkeerders en/of veel parkeerterreinen en -garages.
De binnenstad van Gouda is een gemengd gebied, desondanks is vanwege de ambities gekozen voor een wat hoger percentage. Juist enige schaarste kan ook bijdragen aan een verandering in het mobiliteitsgedrag. Met een percentage hoger dan 90% zullen de negatieve effecten naar verwachting te groot zijn.
Ter verduidelijking, op kleine schaal (een enkel parkeerterrein of enkele straten bij elkaar) is een hoger percentage niet bezwaarlijk, dit betreft een overzichtelijke situatie waar een laatste vrije parkeerplaats relatief eenvoudig gevonden kan worden.

5. P21 en P22 Wijkmobiliteitsplan Binnenstad: Kunnen de zakpalen tezamen met de camera’s bestaan? De palen zijn namelijk ook een veiligheidsmaatregel voor de wandelaars en fietsers.

Het is mogelijk om camera’s te combineren met zakpalen. Dat systeem is duurder en brengt wel grote beheer- en onderhoudskosten met zich mee. Palen op straat kunnen ook een verkeersveiligheidsrisico zijn voor fietsers.

6. Is bekend hoeveel winst de eigenaren van de parkeergarages van de Bolwerkgarage en de Stationsgarage maken en of ze dus subsidies van de gemeente nodig hebben voor het verlagen van tarieven? Wat gebeurt er als ze hun prijzen verhogen, past de gemeente dan het verschil bij?

Nee, dat is niet bekend. Na het raadsbesluit moet de gemeente onderhandelingen hierover met Q-park starten. Naast de prijs die Q-park vraagt is ook de behoefte en vraag naar dit abonnement van de bewoners zelf van belang bij het bepalen van het tarief en tariefstijgingen.

7. Wijkmobiliteitsplannen van Korte Akkeren en Kort Haarlem: Waarom wordt er pas in de derde tranche iets voor de scholen gedaan? Kan dat ook eerder? Zo ja, wanneer en onder welke voorwaarden? Zo nee, waarom niet?

Op dit moment zijn de schoolomgevingen in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem al voorzien van de nodige attentie verhogende maatregelen om de schoolzones te markeren (gekleurde palen en bebording). Halverwege de looptijd van het VCP (einde van tranche 2, in 2031/2032) evalueren we de dan aanwezige situatie rondom de scholen. Voor de derde tranche is met deze wijkmobiliteitsplannen dan geld gereserveerd voor aanvullende maatregelen rondom de scholen.

8. Hoeveel kost het aanpassen van de wegen in Korte Akkeren zodat de Plus met een grote vrachtwagen het gebied in kan? Is het voor de gemeente (financieel) voordeliger als de Plus in Korte Akkeren met een kleiner voertuig gaat bevoorraden dan met de vrachtwagen van 14 meter? Zijn er gesprekken met de Plus geweest over bevoorrading met kleinere voertuigen?

Het aanpassen van de gewenste route voor de bevoorrading van de Plus is, zoals te zien is in het wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren, begroot tussen € 50.000,- en € 100.000,-.
Ja. Bij voertuigen van 12 meter behoeven slechts 2 van de 4 bochten aangepast te worden.
Ja. De Plus heeft aangegeven dat rijden met kleinere voertuigen niet gaat.

9. Welke gesprekken zijn met Cargill precies gevoerd over parkeren en op welk niveau? Is er ook gesproken over koop/inkrimping/medegebruik van het fabrieksterrein omdat niet alle gebouwen volledig benut worden?

Er is gesproken met het hoofd facilitaire zaken, hoofd personeelszaken en de medewerker externe betrekkingen. Mogelijkheden voor koop, huur en medegebruik van de huidige parkeerterreinen van Cargill zijn aan de orde gekomen. Openbare toegang tot afgesloten terreinen, nachtelijke bezetting door personeel, vervuiling auto’s door productieproces, handhaving en wetgeving toegang Chemische industrie maken deze oplossing voor uitbreiding parkeercapaciteit niet kansrijk.

10. De binnenstadbewoners geven aan in de zienswijzen dat eenduidigheid van de reguleringstijden over alle dagen wenselijk is. Wat is de argumentatie om het vergunningparkeren op de zondag niet ook in de ochtend in te voeren?

Op zondagochtend nu geen parkeeroverlast want weinig bezoekers. Verwachting is dat parkeerdruk toeneemt bij opening van meeste winkels en horeca vanaf 12.00 uur.

11. P129 van bijlagenrapport Wijkmobiliteitsplan Binnenstad: Om welke redenen heeft de gemeente ervoor gekozen om geen onderscheid te maken tussen parkeervergunningen voor verschillende soorten bedrijven? Is bijvoorbeeld de mobiliteitsbehoefte van de dienstensector gelijk aan die van winkeliers in Gouda?

De gemeente maakt geen onderscheid naar type bedrijf voor een eerste bedrijfsvergunning omdat uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel niet valt af te leiden in hoeverre het voertuig noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering.

Wanneer een bedrijf in de binnenstad staat ingeschreven op een adres dat voorkomt op de GROP-lijst zal geen vergunning worden verstrekt. Wanneer een bedrijfsvergunning wordt afgegeven zal geen andere (bewoners)parkeervergunning worden verstrekt.

12. Hebben ZZP'ers ook recht op bedrijfsvergunningen voor parkeren als ze een adres hebben in de binnenstad? Kan elke ZZP'er straks een parkeervergunning krijgen in de binnenstad aangezien er geen wachtlijst en vergunningenplafond voor ondernemers wordt ingevoerd? Hoe wordt omgegaan met nieuwe aanvragen voor parkeervergunningen door ZZP'ers?

Als een ZZP'er op het woonadres staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel kan een bedrijfsvergunning worden aangevraagd. Wanneer een ZZP'er in de binnenstad staat ingeschreven op een adres dat voorkomt op de GROP-lijst zal geen vergunning worden verstrekt. Wanneer een bedrijfsvergunning wordt afgegeven aan een ZZP'er zal geen andere (bewoners)parkeervergunning worden verstrekt.
Mocht de parkeerdruk door het instellen van het voorgestelde plafond op de bewonersparkeervergunningen onvoldoende afnemen, dan kan de gemeente alsnog het instellen van een plafond voor het aantal af te geven bedrijfsvergunningen overwegen.

Beleidskader Deelvervoer:

1. P14. Waarom kiest de gemeente ervoor om deelbakfietsen als pilot in te voeren terwijl die in andere steden erg populair zijn? Wat zijn de redenen dat deelbakfietsen niet net als de andere deelfietsen gewoon ingevoerd worden?

Deelbakfietsen hebben een relatief grote claim op de openbare ruimte en aanbieders richten hun pijlen meestal op een kleine selectie van de buurten. Om de deelbakfiets mogelijk te maken door Gouda heen en om grip te houden op de locaties kiezen we voor een vergunning. Er wordt een vergunning voor 2 jaar afgegeven voor deelbakfietsen én deelfietsen. Het gebruik van beide vormen van vervoer worden gemonitord en geëvalueerd. Indien succesvol (o.a. klanttevredenheid, klachtenafhandeling, mate van overlast, duurzaamheid) kunnen nieuwe vergunningen worden verleend.

2. P14. Wanneer wordt de deelbakfiets voorgezet? In andere woorden, wanneer is de pilot succesvol? Welke criteria worden gehanteerd?

De wijze van evaluatie is nog niet uitgewerkt. Er zal worden aangesloten op het Nationaal Programma Deelmobiliteit waarin diverse gemeenten en regio's samenwerken en ervaringen delen.

3. P95. Als met 10 locaties en 10 deelbakfietsen gestart wordt, hoe kan er dan sprake zijn van loopafstand voor alle Gouwenaren en van de locaties onderling?

De aanbieder kan kiezen uit meerdere locaties om deelbakfietsen aan te bieden. Omdat dit voor de gemeente en Gouwenaren een nieuwe dienst is wordt het gefaseerd uitgebouwd. Aanbieders zullen waarschijnlijk starten in buurten waarin veel gezinnen wonen. De dienst zal niet direct beschikbaar zijn voor alle Gouwenaren op loopafstand.

Als de behoefte in de toekomst groter is dan nu verwacht wordt kan het aantal locaties bij een nieuwe vergunningperiode worden uitgebreid.

4. P16. Hoe zijn de maximum aantallen deelvoertuigen waarvoor gekozen wordt bepaald? Welke berekeningen liggen ten grondslag aan deze afweging?

Deze zijn gebaseerd op informatie van aanbieders uit de marktconsultatie en aantallen voertuigen in andere middelgrote Nederlandse steden.

5. P17 en 18. Waarom is er gekozen om het geo-fencen alleen in de binnenstad, Spoorzone en Goudse toe te passen?

Het geo-fencen is noodzakelijk in en rondom de meest populaire locaties, om ophopingen van deelfietsen te voorkomen. De keuze voor deze gebieden is gemaakt op basis van ervaringen uit vergelijkbare steden, waarbij gekeken is naar de plekken waar stallingsmogelijkheden beperkt zijn en het verwachtte gebruik hoog is. Binnen de pilot behouden we de mogelijkheid om deze gebieden aan te passen indien dat nodig is.

6. P17 en 18. Wordt er foutparkeren verwacht van tweewielers in de gebieden zonder afgebakende zones? Zo ja, hoe verhoudt dit principe om in die gebieden geen geo-fencing toe te passen zich tot het Inclusief Ontwerpen dat als principe onderdeel is van de Lokale Inclusie Agenda?

Doordat deelfietsen in de regel gestald worden op plekken waar reguliere fietsen ook gestald worden, verwachten wij beperkte overlast buiten de binnenstad. We verplichten aanbieders om gemelde foutgeparkeerde voertuigen te verplaatsen en zullen in de monitoring nauwlettend aandacht besteden aan deze overlast.

7. P19. Waarom is het aantal deeltweewielers voorzien van een maximumaantal en de deelauto’s niet? Op welke ordegrootte aan deelauto’s in Gouda wordt ingezet?

Er is een maximum ingesteld voor deelfietsen om overlast tot een minimum te beperken. Doordat er geen overlast wordt ervaren van deelauto’s met vaste locaties (ze kunnen bijdragen aan parkeerdrukvermindering) is er daarvoor geen maximum gehanteerd.

8. Hoe borgt de gemeente dat de deeltweewielers in alle wijken van Gouda aangeboden worden? Uit andere steden is bekend dat deelvervoeraanbieders graag in de “rijkere wijken” zitten, maar minder welvarende wijken minder voorzien van deelmobiliteit.

Aanbieders willen graag de hele stad bedienen, maar hebben een minimum dichtheid van voertuigen op straat nodig om geen rode cijfers te draaien. Hoe groter het gebied dat wordt aangeboden, hoe lager die dichtheid en hoe vaker bewoners mis zullen grijpen wanneer ze een deelfiets willen gebruiken. Met de gekozen aantallen deelfietsen en de compactheid van de stad verwachten wij dat het gros van Gouda bediend zal worden met deelfietsen. Mocht dit niet zo zijn, dan kunnen we hierover met de aanbieder in gesprek en hebben we de optie om meer fietsen toe te voegen.