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	*:*	*22-3-202*

Vragen en antwoorden:

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?

In het VCP zijn de effecten in beeld gebracht. Momenteel werkt de Veiligheidsregio Holland Midden aan het Regionaal Beleidsplan 2024-2027. Hierbij wordt gekeken naar optimalisatie aanrijtijden hulpdiensten (blz. 15 nota grote en zware voertuigen). Resultaten en eventuele maatregelen zijn nog niet bekend.

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?

Nee

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?

De handhaving wordt veelal geautomatiseerd met inzet scanauto, mobiele snelheidscamera's en kentekenregistratie-camera's. Na de vaststelling van de plannen zal een voorstel worden voorgelegd aan het college en het lokale driehoeksoverleg waarin de wijze van handhaving van de verschillende verkeersmaatregelen (parkeren grote voertuigen, betaald parkeren-parkeervergunningen, lengte- gewichtsbeperkingen, inzet camera's venstertijdengebied-Zero emissiezone, fietsparkeren, deelvervoer e.d.) wordt uitgewerkt.

4. In hoeverre wordt binnen het containerbegrip leefbaarheid ook de bereikbaarheid per auto meegewogen?

De bereikbaarheidsnormen uit het Verkeerscirculatieplan zijn van toepassing (zie ook Programmaplan VCP en het monitoringsplan in de bijlage, raadsmemo 634, 2-2-2022).

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?

Maatregelen worden stapsgewijs ingevoerd. Voor de uitvoering van het Verkeerscirculatieplan en de wijkmobiliteitsplannen zijn voor elke tranche evaluatiemomenten ingepland waarop de raad desgewenst kan bijsturen.

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 objectiveerbare verbetering wordt hiermee gerealiseerd?

Met de invoering van parkeerregulering kunnen auto’s van bewoners en bezoekers van andere wijken niet meer op nog te bepalen tijdstippen gratis parkeren. Deze parkeerruimte komt dus vrij voor bewoners met een parkeervergunning.

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?

Bij het tot stand komen van het wijkmobiliteitsplan zijn bewoners en belanghebbenden al vroeg in het proces betrokken. Tijdens de inventarisatie zijn voor Kort Haarlem 659 reacties door bewoners en belanghebbenden op de kaart gezet. Het indienen van de zienswijzen is laagdrempelig ingestoken door het bieden van de mogelijkheid om een email naar de gemeente te sturen. Dit heeft gewerkt, er zijn veel reacties binnengekomen. Ervaringen van dit proces worden meegenomen naar de volgende wijkmobiliteitsplannen. Verder is dit is een politieke vraag en wordt daarom mondeling door de wethouder aangevuld.

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?

De effecten van het nieuwe 30 staan beschreven in het VCP en de bijbehorende achtergrondrapportages.

9. 3.1: Wat zijn de objectiveerbare juridische risico’s bij afwijken van eerdere afspraken rondom het al-dan-niet invoeren van gereguleerd parkeren?

De gemeenteraad is het bevoegde gezag om parkeerregulering en de tarieven voor parkeervergunningen (parkeerbelastingtarieven) vast te stellen. Juridisch gezien zit hier geen beperking aan.

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?

Een groot aantal maatregelen in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad zijn geënt op het verbeteren van de verkeersveiligheid in de binnenstad. Voorbeelden hiervan zijn:

- Ervaren onveiligheid door een combinatie van voetgangers en (snelle) fietsers/snorfietsers is aanleiding om het regime voor fietsers aan te passen in de drukke winkelstraten (p11 van het bijlagenrapport) en de Kazernebrug te verbeteren (p35 van het bijlagenrapport).
- Er worden verschillende maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid nabij de Aloysiusschool te verbeteren (p46 van het bijlagenrapport).
- De inrichting van de straten conform het Kwaliteitsplan Openbare Ruimte Binnenstad draagt bij aan het stimuleren van gewenst verkeersgedrag. Zo dient de weginrichting een lagere snelheid voor automobilisten af te dwingen (p19 van het bijlagenrapport). Een lagere snelheid geeft alle weggebruikers meer tijd adequaat te reageren in het verkeer.
- De parkeerstrategie draagt ook bij aan het verminderen van het aantal verkeersbewegingen (per auto) in de binnenstad (p17 van het hoofdrapport). In een binnenstad met smalle straten en veel voetgangers en fietsers is een beperking van het autoverkeer gunstig voor de verkeersveiligheid.

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?

Deze gegevens zijn overgenomen uit het vastgestelde VCP (p12). De trend met een reductie van autoverkeer is gebaseerd op tellingen van afgelopen jaren op wegen rondom de binnenstad. De oorzaak van deze reductie is niet onderzocht.

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?

Dit wijkmobiliteitsplan van de binnenstad is mede tot stand gekomen dankzij de input van diverse belanghebbenden uit Gouda. In een enquête konden alle Gouwenaren hun mening geven over de binnenstad. In diverse reacties wordt gesteld dat voetgangers hinder ervaren van andere modaliteiten zoals fietsers en auto's (zowel rijdend als stilstaand). Op plekken waar de beschikbare ruimte in de historische binnenstad beperkt is, zijn keuzes nodig welke modaliteit waar de ruimte dient te krijgen. Voor het kernwinkelgebied, met een hoge dichtheid van verblijfsfuncties (winkels, horeca, cultuur etc.), is de keuze gemaakt om de voetganger op één te zetten. Op locaties waar meer ruimte beschikbaar is en de verblijfsfuncties minder aanwezig zijn, is het mogelijk om ook andere modaliteiten zoals fietsen en gemotoriseerd verkeer te faciliteren.

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?

De maatregelen zijn toegedeeld aan pakketten om een prioriteitsstelling aan te geven. 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. 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.
Op dit moment is nog niet bepaald wat passend last mile vervoer is. Dit zal op basis van de resultaten van de Groningse pilot en in samenwerking met GAB worden bepaald. Met de Groene Hart Hopper en met Automaatje van Vervoerspunt Gouda kunnen mensen ook nog naar de binnenstad reizen.
Het staat de raad vrij om over losse maatregelen te besluiten, uiteraard met de financiële consequenties de daarbij horen.

14. Hoofdrapport p12: hoe verhoudt vooromschreven voorgelegde keuze zich tot het lokaal inclusiebeleid en is het derhalve ook mogelijk te schuiven in deze prioriteringen, tussen de pakketten?

De keuze past in het lokaal inclusiebeleid. Het staat de raad vrij om te schuiven in prioriteringen, dus tussen de pakketten, uiteraard met de financiële consequenties de daarbij horen.

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’’?

Ja, ook bij het opheffen van autoparkeerplaatsen staat de voorwaarde benoemd dat de parkeerdruk dit moet toelaten (zie p19: Wanneer […] blijkt dat de parkeerdruk op straat 90% of lager is op het drukste moment, ontstaat er ruimte om gefaseerd parkeerplaatsen op te heffen]. Bij fietsparkeren is dit minder duidelijk te kwantificeren. Het belang is echter groter. De ervaring leert dat een fietsparkeerverbod alleen wordt nageleefd als de fiets in de nabijheid kan worden geparkeerd. De fiets heeft in dat opzicht een andere positie dan de auto: als een parkeerplek wordt opgeheven, kan de auto er niet meer staan, voor een fiets wordt in de praktijk altijd wel een plaats gevonden om deze in de openbare ruimte te stallen. Dit kan nadelig zijn voor de toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit.

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?

Het terugdringen van gemotoriseerd verkeer in de binnenstad heeft als doel om binnen de singels meer ruimte te creëren voor verblijven en te komen tot een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. Door mensen die nu in de binnenstad parkeren te verleiden om ofwel lopend en fietsend naar de binnenstad te komen ofwel aan de rand van de binnenstad te parkeren, blijft de bereikbaarheid van Gouda voor mensen die met de auto naar de binnenstad willen blijven komen gewaarborgd.

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?

De waardering voor de binnenstad wordt door veel factoren bepaald. Zoals op p 10 is toegelicht is het een samenspel tussen gedrag, inrichting en drukte. Minder gemotoriseerd verkeer zal positief worden ervaren door de mensen die lopen, fietsen en verblijven in de binnenstad.

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?

De maatregelen in het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad zijn erop gericht om automobilisten te verleiden aan de rand van de binnenstad te parkeren of lopend en fietsend naar de binnenstad te komen. Aan het opheffen van autoparkeerplaatsen is de voorwaarde gekoppeld dat de parkeerdruk het toelaat, geen dwang dus.
Het stimuleren van STOMP heeft twee positieve effecten:
- het gebruik van ruimte-efficiënte vervoerswijzen wordt gestimuleerd in een binnenstad waar per definitie een tekort is aan ruimte;
- een afname van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer draagt bij aan een positieve beleving van de binnenstad.

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?

Aan het verminderen van parkeervoorzieningen (lees: het opheffen van straatparkeerplaatsen) is de voorwaarde gekoppeld dat de parkeerdruk het moet toelaten. Daarnaast worden automobilisten gestimuleerd aan de randen van de binnenstad te parkeren op geconcentreerde parkeervoorzieningen in plaats van verspreid op straat in de binnenstad. Dit bevordert de vindbaarheid van een parkeerplaats, waardoor de stad in feite beter bereikbaar wordt.

20. Hoofdrapport p17: op welke wijze wordt invulling gegeven aan het ontbreken van voldoende alternatieve parkeervoorzieningen aan de zuidzijde van de stad?

Zoals op p20 is betoogd is het op dit moment lastig te voorspellen of het nodig is om de parkeercapaciteit rond de binnenstad uit te breiden. Daarom wordt vooralsnog alleen een onderzoek gedaan naar mogelijke locaties. De zuidzijde van de stad is voor dat onderzoek nadrukkelijk in beeld, maar de mogelijkheden zijn daar beperkt en hebben over het algemeen forse financiële gevolgen.
Daarnaast zal een parkeervoorziening aan de zuidzijde van de stad met name een rol spelen voor bewoners. Zij kunnen de afstand tot een iets verder gelegen parkeervoorziening bijvoorbeeld ook overbruggen met een eigen fiets.

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?

De parkeerdruk in de binnenstad is op dit moment erg hoog. Om die op een acceptabel niveau te krijgen, zouden er op de drukste momenten 100 parkeerders minder moeten parkeren. Die stap is dus eerst nodig voordat er parkeerplaatsen op straat kunnen worden opgeheven.
Daarnaast is de ambitie om parkeervrije grachten te realiseren gekwantificeerd: dat betekent het opheffing van circa 200 parkeerplaatsen. Om parkeervrije grachten te kunnen realiseren is in de binnenstad per saldo dus een afname van 300 gelijktijdig parkeerders nodig.

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?

Op dit moment is de parkeerdruk in de binnenstad 's nachts het hoogst, dan is bijna elke parkeerplaats op straat bezet. Een vergunningplafond is nodig om die drukte te beheersen: om te waarborgen dat degenen die een parkeervergunning hebben, hun auto ook kunnen parkeren, ook zonder eerst eindeloos rondjes te rijden. Het vergunningplafond zal naar verwachting ook op andere momenten van de week leiden tot een daling van de parkeerdruk. Voor wie met de auto naar de binnenstad gaat, verbetert de parkeersituatie (en daarmee de bereikbaarheid) dus.
Bezoekers hebben geen parkeervergunning, zij hebben dus niet te maken met een vergunningenplafond. Zij merken wel de effecten van een vergunningenplafond.

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 GROP-bepalingen bij woningen?

Een GROP-bepaling betekent dat een adres niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning, ook niet als er ruimte is. Op de wachtlijst kunnen dus alleen adressen zonder GROP-bepaling staan.
Onderzoeken naar de effecten van een vergunningenplafond op de aantrekkelijkheid inzake wonen en ondernemen zijn ons niet bekend. Vergunningenplafonds zijn anderzijds in veel meer gemeenten gemeengoed.
Het instellen van een vergunningenplafond is alleen van toepassing op nieuwe vergunningaanvragen, op bestaande vergunninghouders heeft het geen direct effect: zij houden hun vergunning. Het instellen van een vergunningplafond heeft daarnaast een positief effect op de parkeersituatie: het zal leiden tot een daling van de parkeerdruk.

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?

Het plaatsen van deelauto's is in principe een activiteit voor commerciële partijen. De gemeente is echter bereid om, als commerciële partijen dat willen, parkeerplaatsen exclusief beschikbaar te stellen voor deze deelauto's. Voor gebruikers is dat makkelijk: ze weten waar de auto staat en kunnen de auto altijd parkeren. Overigens zijn er tegenwoordig ook zogeheten free-floating deelauto's, zonder vaste parkeerplaats, waar gebruikers via hun app kunnen zien waar de auto staat.
Als de gemeente een parkeerplaats in de openbare ruimte reserveert voor een deelauto, kan deze parkeerplaats als de deelauto op pad is, niet door iemand anders worden gebruikt. Het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit wordt daarmee iets minder efficiënt.
Daarnaast is het effect van het aanbieden van deelauto's op de parkeerdruk in de binnenstad naar verwachting beperkt. Deelauto's worden op dit moment voornamelijk gebruikt ter vervanging van de 2e en volgende auto. Bewoners van de binnenstad kunnen nu al geen tweede vergunning aanvragen, eventuele 2e auto's staan dus buiten de binnenstad geparkeerd in het ongereguleerde gebied of in een parkeergarage tegen een commerciële abonnementsprijs.
Op korte termijn is het primaire effect dus beperkt. Op langere termijn is het denkbaar dat deelauto's ook steeds meer een rol gaan spelen ter vervaging van de 1e auto.

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?

Die constatering is juist. In het Wijkmobiliteitsplan is gekozen voor de lijn dat het camper- en touringcarparkeren pas van Klein Amerika kan verdwijnen als de alternatieve locaties gereed zijn. Helaas is er op dit moment geen voordehand liggende locatie beschikbaar, waardoor deze maatregel nog niet uitgevoerd kan worden.
Op Klein Amerika is op dit moment nog wel wat ruimte beschikbaar, al is het op zaterdagmiddag en -avond al aardig druk. Op die momenten is er echter nog wel ruimte beschikbaar op Schouwburgplein en Vossenburchkade en in het Bolwerk en de Stationsgarage. Parkeerder verleiden om meer aan de rand van de binnenstad te parkeren hoeft daarmee niet te wachten tot er meer ruimte op Klein Amerika beschikbaar komt.

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?

Met de voorliggende wijkmobiliteitsplannen is de invoering van gereguleerd parkeren in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem voorzien. Voor het bepalen van welke vorm (tijden en tarieven) zal een draagvlakmeting uitgevoerd worden. Er zal geen draagvlak gemeten worden voor het wel of niet invoeren van gereguleerd parkeren.

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?

Voor de uitvoering van het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad is het invoeren van gereguleerd parkeren in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem geen randvoorwaarde. Het is een maatregel om parkeeroverlast voor de inwoners van deze wijken te voorkomen. Voor het opheffen van straatparkeerplaatsen is het wel een randvoorwaarde dat de parkeerdruk dit toelaat. Dit betekent indirect dat het opheffen van parkeerplaatsen geen groot effect heeft op parkeerders, het opheffen van parkeerplaatsen zelf zal dus niet tot uitwijkgedrag naar de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem leiden.

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?

Het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad is erop gericht om parkeerders uit de binnenstad te verleiden om ofwel lopend of fietsend naar de binnenstad te komen ofwel gebruik te maken van een van de parkeerlocaties rondom de binnenstad. Wanneer parkeerders hun gedrag niet aanpassen, zal de parkeerdruk in de binnenstad niet/minder dalen. Consequentie hiervan is dat het opheffen van parkeerplaatsen ten behoeve van verblijven, groen, lopen en fietsen minder snel of niet mogelijk is. Aan het opheffen van parkeerplaatsen is immers de voorwaarde verbonden dat de parkeerdruk het moet toelaten.

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?

De maatregel ‘sturen op bezoekersparkeren’ is gekoppeld aan de situatie dat andere maatregelen uit het VCP en het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad onvoldoende effect hebben op de hoeveelheid verkeer in de binnenstad. Het ontmoedigen van bezoekersparkeren op straat moet in dat geval leiden tot minder verkeersbewegingen in de binnenstad, en daarmee tot een verbetering van de leefbaarheid.

Zoals ook in de verdiepende memo is toegelicht, heeft deze maatregel forse effecten. Toegankelijkheid van de binnenstad is bijvoorbeeld een aandachtspunt. Zorgverleners en serviceverleners (monteurs, storingsdiensten, e.d.) zullen altijd toegang moeten houden. Geldt er geen betaald parkeren meer, dan zal dat bijvoorbeeld met een parkeervergunning moeten.

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?

De tegenhanger van verleiden is verbieden, met tariefsmaatregelen en parkeerregulering wordt het parkeren niet onmogelijk gemaakt. Alleen het vergunningenplafond is op zichzelf staan geen verleidingsmaatregel. Door de inzet van de gemeente om ook de abonnementsprijs in de commerciële parkeergarages Bolwerk en Nieuwe Markt tot een lager niveau te laten dalen, zet de gemeente zich desondanks in om ook de mensen die geen parkeervergunning voor op straat of op een parkeerterrein kunnen aanvragen toch aan alternatief te bieden.

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?

Door parkeerders uit de binnenstad te verleiden om aan de rand van de binnenstad te parkeren of lopend en fietsend naar de binnenstad te komen ligt de focus op S en T. In de binnenstad zijn ook nauwelijks OV-voorzieningen, maar bezoekers van buiten Gouda kunnen natuurlijk met de trein komen en vervolgens naar de binnenstad lopen. Voor het OV heeft het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad dus nauwelijks gevolgen.
MAAS staat op dit moment in de kinderschoenen, maar moet op termijn bijdragen aan het stimuleren van ketenreizen en in het ondersteunen van gebruikers bij het maken van een keuze voor de meest geschikte vervoerswijze. Het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad heeft dus nauwelijks gevolgen voor MAAS.
Ook voor de privé-auto van bestaande bewoners heeft het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad alleen positieve gevolgen. Het vergunningenplafond heeft alleen effect op nieuwe vergunningaanvragen, bestaande vergunningen blijven behouden. Door de maatregelen uit het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad, waaronder het instellen van een vergunningenplafond, neemt de parkeerdruk in de binnenstad af, waardoor vergunninghouders hun privé-auto weer makkelijker kunnen parkeren.

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?

Het wijkmobiliteitsplan Binnenstad richt zich op het gebied binnen de singels. Openbaar vervoer van en naar de binnenstad wordt conform de huidige situatie aan de randen van de binnenstad opgelost. Daarom maken maatregelen op het gebied van openbaar vervoer geen onderdeel uit van het wijkmobiliteitsplan.
Bij de afweging van maatregelen voor het wijkmobiliteitsplan Binnenstad is wel gekeken naar parkeren op afstand in combinatie met een last-mile oplossing. De conclusie is dat een combinatie met openbaar vervoer als last-mile oplossing niet haalbaar is, mede vanwege hoge exploitatiekosten zonder (voldoende) opbrengsten.

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?

De gemeenteraad is het bevoegde gezag om de tarieven voor parkeervergunningen (parkeerbelastingtarieven) vast te stellen. Juridisch gezien zit hier geen beperking aan. De opbrengsten van parkeervergunningen maken onderdeel uit van de gemeentelijke parkeerexploitatie. Het huidige voorstel gaat uit van een budgetneutrale overgang naar de nieuwe tarieven.

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?

De verkeersreductie als gevolg van selectieve toegang is naar verwachting weliswaar, het kan in combinatie met andere maatregelen nog steeds worden afgewogen als gewenste maatregel om een daling van het aantal verkeersbewegingen in de binnenstad te bewerkstelligen. Nader onderzoek moet uitwijzen of selectieve toegang zo kan worden ingericht dat de bijdrage aan een autoluwe binnenstad opweegt tegen de kosten en de effecten voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Daarnaast kan met een stringenter ontheffingenbeleid wellicht een grotere verkeersreductie, en daarmee een effect op het parkeergedrag in de binnenstad, worden bereikt.

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?

Het instellen van selectieve toegang is in principe gekoppeld aan de situatie dat uit monitoring en evaluatie blijkt dat de uitvoering van het VCP en het wijkmobiliteitsplan onvoldoende bijdraagt aan de doelen en principes voor de binnenstad.

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 objectiveerbare verwachtingen over wat deze maatregel doet met het ondernemersklimaat in de binnenstad?

Zoals in het hoofdrapport is benoemd, wordt nader onderzocht hoe de maatregel van selectieve toegang het beste kan worden ingericht, zodat de maatregel bijdraagt aan een afname van het aantal verkeersbewegingen en Gouda gastvrij blijft. Om de effecten en consequenties van deze maatregelen (o.a. op het ondernemersklimaat) te kunnen inschatten is eerst een gedetailleerde uitwerking van het ontheffingenbeleid nodig. Welke doelgroepen een incidentele ontheffing moeten aanvragen, en voor welke doelgroepen een permanente ontheffing beschikbaar komt, maakt hier ook onderdeel van uit.

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?

Tijdelijk betekent de periode tot de kademuren weer hersteld zijn en het gewicht van geparkeerde auto's kunnen dragen. Het is mogelijk om de parkeerplaatsen definitief op te heffen als maatregel "gefaseerd parkeervrij maken grachten" uit het wijkmobiliteitsplan binnenstad.

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?

Hiervoor gelden de bij de gemeente gebruikelijke participatie- en inspraakprocedures.

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?

Zie ook het antwoord op vraag 1. De inrichting van de Koningin Wilhelminaweg en de Rotterdamseweg zijn nog niet bepaald. Het is nu dus nog niet mogelijk om feitelijke consequenties voor de kwaliteit van de hulpverlening inzichtelijk te maken.

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?

Zie antwoord op vraag 39.

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?

Verkeersonveiligheid bestaat uit zogenaamde objectieve verkeersonveiligheid en subjectieve verkeersonveiligheid. Objectieve verkeersonveiligheid volgt uit gemeten verkeersongevallen met verkeersslachtoffers. Subjectieve verkeersonveiligheid gaat over het gevoel van verkeersonveiligheid bij verkeersdeelnemers of omwonenden.
De combinatie van de kaarten met de snelheidsovertredingen, de inventarisatie van de knelpunten en de ongevallen geeft het beeld van de verkeersveiligheid in de wijk.
Voor Korte Akkeren is te zien dat er in de woonstraten geen concentraties van slachtofferongevallen zijn. Ook is zichtbaar dat het totaal van alle ongevallen, dus inclusief de ongevallen met uitsluitend materiële schade zich voordoen op de locaties waar harder gereden wordt dan toegestaan en daar zitten ook de meeste knelpunten uit de inventarisatie. Door bij de herinrichtingen van de woonstraten in de wijk de richtlijnen van het CROW toe te passen wordt de kans op snelheidsovertredingen lager en daarmee verbetert de verkeersveiligheid.

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))?

In de wijkmobiliteitsplannen is rekening gehouden met infrastructurele aanpassingen voor de vrachtroute ten behoeve van de PLUS en de kruising Schielands Hoge Zeedijk / Rotterdamseweg.

43. p13: de Pilot Nieuwe Veerstal 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)?

De pilot Nieuwe Veerstal heeft inzichten opgeleverd onder welke voorwaarden een autoluw Nieuwe Veerstal mogelijk is. Dit is in de raad van 19 oktober 2022 besproken. Hierbij heeft de raad besloten om het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal uit te stellen ten gunste van een mogelijke ‘tussenfase’ met een herinrichting die tot doel heeft de verkeersintensiteit op de Veerstalroute iets te verminderen, en meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers en groen en toch alle verkeer mogelijk blijft. Maar ook om samen met de PZH in te zetten op een investeringen voor robuuste randwegen, zodat de voorwaarden worden gecreëerd voor een autoluwe Nieuwe Veerstal. Dit traject staat in principe los van het traject van de Binnenstad en het wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren, maar de Nieuwe Veerstal is als eindbeeld wel benoemd in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad Op het moment dat wordt gekozen voor een toegangsregulering in de Binnenstad en dit ook mogelijk is op de Nieuwe Veerstal, is een koppeling mogelijk.

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 parkeervoorzieningenschaarste zelf als maatregel op te voeren?

Met de invoering van parkeerregulering in heel Korte Akkeren en heel Kort Haarlem wordt een verbetering in de parkeersituatie voorzien. Bezoekers zijn goedkoper uit door te parkeren op de parkeerterreinen of in de parkeergarages. Een deel van de bezoekers zullen dan niet meer op straat in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem parkeren en daarmee komt er ruimte vrij voor de bewoners om in de omgeving van hun woning te kunnen parkeren. De wijk-breed gevoelde parkeerdruk zal dan dus afnemen.

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)?

Bij het toepassen van snelheidsbeperkende maatregelen worden de richtlijnen van het kennisplatform CROW gevolgd. De ontwerpsnelheid, en daarmee ook de passeersnelheid, van een snelheidsremmende maatregel ligt lager dan de snelheidslimiet, om de gereden snelheid tussen verschillende snelheidsremmende maatregelen te dempen.

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?

Er wordt gezocht naar een geschikte locatie in de wijk zelf. Indien er behoefte aan is, kan er op het in te richten terrein ook ruimte gereserveerd worden voor het stallen van (deel)fietsen om de reistijd naar het woonadres te bekorten.

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?

Met de maatregelen in de wijkmobiliteitsplannen voor Korte Akkeren en Kort Haarlem is zoveel als mogelijk aansluiting gezocht bij reeds geplande projecten die al begroot zijn, zoals VCP-projecten, herinrichtingsprojecten of rioleringsvervangingsprojecten. Met name voor een aantal grotere infrastructurele maatregelen op de middellange en langere termijn is momenteel op de betreffende locatie nog geen zicht op projecten waarop meegelift kan worden. Daar is in de maatregelentabellen onder kostenindicatie opgenomen “PM meeliften zodra het kan”. Bij de evaluatie van een huidige tranche volgen voorstellen voor een volgende tranche. Op dat moment is beter inzichtelijk welke andere projecten spelen waarop meegelift of aangesloten kan worden. De evaluaties en voorstellen voor een volgende tranche zullen aan de raad voorgelegd worden. Momenteel zijn alleen de budgetten voor de eerste tranche via de raad aangevraagd. Bij de evaluatie van de eerste tranche volgen de voorstellen voor maatregelen in 2e tranche, waarvoor dan bij de raad de budgetten worden aangevraagd
.

48. p22: in hoeverre is er bekend wat het draagvlak voor gereguleerd parkeren in de Korte Akkeren is?

Dit is een politieke vraag en wordt mondeling door de wethouder beantwoord.

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?

Zie het antwoord op vraag 44.

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?

Ja, zie ook de beantwoording van vraag 44.

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?

Bij de herinrichting van de Koningin Wilhelminaweg wordt rekening gehouden met de verwachte verkeersintensiteiten op de weg. Binnen dit project moet een goede balans worden gevonden tussen het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid en het in stand houden van de bereikbaarheid, waarbij verkeer met een passende snelheid op de weg rijdt. De bereikbaarheid van Korte Akkeren blijft gewaarborgd, evenals de bereikbaarheid van Westergouwe.

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?

Bij de herinrichtingen van wegen is het wensbeeld openbaar vervoer het uitgangspunt. Op die wegen wordt bij de herinrichtingen rekening gehouden met faciliteiten ten behoeve van het openbaar vervoer.

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?

Zie het antwoord op vraag 41.

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?

Zie het antwoord op vraag 42.

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 parkeervoorzieningenschaarste zelf als maatregel op te voeren?

Zie het antwoord op vraag 44.

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?

Zie het antwoord op vraag 49.

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?

In de zienswijzennota is dit als volgt toegelicht: *“Om de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te benutten willen we parkeerregulering (betaald parkeren en vergunning parkeren) invoeren in de hele wijk. Ter illustratie voor het oplossen van knelpunten: In de Kadenbuurt is er nu deels parkeerregulering en deels vrij parkeren. Een eerder gehouden onderzoek in deze buurt laat zien dat de parkeersituatie in het gereguleerde gedeelte goed is, maar in het vrij parkeren-deel niet. Hier staan meer auto’s geparkeerd dan er parkeerplaatsen zijn. Met de invoering van parkeerregulering in heel Kort Haarlem voorzien we een verbetering in de parkeersituatie.”*

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?

Zie het antwoord op vraag 50.

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?

Zie het antwoord op vraag 45.

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?

Zie het antwoord op vraag 47.

61. p20, oplossing 1b: wordt het laten vervangen van het langsparkeren aan de Fluwelensingel in dit verband geschetst als mogelijke oplossing?

Dit kan een deel van de oplossing zijn, zoals te lezen is in de tekst op pagina 22 onder Fluwelensingel – Bleekersingel: "*De langsparkeervakken zijn niet overal van voldoende breedte. Veel auto's staan half op de stoep geparkeerd. Zie ook onder 'parkeren'. Er zijn twee opties: goed vormgeven of laten vervallen. Goed vormgeven van parkeervakken kan niet met het profiel dat nu beschikbaar is, rekening houdend met de bomen. Pas als wordt gekozen voor het kappen van bomen, en herplanten, is een inrichting zoals de Kattensingel toe te passen met parkeervakken tussen nieuwe bomen. Hierbij vervalt een deel van de huidige parkeervakken. De kademuren moeten wellicht vervangen worden, en dit kan mogelijk gevolgen hebben voor de aanwezige bomen. Nader onderzoek is nodig."*

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?

Zie het antwoord op vraag 46.

63. p20, oplossing 1d: volgordelijk 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?

In het wijkmobiliteitsplan Binnenstad is doorgerekend dat er momenteel nog voldoende ruimte is om parkeerders uit de binnenstad op te vangen. Voor de langere termijn is dat lastiger in te schatten. Daarom gaan we eerst benutten en dan pas bouwen. In het wijkmobiliteitsplan Binnenstad is het volgende opgenomen (pagina 20): "*Om voorbereid te zijn op de toekomst en om de uitvoering van ambities te kunnen afwegen, wordt op korte termijn een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om parkeercapaciteit toe te voegen rond de binnenstad. Daarbij gaat het niet alleen om de financiën, maar zeker ook om de neveneffecten van een eventuele parkeervoorziening voor de omgeving, zoals ruimtelijke inpassing en extra verkeersbewegingen. Op basis van dit onderzoek kan worden afgewogen of en zo ja welke uitbreiding van de parkeercapaciteit gewenst is*."
De locaties die onderzocht gaan worden zijn ook genoemd in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad:

- een parkeerlaag (of parkeerlagen) onder Klein Amerika
- parkeerdek Schouwburgplein.

64. p20, maatregel 4a: bruggen aanleggen (en onderhouden) is een dure aangelegenheid. In hoeverre draagt deze brug, naar objectieve maatstaven, mede bezien het bestaande pakket aan waterbouwkundige werken op deze locatie, bij aan een verbeterde bereikbaarheid?

In de beantwoording van de zienswijze 125.1 voor Kort Haarlem is de volgende tekst opgenomen: "*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.*" Deze tekst is afgeleid uit vakkennis vanuit het kennisplatform CROW, zoals onder andere de Ontwerpwijzer fietsverkeer en ook de Staat van de mobiliteitstransitie.

65. In hoeverre is het (financieel) haalbaar deugdelijk onderhoud aan extra bruggen voor te geven?

Dit is een politieke vraag en wordt mondeling door de wethouder beantwoord.

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?

Bij de herinrichting van de Joubertstraat wordt rekening gehouden met de verwachte verkeersintensiteiten op de weg. Binnen dit project moet een goede balans worden gevonden tussen het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid en het in stand houden van de bereikbaarheid, waarbij verkeer met een passende snelheid op de weg rijdt.
De bereikbaarheid van de genoemde wijken blijft gewaarborgd.

67. Zienswijze 93.1.: ''Ook voor bezoekers van uw kantoor wordt het beter mogelijk om dichtbij te parkeren.'' Kan deze uitspraak nader onderbouwd worden?

Zie het antwoord op vraag 44.

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?

Zie het antwoord op vraag 64.

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 teruggeschroefd. 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?

Ook bij afwaardering van de Haastrechtse brug blijven de Fluwelensingel en delen ten oosten van de binnenstad van Gouda bereikbaar. Met een gewichtsbeperking van 30 ton met ontheffingsmogelijkheid kunnen de meeste voertuigen drempelloos passeren. Voor zwaardere voertuigen blijft toegang mogelijk met een ontheffing. Om de levensduur van de brug verder te verlengen kan onderzocht worden of aansluiting bij de gewichtsbeperking in de

binnenstad mogelijk is. Ook hierbij dient de bereikbaarheid van de Fluwelensingel en delen ten oosten van de binnenstad in ogenschouw genomen te worden. Met de maatregel blijven de verbindingswegen behouden en wordt aangesloten bij het hoofdroutenetwerk.

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?

Voor de totstandkoming van de Nota grote en zware voertuigen hebben meerdere werkateliers plaatsgevonden, waaraan ook ondernemers uit de binnenstad, logistieke partijen en ondernemersverenigingen deelnamen. Gezamenlijk zijn knelpunten en maatregelen geïnitieerd en gewogen. Daarnaast is input opgehaald van inwoners en andere belanghebbenden via meldingen en de Maptionnaire (digitale enquête). Momenteel geldt een beperking van 20 ton in enkele straten in de binnenstad om trillingshinder en schade te beperken. De beperking is ingevoerd naar aanleiding van de resultaten van trillingsonderzoek in 2019 en ter verkleining van de kans op schade als gevolg van trillingen. In 2019 is tevens een kentekenonderzoek uitgevoerd in opdracht van de gemeente Gouda, waaruit blijkt dat 6% van het verkeer binnen de singels een vrachtauto (>3.500 kg) is. Voor verkeer groter dan 10 meter of zwaarder dan 20 ton met de binnenstad als bestemming zijn ontheffingen mogelijk.

71. In de zienswijzennota wordt bij A.5 verwezen naar het in 2019 uitgevoerde trillingsonderzoek. Graag ontvangen wij dit rapport per ommegaande.

Het onderzoek is bijgevoegd.

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.

Deze rapporten worden zo spoedig mogelijk nagezonden.