Technische vragen Wijkmobiliteitsplannen

Financiële Vragen raadsvoorstel:

In hoofdstuk 3 van het bestuursakkoord is voor de jaren 2023 tot en met 2026 een beleidsvoornemen opgenomen onder het kopje Bereikbaarheid en duurzame mobiliteit. Fietsparkeren was onderdeel van dit voornemen. De financiële vertaling van het akkoord is opgenomen in bijlage 2 waarin vanaf 2023 lasten zijn voorzien. In het gevraagde besluit wordt aangegeven dat het uitvoeren van de mobiliteitsplannen (fietsparkeren) pas vanaf 2028 extra kapitaalslasten tot gevolg hebben terwijl de totale investering van het VCP blijkbaar lager uitvalt. Naar aanleiding van deze opmerking hebben wij de volgende technische vragen:

1. Is het juist dat het naar voren halen van fietsparkeren een uitwerking is van het bestuursakkoord.
2. Is het juist dat de kapitaalslasten pas beginnen te lopen vanaf 2028:
3. Kunt u aangeven welke bedragen die in bijlage 2 van het bestuursakkoord worden genoemd waren bestemd voor de kapitaalslasten voor de voorzieningen van fietsparkeren.

Technische vragen Nota grote en zware voertuigen

1. Op dit moment geldt er een verbod op zware voertuigen in een deel van de binnenstad. Er is nog steeds sprake van trillingshinder, maar er vindt geen handhaving plaats. Wordt gemonitord hoeveel zwaar verkeer er toch door deze straten rijdt?
2. Op pagina 26 staat een kaart, waarop te zien is hoe zwaar verkeer via de Veerstal en de Oosthaven de stad in gaat. Ook staat hier ‘ontsluiting van de binnenstad via de Fluwelensingel en de Lange Tiendeweg’ als hoofdroute. Kunt u toelichten wat nu de twee extra hoofdroutes zijn?
3. De gewichtsbeperking tot 30 ton op de Haastrechtsebrug wordt als passend gezien, maar er wordt ook onderzocht of dit naar 20 ton kan. Wanneer komt hierover duidelijkheid?

Technische vragen Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

1. Waarom is last-mile vervoer voor mensen met mobiliteitsbeperking ‘luxe’?
   Er worden twee voorbeelden gegeven van last-mile vervoer, die niet inclusief zijn: er kan geen rollator of rolstoel mee. Wat wordt beschouwd als passend last-mile vervoer?
2. Waarom wordt deelmobiliteit niet als oplossing gezien in de binnenstad? Zou dit niet te koppelen zijn aan de eventuele wachtlijst voor een vergunning?
3. Hoeveel binnenstadsbewoners hebben wel een (tweede) auto, maar geen vergunning? Hoeveel parkeren er daarvan op eigen erf? Hoeveel parkeren er in omliggende wijken?
4. In het Wijkmobiliteitsplan wordt gesteld ‘Autoluw is een beleving. Er is geen definitie en het kan niet gemeten worden.’
   In de bijlages wordt wel een doel gesteld: in 2040 < 1000 mvt/etm in straten hart van de binnenstad. Waar komt dit doel vandaan? Welke straten zijn dit? Wat is de mvt/etm daar nu?
5. Welk doel heeft het verbieden van bezoekersparkeren op straat en het snel invoeren van selectieve toegang?
6. Een deel van het verkeer bestaat uit bezorgdiensten. Is er een plan om hiervoor pakketpunten of alternatieve services te ontwikkelen?
7. Er worden vergelijkingen gemaakt met vijf steden. Die zijn allemaal veel groter dan Gouda, 100.000 plus, waarbij een kleinere oppervlakte autoluw wordt gemaakt. Zijn er steden die qua inwoners en binnenstad vergelijkbaar zijn met Gouda, die ook deels autoluw zijn of worden?
8. Waarom komt er geen vergunningenplafond voor ondernemers? Kan iedere binnenstadsbewoner (als ZZP-er) een ondernemersvergunning aanvragen? Is het mogelijk om

ondernemersvergunningen alleen voor garages en terreinen af te geven, ipv ook straatparkeren?
9. In het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad speelt Openbaar Vervoer geen rol. Kan ingezet worden op meer en beter OV voor bezoekers? Bijvoorbeeld door OV vanuit de wijken naar de Agnietenstraat of Markt?

Technische vragen over Zienswijzennota Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

1. In vraag 1.11 wordt gesproken over een nulmeting voor ondernemers. In de beantwoording wordt gezegd dat die wordt meegenomen. Welke nulmeting is dat?
2. Bij vraag 2.5 worden andere cijfers gehanteerd voor de parkeerdruk. Zijn er meerdere onderzoeken?
3. Bij de beantwoording van 2.7 wordt aangegeven dat er geen bestuurlijk draagvlak is voor een parkeerdek op Klein Amerika. Naar verwachting was dit parkeerdek wel haalbaar, volgens het concept ontwerp Wijkmobiliteitsplan. Wat is de onderbouwing waarom dit parkeerdek toch is geschrapt uit de plannen?
4. Bij 4.2 wordt aandacht gevraagd voor laadpaal-plekken. Hoeveel openbare parkeerplekken zijn inmiddels laadpaal-plekken? Hoeveel staan er langs de gracht en zouden opgeheven gaan worden? Worden laadpaalplekken inderdaad meegeteld als parkeerplaats?
5. Bij 4.4 wordt geantwoord dat overnachten met een camper op de Vossenburchkade niet de bedoeling is. Waarom wordt dit geen overnachtingsplek?
6. Bij 4.6 wordt gevraagd wat de hoge prijs voor vergunningen doet met de bevolkingssamenstelling van de binnenstad. Is er onderzoek gedaan voor welke (groepen) bewoners dit een probleem is? Wat is de verwachte impact van de hoge prijzen op de diversiteit van binnenstadsbewoners?
7. Zowel bij 7.1 als bij 9.1 wordt gevraagd naar mogelijkheden voor mensen met een beperking. De eisen voor een gehandicaptenparkeerkaart zijn hoog: je mag geen 100 meter meer kunnen lopen. De verwachting is dat in de binnenstad langere stukken gelopen moeten worden naar een parkeerplek dan 100 meter. Dat is voor sommige mensen een probleem. Kan er in het vergunningenbeleid of parkeerbeleid een regeling getroffen worden voor deze doelgroep?
8. Bij 8.1 wordt gevraagd om de communicatie te verbeteren rondom parkeertarieven. Is ook overwogen een website te maken, waarbij bezoekers vooraf kunnen zien welke parkeertarieven gelden per locatie?
9. Bij 14.4 en andere reacties wordt gevraagd om een aparte regeling voor bewonersbezoek voor straatparkeren. Gedacht wordt aan bijvoorbeeld bezoekerskaarten. Kan dit worden meegenomen in de uitwerking rondom straatparkeren?
10. Bij 18.1 wordt opgemerkt dat bij activiteiten in de Schouwburg het parkeerterrein overvol is. In hoeverre is dit meegenomen in de beoordeling of er genoeg parkeercapaciteit is?
11. In de beantwoording van 26.1 wordt aangegeven dat de memo over het vergunningenplafond en de beprijzing ‘indicatief’ is. Wat is de status van dit beleid en stelt de raad dit nog apart vast?
12. Er zijn veel zienswijzes die aangeven dat voor parkeren in het zuid-westen van de binnenstad geen alternatief is, omdat de garages en terreinen te ver lopen zijn. Is het mogelijk om de binnenstad in twee sectoren op te delen, zodat de plaatsen in het zuid-westen beschikbaar blijven voor de bewoners in dat deel van de stad?