Technische vragen

Van	: ChristenUnie
Datum vraag	: 20 maart 2023
Onderwerp	: Wijkmobiliteitsplannen, nota zwaar vervoer en beleidskader deelvervoer
Commissiegriffier	: Erwin Bok
Datum antwoord	: 22-3-2023

Vragen en antwoorden:

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.

Nee, in het VCP is al aangegeven dat er extra inzet nodig is op fietsparkeren. Met het wijkmobiliteitsplan binnenstad is hierin een uitwerking aangegeven en zijn de kosten inzichtelijk gemaakt. In het Bestuursakkoord is er geld vrijgemaakt voor een investering inpandige fietsenstalling

2. Is het juist dat de kapitaalslasten pas beginnen te lopen vanaf 2028:

De kapitaallasten beginnen in het jaar ná oplevering / ingebruikname.

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.

In de huidige begroting zijn de kapitaallasten van deze investering voorzien in 2024 (rond de € 160k per jaar).

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?

Met enige regelmaat wordt gemonitord hoeveel zwaar verkeer in de binnenstad van Gouda rijdt. Zo is in september 2019 een kentekenonderzoek uitgevoerd dat inzicht geeft in het aantal motorvoertuigen dat per voertuigcategorie in de binnenstad komt. Met dat onderzoek kan echter niet het gewicht van voertuigen worden bepaald, dat is immers afhankelijk van de lading.

Het totaalgewicht van een voertuig kan op straat met weegmatten worden bepaald. Dit is ook de manier waarop de gewichtsbeperking kan worden gehandhaafd.
Een andere manier van monitoring is het uitvoeren van een trillingsonderzoek. Na het aanscherpen van de lengte- en gewichtsbeperking zal aan de hand van een dergelijk onderzoek worden bepaald of deze maatregel voldoende effectief is.

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?

De kaart op pagina 26 toont de hoofdroutes van grote en zware voertuigen zoals opgenomen in het wensbeeld van het VCP, met daaraan twee hoofdroutes toegevoegd. Deze routes zijn van belang om de bereikbaarheid van de binnenstad op peil te houden en sluiten aan bij de huidige situatie. De routes zijn als volgt.

- Eerste extra hoofdroute: ontsluiting van de binnenstad via de Burgemeester Jamessingel, Spoorstraat en Kleiwegplein;
- Tweede extra hoofdroute: ontsluiting van de binnenstad via de Lange Tiendeweg en Fluwelensingel.

De hoofdroutes zoals in het wensbeeld van het VCP, zonder bovengenoemde twee routes zijn opgenomen op pagina 8. In het wensbeeld van het VCP leiden de hoofdroutes naar de binnenstad enkel via de Nieuwe Veerstal en via het Pottersplein.

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?

Dit wordt meegenomen in de monitoring en evaluatie Verkeerscirculatieplan 2025.

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?

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.
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.

2. Waarom wordt deelmobiliteit niet als oplossing gezien in de binnenstad? Zou dit niet te koppelen zijn aan de eventuele wachtlijst voor een vergunning?

Deelmobiliteit is zeker ook een oplossing voor de binnenstad. Verdere inzet van deelauto's in de binnenstad komt aan de orde in het Actieplan Deelvervoer en het Parkeerplan Gouda 2023.

3. Hoeveel binnenstadsbewoners hebben wel een (tweede) auto, maar geen vergunning? Hoeveel parkeren er daarvan op eigen erf? Hoeveel parkeren er in omliggende wijken?

Deze informatie is nu niet beschikbaar. Mogelijk kan dit achterhaald worden in het onderzoek naar uitbreiding parkeercapaciteit.

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?

Een erfachtige inrichting van straten is enkel mogelijk bij intensiteiten tot 1.000 mvt/etm. Het is echter niet het doel om in alle straten van de binnenstad het aantal motorvoertuigen te verminderen tot maximaal 1.000 mvt/etm. Zo zal het bijvoorbeeld rondom de toegangspoorten van de binnenstad altijd drukker zijn, omdat het verkeer zich hier concentreert. Via periodieke verkeerstellingen zal om de 2 jaar worden achterhaald in hoeverre het verkeer in de straten afneemt.

5. Welk doel heeft het verbieden van bezoekersparkeren op straat en het snel invoeren van selectieve toegang?

Dit zijn ingrijpende maatregelen om minder autoverkeer in de binnenstad toe te staan. Voorgesteld wordt deze maatregelen pas in te voeren als andere maatregelen onvoldoende effect sorteren.

6. Een deel van het verkeer bestaat uit bezorgdiensten. Is er een plan om hiervoor pakketpunten of alternatieve services te ontwikkelen?

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. 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.

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?

Een systeem van selectieve toegang met camera's dat geldt voor een groter gebied dan het kernwinkelgebied/voetgangersgebied, is in Nederland vooralsnog beperkt toegepast. Ons zijn naast de genoemde vijf steden geen voorbeelden bekend van een selectief toegangssysteem in steden die qua inwoners en binnenstad beter vergelijkbaar zijn met Gouda.

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?

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 en/of deze vergunningen alleen voor garages en terreinen toe te staan.

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?

Voor de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer wordt aangesloten op het wensbeeld OV uit het Verkeerscirculatieplan. De looproute van het station naar de binnenstad via het Kleiwegplein wordt verbeterd. De huidige bushalte "Centrum" bij de Tiendewegbrug/ Fluwelensingel wordt zeer frequent bediend en ligt op loopafstand van de belangrijkste bestemmingen in de binnenstad. Voor de inzet van kleinschalig / flexibel openbaar vervoer vindt momenteel een nieuwe aanbesteding busconcessie Zuid-Holland-Noord door de provincie plaats. De gemeente zal met de provincie en de nieuwe vervoerder de mogelijkheden ná de gunning van de busconcessie bespreken.

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?

Dit betreft de nulmeting uit het Monitoring en evaluatieplan (M&E-plan) die onderdeel is van het verkeerscirculatieplan (zie raadsmemo 458, 2-2-2022, bijlage Programmaplan VCP).

2. Bij vraag 2.5 worden andere cijfers gehanteerd voor de parkeerdruk. Zijn er meerdere onderzoeken?

In de zienswijze wordt verwezen naar cijfers uit onderzoeken voor het Verkeerscirculatieplan (2020-2021). Voor het wijkmobiliteitsplan zijn meer recentere cijfers gebruikt (zie o.a. blz 83 en 106 bijlagenrapport).

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?

Gezien de functies en gebruik van Klein Amerika leent het terrein zich niet voor een dek er bovenop, wel mogelijk voor een ondergrondse oplossing. Het college heeft daarom besloten die variant te gaan onderzoeken.

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?

Op 17 locaties in de binnenstad zijn laadpalen geplaatst. Hiervan is 1 locatie aan de gracht (https://gis.gouda.nl/viewer/app/BOR_open Aalbrug-Westhaven aan de woningzijde). De locaties worden meegeteld als parkeerplaats. Er wordt immers geparkeerd.

5. Bij 4.4 wordt geantwoord dat overnachten met een camper op de Vossenburchkade niet de bedoeling is. Waarom wordt dit geen overnachtingsplek?

Een overnachtingsplek inrichten voor campers op de Vossenburchkade betekent dat de huidige parkeerders naar een andere parkeerlocatie moeten uitwijken. Daarnaast wordt de overnachtingsplek bij voorkeur voor meer dan de huidige 29 campers (op Klein Amerika) ingericht. Op Vossenburchkade zou na herinrichting plaats gemaakt kunnen worden voor maximaal 38 overnachtingsplekken.
Tot slot, een overnachtingsplek op loopafstand van de binnenstad is aantrekkelijk, maar niet noodzakelijk. Met alle andere te maken keuzes is het daarom nodig om Vossenburchkade als regulier parkeerterrein voor bewoners en bezoekers op loopafstand van de binnenstad te handhaven en een overnachtingsplek op grotere afstand van de binnenstad te positioneren. Zo blijft efficiënte benutting van parkeerplaatsen op Vossenburchkade door dubbelgebruik mogelijk.

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?

In Bijlage 4 memo Vergunningenplafond is aangegeven dat er nog steeds goedkoop (€ 150/jaar) kan worden geparkeerd op de gemeentelijke parkeerterreinen. De loopafstanden kunnen toenemen. Fietsvoorzieningen maken de afstand eenvoudig te overbruggen. Omdat er een goed alternatief beschikbaar is verwachten wij niet dat dit voor groepen bewoners een probleem is en zal het een zeer beperkte impact hebben op de diversiteit van de binnenstadsbewoners (de hogere woningprijzen zullen een grotere impact hierop kunnen hebben). De parkeersituatie is één van de vele aspecten die meewegen in het huren en kopen van woningen. Het afzonderlijke effect van een

vergunningenplafond op de woningmarkt en bevolkingssamenstelling is niet te bepalen. Bij de monitoring en evaluatie van het VCP zal wel meegenomen worden of er feitelijke wijzigingen hierin worden geconstateerd.

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?

Bij de uitwerking van de regeling kan worden nagegaan of extra maatregelen nodig zijn. We zetten in op goede en toegankelijke looproutes zodat mensen met een fysieke beperking toch die afstand kunnen overbruggen. De gehandicaptenparkeerplaatsen blijven gewoon.

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?

De tarieven en sectoren staan vermeld op de website https://gouda.parkeerservice.nl/tarieven/ Gezien de mogelijke wijzigingen en instellen parkeervergunningenplafond zal een uitgebreide communicatiecampagne worden uitgevoerd.

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?

Ja, dit kan worden meegenomen bij de verdere uitwerking.

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?

Dit is meegenomen (zie o.a. blz. 83 bijlagenrapport)

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?

Bijlage 4 memo Vergunningenplafond laat zien hoe een vermindering met minimaal 300 autoparkeerders kan worden bereikt in 2024 en 2025. Uitgangspunt is een gefaseerde aanpassing tarieven en vergunningen met gelijkblijvende jaarlijkse parkeeropbrengsten. Formele vaststelling is voorzien in de jaarlijkse vaststelling parkeertarieven en -verordening door raad eind 2023.

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?

De binnenstad opdelen in twee sectoren betekent in praktijk een minder efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte. Aan de randen van een sector wordt de parkeercapaciteit in praktijk veelal minder goed gebruikt. Dit betekent ook dat een aparte sector voor het zuid-westen van de binnenstad niet automatisch leidt tot meer parkeergelegenheid voor de bewoners: het zoekgebied voor een parkeerplaats wordt hierdoor immers verkleind. Een ander nadeel van het opdelen in sectoren is dat de wachtlijst voor een parkeervergunning voor de ene sector dan een stuk langer kan zijn dan voor een andere sector. In het bijlagenrapport staat vermeld dat een stalling voor eigen fietsen op parkeerlocaties op grotere afstand kan bijdragen aan de mate waarin een terrein aantrekkelijk is om als bewoner te parkeren.