

Technische vragen

Van : GroenLinks, Ruben den Uijl
Datum vraag : 17 maart 2023
Onderwerp : Wijkmobiliteitsplannen, nota zwaar vervoer en beleidskader
deelvervoer
Datum antwoord :

Vragen:

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?
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?](#)

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

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?
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?
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?
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?

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?
2. P14. Wanneer wordt de deelbakfiets voorgezet? In andere woorden, wanneer is de pilot succesvol? Welke criteria worden gehanteerd?
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?
4. P16. Hoe zijn de maximum aantallen deelfoertuigen waarvoor gekozen wordt bepaald? Welke berekeningen liggen ten grondslag aan deze afweging?
5. P17 en 18. Waarom is er gekozen om het geo-fencen alleen in de binnenstad, Spoorzone en Goudse toe te passen?
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?
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?
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.

Antwoorden:

