Technische vragen

Van	: Leefbaar Gouda
Datum vraag	: 19-03-2023
Onderwerp	: Wijkmobiliteitsplannen Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem
Commissiegriffier	: Erwin Bok
Datum antwoord	:

Algemeen

1. Als de randwegen op orde zijn, dan is het plan:
   - de Nieuwe Veerstal autoluw te maken;
   - de Kattensingel los te koppelen van het Kleiwegplein, lijnbussen en hulpdiensten uitgezonderd;
   - de éénrichtingscarré bij de Thorbeckelaan in te stellen.
   Klopt dit?
2. Of de randwegen op orde zijn wordt vastgesteld door middel van een pilot, die bestaat uit het afsluiten van de Schielands Hoge Zeedijk tussen het Buurtje en de Fluwelensingel?
3. Zijn de trillingsmetingen aan bouwwerken uitgevoerd en zijn de resultaten van de trillingsmetingen verwerkt en beoordeeld volgens de richtlijn “SBR Trillingsrichtlijn A: Schade aan bouwwerken: 2017”?
4. Zijn de trillingsmetingen aan bouwwerken uitgevoerd en zijn de resultaten van de trillingsmetingen verwerkt en beoordeeld volgens de richtlijn “SBR Trillingsrichtlijn B: Hinder voor personen in gebouwen: 2002”?

Beantwoording zienswijzen wijkmobiliteitsplan Binnenstad

5. 1.1 Het Dynamische Parkeerverwijssysteem (PRIS). Is bij het analyseren van het wel of niet toepassen van het PRIS een kostenberekening gemaakt en zo ja, wat zijn de investeringen bij het invoeren van een PRIS systeem?
6. 2.7 ‘Parkeerdek Klein Amerika. Kan worden aangegeven wanneer bestuurlijk is uitgesproken dat er voor de aanleg van een parkeerdek geen bestuurlijk draagvlak is?
7. In hoeverre is overwogen om op de Vossenburchkade een parkeerdek te realiseren?
8. 4.3 Een parkeergarage onder de Museumhaven is vanwege de hoge investeringskosten en onzekerheid over het gebruik qua business case zeer ongunstig. Kan worden aangegeven op grond van welk investeringsbedrag deze conclusie wordt getrokken?
9. Is het bouwen van een parkeergarage op de kade van de Hollandse IJssel en over de Schielands Hoge zeedijk geen aantrekkelijke optie? De in- en uitgang voor voetgangers kan dan gesitueerd worden op de Nieuwe Veerstal. Voetgangers kunnen dan zonder drukke straten te hoeven oversteken het centrum bereiken.
10. 4.7 ‘Gezamenlijke parkeergelegenheid bij Cargill’. Is in het overleg ook aan de orde geweest om voor rekening van de gemeente een parkeerdek te realiseren bij Cargill t.b.v. parkeren inwoners binnenstad?
11. 9.2 en 12.3 Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen: Er moet eerst goede en betaalbare alternatieven voor binnenstadbewoners (die niet meer in de binnenstad mogen parkeren) gerealiseerd zijn voordat er begonnen wordt met het opheffen van parkeerplekken. En er zou in het wijkmobiliteitsplan de voorwaarde opgenomen moeten worden dat er eerst een plan gemaakt moet worden over de herinrichting van een (deel) van de grachten voordat er daar parkeerplaatsen opgeheven mogen worden. Waarom wordt op deze ‘zienswijze’ geen antwoord gegeven en wordt t.a.v. de parkeerplaatsen verwezen naar 4.9?
12. 14.1 leefbaarheid betekent in onze opinie tevens dat de stad goed bereikbaar moet zijn. Waarom wordt geen antwoord gegeven op de vraag of een goed bereikbare binnenstad ook bijdraagt tot meer leefbaarheid?
13. 14.2 Bewoners vragen zich of zij de parkeervergunning ook mogen behouden als zij binnen het centrum zouden verhuizen! Waarom kan daar niet nu een antwoord op worden gegeven en wordt dit pas aan de orde gesteld in een later fase te weten bij het instellen van het vergunningenplafond?

14. 14.3 Een parkeervoorziening op Goud-Asfalt met een loopbrug naar de Veerkade wordt als niet haalbaar beschouwd. De bereikbaarheid middels het pontje is niet afdoende. Een eventuele voetgangersbrug is erg kostbaar. Kan worden aangegeven welke de kosten daarvan zijn aangezien bij de ontwikkeling van de plannen Goud-Asfalt deze optie al een keer is doorgerekend? Kan deze optie niet als serieus worden meegenomen in het mobiliteitsplan.
15. 21.4 handhaven. Het lukt nu al niet om de vrachtwagens de maximale snelheid van 30 km./u te laten rijden op de Nieuwehaven. Hoe denkt de Gemeente dit in de nabije toekomst aan te pakken als de Gemeente niet gaat handhaven en het weer aan de chauffeurs over gaat laten. Als in het antwoord nu al wordt aangegeven dat handhaving door de bevoegde instanties niet haalbaar is waarom worden deze regels dan opgesteld?
16. 21.6 Selectieve toegang tot de binnenstad. Enkele ondernemers rekenen op een "een ruimhartig en laagdrempelig ontheffingsbeleid" voor wat betreft het gebruik van diesels. Kan tot 2025 voor deze ondernemers ontheffing worden verleend tot de wet in werking treedt?

Beantwoording zienswijzen wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem en Korte Akkeren

17. Kort Haarlem en Korte Akkeren. Het proces van het betrekken van inwoners bij de voorbereiding en de ontwikkeling van de plannen levert van de kant van de indieners veel reactie en irritatie op. Hoe reageert u op deze kritiek?
18. Kort Haarlem. Meer dan 180 keer is er een zienswijze ingediend m.n. over het betaald parkeren. Daarbij komt voor ons naar voren dat inwoners onvoldoende of niet juist zijn geïnformeerd en/of betrokken bij het proces. Klopt onze waarneming?
19. Er wordt opgemerkt dat de openbare publicatie van de diverse ontwerpplannen een week na de start van de inspraaktermijn plaatsvond, terwijl er ook nog eens sprake is van een kerstreces in deze inspraakperiode. Niet voor het eerst ontstaat het gevoel dat de ruimte voor inspraak onvoldoende aandacht krijgt in de aanloop naar besluitvorming door de gemeenteraad. Dit geldt in het bijzonder voor de wijkmobiliteitsplannen Korte Akkeren en Kort Haarlem. Er worden verschillende keren verwezen naar deze procedure.
    A) Deelt u de kritiek die geleverd is op de wijze van participatie en zo ja waar had u het beter kunnen doen?
    B) Bent u van mening dat met een inspraak op 20 maart, een behandeling in de raadsvergadering van 22 maart 2023 en besluitvorming in april 2023 de raad voldoende tijd heeft gekregen om alle stukken te lezen?

Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

20. Is het uitgangspunt dat een tekort aan parkeercapaciteit in de binnenstad wordt opgelost in de binnenstad?
21. Als het vorige uitgangspunt wordt gehanteerd, is de kans dan reëel dat een mogelijk tekort aan parkeercapaciteit wordt opgelost door één grote parkeergarage of een aantal kleine lokale parkeergarages bij te bouwen?
22. Als het tot bijbouwen van één of meerdere parkeergarages komt, worden de parkeergarages dan eigendom van een commerciële partij of blijven ze in eigendom van de gemeente en worden ze door de gemeente beheerd?

Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren

23. (Blad 22) Zal het scenario geen parkeerregulering in de hele wijk of in een klein deel van de wijk zich ook onder de op te stellen scenario’s bevinden?
24. Als het scenario geen parkeerregulering in de hele wijk of in een klein deel van de wijk het grootste draagvlak heeft, wordt het scenario met het grootste draagvlak dan uitgevoerd?

Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem

25. (Blad 25) Zal het scenario geen verdere uitbreiding van de parkeerregulering zich ook onder de op te stellen scenario’s bevinden?
26. Als het scenario geen verdere uitbreiding van de parkeerregulering het grootste draagvlak heeft, wordt de parkeerregulering dan niet verder uitgebreid? Niets doen is altijd een optie.

Antwoorden: