

Technische vragen

Van : Martijn van der Wind, CDA Gouda
Datum vraag : 21 oktober 2019
Onderwerp : Parkeerplan 2020 en Verkeerscirculatieplan

Datum antwoord :

Vragen:

Algemeen:

1. Hoe zijn, conform de amendementen-Boschma over het betrekken van bewoners/belanghebbenden bij keuzes over regulering/betaald parkeren en het verminderen/ontmoedigen van doorgaand verkeer, de belangen van de diverse stakeholders geborgd in de beleidsvorming en de planvorming van zowel het parkeerplan als het verkeerscirculatieplan? En is het mogelijk de stakeholdergesprekken, de belangeninventarisatie en het gehanteerde afwegingskader van zowel het verkeersplan als het VCP voor de raad inzichtelijk te maken in een notitie/memo?

Zie bijgevoegde memo *Participatietraject Verkeerscirculatieplan*.

Parkeerplan 2020:

1. Waar kunnen/moeten bewoners hun auto's parkeren wanneer de parkeernorm bij nieuwbouwontwikkelingen en functiewijzigingen wordt verlaagd en het aantal parkeerplaatsen sterk wordt gereduceerd?

Wanneer in specifieke gebieden en situaties een lagere parkeernorm wordt gehanteerd is sprake van een lager autobezit en een hoger gebruik van alternatieve vervoermiddelen. Daarbij zal niet voor elke adres een parkeerplaats beschikbaar zijn.

2. Als toelichting voor het verhogen van de parkeertarieven op straat in de binnenstad worden twee argumenten gegeven: 1. De parkeerdruk is vooral in de avonden en nachten erg hoog; en 2. Ondernemers willen het tarief voor klanten overdag zo laag mogelijk houden. Hoe verklaart u de tegenstrijdigheid in deze argumenten?

Deze toelichting en argumenten worden niet genoemd als reden voor het verhogen van de parkeertarieven. De tarieven worden verhoogd om een meer autoluwe binnenstad te bereiken en bezoekers op de omliggende terreinen te laten parkeren.

3. Wat betekent het verhogen van de parkeertarieven overdag in het kader van economische aantrekkelijkheid en mkb-vriendelijkheid van Gouda voor de ondernemers in de binnenstad en welke onderzoeken/modellen zijn hiervoor gebruikt?

Een leefbare en autoluwe binnenstad is niet alleen voor bewoners maar ook voor bezoekers en ondernemers aantrekkelijk. De in het Parkeerplan opgenomen toelichting en argumenten worden niet genoemd als reden voor het verhogen van de parkeertarieven maar beschrijven de huidige situatie, zowel overdag als 's avonds. Er is in garages en op terreinen voldoende parkeergelegenheid beschikbaar en daarom

is er geen reden te veronderstellen dat de economische aantrekkelijkheid en mkb-vriendelijkheid verslechtert dan wel daar onderzoek naar te doen.

4. In hoeverre kan het parkeerprobleem in de binnenstad worden opgelost met hogere tarieven overdag en met een verlenging van de gereguleerde tijden tot 23.00 uur wanneer het aantal vergunninghouders hoger is dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen?

Hogere tarieven kunnen ertoe leiden dat bezoekers niet meer door de binnenstad heen rijden op zoek naar een parkeerplaats. De beschikbare garages en terreinen zijn goede bereikbaarheid en beschikken over voldoende beschikbare plaatsen. Verlenging van de tijden tot 23 uur wordt in eerste instantie niet voorgesteld, de te verwachten effecten daarvan zijn gering.

5. Hoe verhoudt de voorgestelde gebiedsgerichte aanpak van uitbreiding van gereguleerd/betaald parkeren zich tot het amendement-Boschma, dat voorziet in toetsing van draagvlak vooraf?

Participatie en draagvlak vormen juist de kern van voorgestelde aanpak. Aan de wijze van invoering wordt met betrokken inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden invulling gegeven.

6. In hoeverre leidt de voorgestelde uitbreiding van gereguleerd/betaald parkeren tot een lastenverzwaring voor bewoners van de aangewezen gebieden?

De vorm en mate van lastenverzwaring zijn afhankelijk van de (begrotings) keuzes waarover de gemeenteraad een besluit neemt. Het huidige tarief van een bewonersvergunning bedraagt €13,00 per maand. Voorgesteld wordt dit vanaf 2020 te verlagen naar €12,50.

7. Het parkeerplan gaat uit van de introductie van een 'gehandicapten parkeerapp'; hoe wordt daarbij vanuit de wettelijke verplichting tot toegankelijke informatievoorziening, rekening gehouden met mensen die minder taalvaardig of digi-vaardig zijn?

De gehandicapten parkeerapp biedt een extra mogelijkheid om gebruik te maken van beschikbare parkeerplaatsen. Het gebruik kunnen maken van een mobiele telefoon om het voertuig te kunnen aanmelden is daarbij een voorwaarde. De gehandicaptenparkeerkaart blijft beschikbaar voor mensen die de app niet willen of kunnen gebruiken.

8. Het plan voorziet in het onderzoeken of bepaalde parkeerplaatsen voor gehandicapten op bepaalde momenten vrijgegeven kunnen worden voor bewoners. Wat betekent dit voor de toegankelijkheid van de Goudse binnenstad voor gehandicapten?

De GAB is nauw betrokken bij het aanwijzen van deze plekken. Het betreft een beperkt aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen die in de nacht vrijwel niet door minder valide bezoekers gebruikt worden.

9. Zijn er ook locaties in de binnenstad waar structureel of op sommige momenten juist te weinig parkeergelegenheid is voor gehandicapten; zo ja, waar en op welke momenten?

Dit is niet onderzocht, logischerwijs willen de meeste minder valide bezoekers aan de

stad wel zo dicht mogelijk rondom de Markt parkeren. Daarnaast wensen enkele kerkgenootschappen graag extra plaatsen voor bezoekers aan de kerkdiensten.

10. Hoe vaak wordt momenteel ingezet op het verwijderen van verkeerd gestalde fietsen en de aanwezigheid van fietswrakken/weesfietsen aan de Bloemendaalzijde van het station?

Handhaving vindt wekelijks op willekeurige dagdelen aan beide zijden van het station plaats.

11. Bij het station blijkt aan de Bloemendaalzijde dat ondanks de aanpak van verkeerd gestalde en achtergelaten fietsen er aan de Bloemendaalzijde nog altijd veel fietsen buiten de rekken en op het plein worden gestald; hoe valt dit te verklaren en wat valt daaraan te doen?

Op het fietsendek aan de Bloemendaalzijde van het station is veel ruimte gecreëerd door het handhaven op lang gestalde fietsen. Ondanks voldoende capaciteit en sprake is van duidelijke bebording worden er nog steeds fietsen buiten de fietsenrekken geplaatst. Ondanks dat er regelmatig op gehandhaafd wordt kan dit niet volledig voorkomen worden omdat er geen sprake is van permanente inzet van personeel.

Verkeerscirculatieplan:

12. Een van de uitgangspunten van het VCP is het vergroten van de leefbaarheid in de stad; wat wordt daarbij bedoeld met het begrip leefbaarheid?

Leefbaarheid is een breed begrip en betreft veel aspecten. Leefbaarheid gaat over een fijn en aantrekkelijk woonklimaat voor inwoners, met aantrekkelijke woonstraten, en een gezonde en veilige leefomgeving. Leefbaarheid gaat ook over een goed klimaat voor ondernemers, waar een aantrekkelijke binnenstad en goede bereikbaarheid van belang is.

13. Welk effect heeft het VCP op de economische aantrekkelijkheid van Gouda en de mkb-vriendelijkheid van de stad gelet op de regiofunctie die Gouda heeft ten opzichte van omringende gemeenten? Welke economische cijfers en onderzoeken zijn hiernaar gedaan en wat zijn de resultaten daarvan?

Bij het opstellen van het VCP zijn inzichten gebruikt uit het koopstromenonderzoek dat is uitgevoerd in maart 2019. Op pagina 41 is hier een nadere toelichting op gegeven. Door het autoluwer maken van de binnenstad ontstaat ruimte voor andere functies waardoor de binnenstad aantrekkelijker wordt. Zo zijn er kansen om aantrekkelijke verblijfsplekken te maken, is ruimte voor horeca en terrassen, ruimte voor groen en zitgelegenheid en ruimte voor meer en zichtbaardere etalages

14. Hoe wordt het beleid t.a.v. buurtgericht werken geborgd in het VCP, gelet op de belangrijke rol van winkels/(sport)voorzieningen op de vitaliteit van de buurt; en hoe wordt voorkomen dat dit in gevaar komt wanneer de levensvatbaarheid van winkels/(sport)voorzieningen afneemt door een verminderde bereikbaarheid?

Alle winkels en (sport)voorzieningen blijven goed bereikbaar, dus de afname van levensvatbaarheid lijkt op voorhand geen probleem.

15. Hoe heeft afstemming met buurgemeenten plaatsgevonden over het VCP en in hoeverre zijn verkeerplannen van deze gemeenten, bijvoorbeeld de plannen van gemeente Krimpenerwaard om de N228 minder aantrekkelijk te maken als

doorgaande weg, in het VCP doorgerekend?

Het overleg heeft in eerste instantie plaats gevonden in het kader van het opstellen van het Mobiliteitsplan 2017, waarin omliggende gemeentes ook zienswijzen hebben ingediend. Aanvullend volgt nu nogmaals overleg met deze gemeenten. Een gedeelte van de N228, tussen de Goverwellesingel en de turbotonde N207-N228, wordt onderdeel van de structuur van randwegen rond Gouda. Dit is aangegeven aan de projectgroep N228. Voor de N228 geldt overigens dat de vrijliggende fietspaden blijven bestaan, maar dat de snelheid teruggaat van 80 naar 60 km/u. Dit heeft geen effect op de werking van de weg als randweg.

16. Hoe is in het VCP en in de rekenmodellen die eraan ten grondslag liggen, rekening gehouden met toekomstige verkeerseffecten van bewoners en bezoekers door de verdere bebouwing en ontsluiting van Westergouwe en de geplande woningen in de spoorzone?

De diverse toekomstige ontwikkelingen zoals de woningbouwontwikkeling Westergouwe en Spoorzone zijn opgenomen in het verkeersmodel, zodat rekening is gehouden met extra verkeersbewegingen die deze ontwikkelingen met zich meebrengen.

17. Hoe is in de rekenmodellen die ten grondslag liggen aan het VCP de geplande komst van een supermarkt bij de Fluwelensingel verwerkt voor wat betreft intensiteit en afwikkeling (routes) van het autoverkeer?

Deze ontwikkeling is opgenomen in het verkeersmodel, en daarmee wordt rekening gehouden met extra verkeersbewegingen t.g.v. de supermarkt.

18. Hoe kan voorkomen worden dat de gewenste voordelen van een autoluwe binnenstad nadelig zijn voor wijken en buurten buiten de binnenstad, zoals nu bijvoorbeeld het geval is door de verwachte toename van verkeer op o.a. de Koningin Wilhelminaweg, de Goverwellesingel / Goudse Houtsingel, de Bodegraafsestraatweg Noord en de Ridder van Catsweg?

Daar waar nodig worden mitigerende maatregelen genomen om de leefbaarheid van omwonenden te verbeteren. In het VCP is daarom opgenomen om de Koningin Wilhelminaweg opnieuw in te richten om de snelheid van het autoverkeer te temperen, en de fietskwaliteit en oversteekbaarheid te verbeteren. Voor de Goverwellesingel / Goudse Houtsingel wordt voorgesteld de oversteeklocaties opnieuw in te richten conform het onderzoek dat afgelopen jaar is uitgevoerd. De verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg Noord neemt met het VCP iets af, maar dit blijft een drukke weg. Het VCP heeft nagenoeg geen effect op de Ridder van Catsweg, zie ook de tabel op pg B2.2.

Antwoorden:

--