

Technische vragen

Van	: Leefbaar Gouda	
Datum vraag	: 19-03-2023	
Onderwerp	: Wijkmobiliteitsplannen Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem	
Commissiegriffier	: Erwin Bok	
Datum antwoord	: 21-3-2023	

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?

Ja, dit is de lijn van het Verkeerscirculatieplan. Overigens wordt per maatregel bepaald of deze al genomen kan worden in de verkeerssituatie die op dat moment aanwezig is. In het raadsvoorstel evaluatie nieuwe Veerstalproef is de Kattensingel qua timing voor de herinrichting nieuwe veerstal gezet.

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?

Nee, is er al een pilot gedaan waarbij de Nieuwe Veerstal is afgesloten. Dit heeft voldoende inzicht opgeleverd om te bepalen wat nodig is om de randwegen op orde te brengen.

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"?

Ja.

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"?

Nee. SBR-richtlijn A heeft betrekking op schade aan gebouwen, maar geeft geen informatie over de hinder en 'voelbaarheid' van de trillingen voor personen. Hiervoor wordt verwezen naar SBR-richtlijn B. Uit ervaring is gebleken dat trillingen tot circa 0,35 mm/s niet of nauwelijks voelbaar zijn. Trillingen tussen circa 0,35 en 0,80 mm/s zijn (licht) voelbaar en trillingen groter dan circa 0,80 mm/s zijn (goed) voelbaar.

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?

Er is een globale kostenraming gemaakt. Verwachte investeringen bedragen € 0,5 miljoen (excl. BTW).

- 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?

Gezien de functies en gebruik van Klein Amerika leent het terrein zich niet voor een dek er bovenop, wel mogelijk voor een ondergrondse oplossing. Dit is door de vaststelling in het college van deze stukken uitgesproken.

- 7.** In hoeverre is overwogen om op de Vossenburchkade een parkeerdek te realiseren?

Een parkeerdek op Vossenburchkade kan worden onderzocht in het onderzoek naar de uitbreiding van parkeercapaciteit (zie ook blz. 20 wijkmobiliteitsplan hoofdrapport)

- 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?

Op blz. 20 wijkmobiliteitsplan hoofdrapport is een bedrag van € 25-35 mln. geraamd

- 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.

Deze garage kan worden onderzocht in het onderzoek naar de uitbreiding van parkeercapaciteit (zie ook blz. 20 wijkmobiliteitsplan hoofdrapport)

- 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?

Ja

- 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?

In het mobiliteitsplan van 2017 en het Verkeerscirculatieplan 2021 is al eerder het uitgangspunt "Optimaal benutten van parkeercapaciteit, verdelen onder gebruikers (parkeerregulering) en verminderen straatparkeren" vastgesteld. Op basis hiervan is de parkeerstrategie in het wijkmobiliteitsplan uitgewerkt. We heffen alleen parkeerplaatsen op wanneer de parkeerdruk in de binnenstad dit toelaat en er reden is om met de vrij te spelen ruimte meerwaarde te creëren voor de openbare ruimte van de binnenstad.

- 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?

In de wijkmobiliteitsplannen en het raadsvoorstel wordt op diverse plekken ingegaan op de leefbaarheid. Deze plannen dragen bij aan een verbeterde leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad.

- 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?

Momenteel moeten vergunningen worden opgezegd bij een verhuizing (ook binnen dezelfde sector). Voor adressen op de GROP-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning) kan geen vergunning worden afgegeven. Waarschijnlijk zal de situatie verhuizing binnen sector 1 (binnenstad) zich nauwelijks voordoen. De exacte uitwerking van het parkeervergunningenplafond vind plaats ná besluitvorming van de raad.

- 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.

Deze garage kan worden onderzocht in het onderzoek naar de uitbreiding van parkeercapaciteit (zie ook blz. 20 wijkmobiliteitsplan hoofdrapport)

- 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?

Dit zijn landelijke regels voor handhaving door de Politie waar de gemeente helaas weinig invloed op heeft. Wel zetten we ons in voor handhaving van de regels.

- 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?

Het ontheffingenbeleid voor Zero-emissiezone Stadslogistiek treedt in werking vanaf 1 januari 2025.

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?

Dit is een politieke vraag en wordt daarom mondeling door de wethouder beantwoord.

- 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?

De bewoners zijn al vroeg in het proces betrokken. Tijdens de inventarisatie zijn voor Kort Haarlem 659 reacties door bewoners en belanghebbenden op de kaart gezet. Het indienen van de zienswijzen is laagdrempelig ingestoken door het bieden van de mogelijkheid om een email naar de gemeente te sturen. Dit heeft gewerkt, er zijn veel reacties binnengekomen. Ervaringen van dit proces worden meegenomen naar de volgende wijkmobiliteitsplannen. Verder is dit is een politieke vraag en wordt daarom mondeling door de wethouder aangevuld.

- 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?

Dit is een politieke vraag en wordt daarom mondeling door de wethouder beantwoord.

- 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?

De gemeenteraad gaat over haar eigen agenda. Indien er meer tijd nodig is kan de gemeenteraad daar zelf over besluiten.

Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

- 20.** Is het uitgangspunt dat een tekort aan parkeercapaciteit in de binnenstad wordt opgelost in de binnenstad?

Nee

- 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?

In het onderzoek naar de uitbreiding parkeercapaciteit zullen de verschillende opties worden onderzocht (primair buiten de binnenstad want in de binnenstad is er geen plek en is het niet wenselijk door de verkeerstoename).

- 22.** Als het tot bouwen 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?

Dit kan worden meegenomen in het onderzoek naar de uitbreiding van parkeercapaciteit (zie ook blz. 20 wijkmobiliteitsplan hoofdrapport)

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?

Nee. Uitgangspunt is dat parkeerregulering wordt ingevoerd, een scenario zonder regulering is dus geen optie. De scenario's (tijden en tarieven) vloeien voort uit de uitkomsten van het nog te houden parkeerdrukonderzoek in de gehele wijk. Het is denkbaar dat op bepaalde momenten van de dag/week er geen parkeerregulering nodig is in de wijk. Dat wordt meegenomen in de scenario's. De scenario's gelden voor de gehele wijk.

- 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?

Zie antwoord op vraag 23. Het scenario met het grootste draagvlak wordt 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?

Nee. Zie antwoord op vraag 23.

- 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.

Niet van toepassing, zie antwoord op vraag 25.