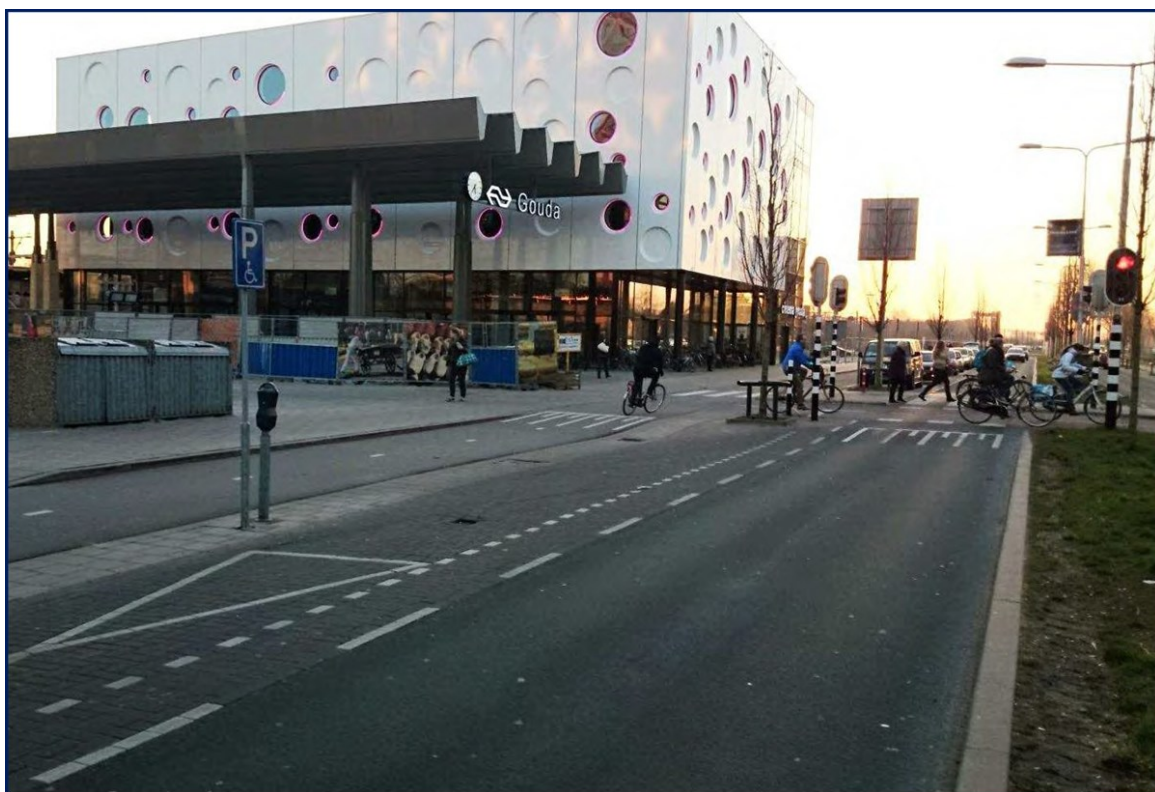


Mobiliteitsplan Gouda 2017–2026

Stad in beweging



Verkeersruimte en historisch stadsbeeld



Leeswijzer		
1	Het Mobiliteitsplan	De kenmerken van het plan en de wijze waarop het is opgesteld.
2	Koers voor de stad	Speerpunten die sterk richtinggevend zijn voor de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid in de thema's van de volgende hoofdstukken.
3	Verkeersnetwerken	De manier waarop de stad is ingericht voor de verschillende vervoerwijzen (auto, vrachtverkeer, openbaar vervoer, fiets, bromfiets, voetgangers).
4	Verkeersveiligheid	Aanpak voor de verbetering van de verkeersveiligheid.
5	Leefbaarheid en duurzaamheid	De relatie tussen mobiliteit, de omgeving en de mens: milieu, leefbaarheid (oversteekbaarheid, verkeersoverlast) en duurzame mobiliteit.
6	Bereikbaarheid en doorstroming	De manier waarop de verschillende vervoersstromen worden afgewikkeld in de stad en de prioriteit bij het kruisen van de stromen onderling. Hierin speelt verkeersmanagement een rol.
7	Parkeren	Diverse thema's op het gebied van parkeren: parkeerregulering, parkeren binnenstad en fietsparkeren.
8	Mobiliteitsagenda	De projecten en acties die moeten worden opgestart om het voorgestelde beleid te realiseren.

De gegevens en analyses die gebruikt zijn bij het opstellen van dit Mobiliteitsplan zijn opgenomen in het 'Informatiedocument Mobiliteitsplan Gouda'.

Het informatiedocument bestaat uit drie delen:

1. Inventarisatie
2. Ambities
3. Consultaties



Stad in beweging



Voorwoord

Voor u ligt het nieuwe Mobiliteitsplan van de gemeente Gouda. Een plan met een belangrijk thema, omdat iedere burger en ondernemer dagelijks met mobiliteit te maken heeft.

Na jaren van economische teruggang en stilstand nemen de bedrijvigheid en de werkgelegenheid weer toe. Dat betekent ook een toename van het verkeer. Niet alleen van het woon-werkverkeer, maar ook van het vrijetijdsverkeer. Want we trekken graag meer bezoekers naar onze stad.

De stad zelf is altijd in ontwikkeling en transformatie: de stad beweegt. En haar bewoners en gebruikers moeten zelfs letterlijk kunnen bewegen om hun sociale, culturele, recreatieve en economische activiteiten te kunnen uitvoeren.

Slim en efficiënt

In een compacte stad met een historische kern is het een opgave om het verkeer in goede banen te leiden. We moeten efficiënt met de beperkte ruimte omgaan en slim investeren om de stad gezond en in beweging te houden.

In het Mobiliteitsplan komen alle vormen van vervoer aan bod. We hebben een balans gezocht én gevonden in de verdeling van ruimte voor het autoverkeer en het langzame verkeer, tussen bereikbaarheid en leefbaarheid en verkeersveiligheid.

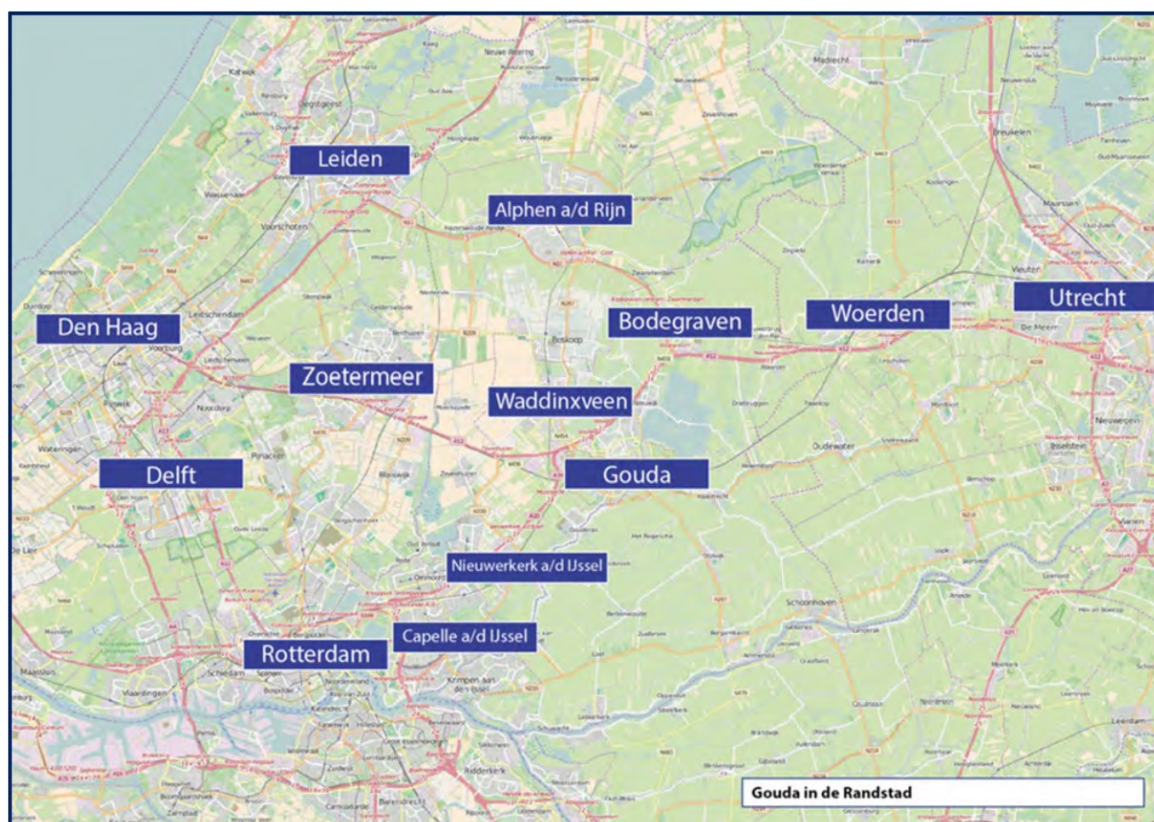
Maar het een kan niet zonder het ander: om de fietsvoorzieningen te verbeteren, moeten we ook het autoverkeer in de juiste banen leiden. Sommige routes moeten worden verbeterd. Op andere routes moet er meer prioriteit komen voor het langzame verkeer.

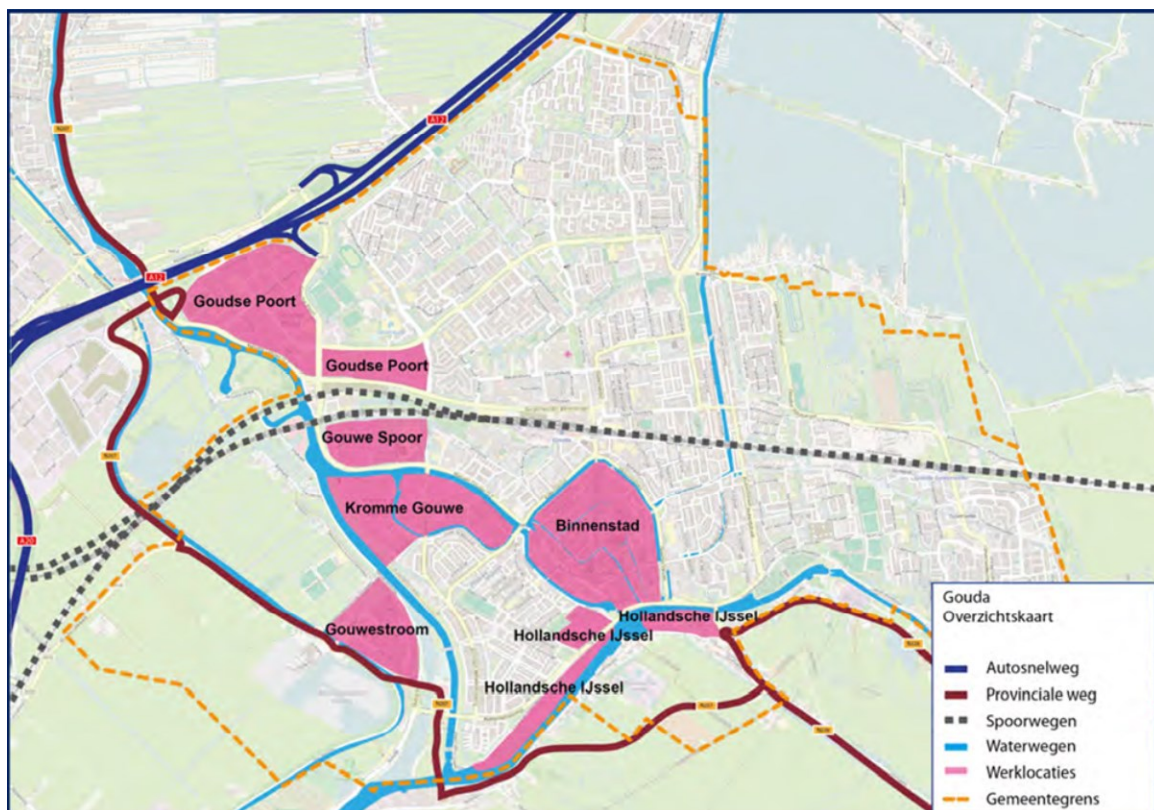
Technologie

De technologie is volop in ontwikkeling. Dat biedt extra kansen om efficiënte en betaalbare oplossingen te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan het succes van de elektrische fiets, waardoor het gemakkelijker wordt om de auto eens te laten staan. We willen die innovatie ook toepassen in het verkeerssysteem. Zo kunnen we fietsers bij verkeerslichten meer prioriteit geven door het verkeersmanagementsysteem te koppelen aan de smartphone. Het zal ook niet lang meer duren voordat de parkeerautomaten uit het straatbeeld verdwenen zijn. Digitalisering biedt tal van kansen die we tot voor kort niet eens voor mogelijk hadden gehouden!

Terugkijken is leerzaam, maar vooruitkijken is noodzakelijk. Al met al is het nog een forse uitdaging om onze stad bij de tijd te houden, en ervoor te zorgen dat mensen hier graag willen wonen en werken. Kortom,

‘een stad in beweging’





1. Het Mobiliteitsplan

1.1 De stad Gouda

Gouda is een gemeente met 71.189 inwoners (1 januari 2016). De gemeente maakt deel uit van Regio Midden-Holland, en heeft als aangrenzende gemeenten Waddinxveen, Bodegraven-Reeuwijk, Zuidplas en Krimpenerwaard.

De stad ligt centraal in het zuidelijke deel van de Randstad, midden tussen de stedelijke gebieden van Rotterdam, Den Haag en Utrecht. De drie grote steden zelf liggen allen op een afstand van minder dan 45 km, wat ook geldt voor steden als Zoetermeer, Leiden en Delft. Tegelijk grenst Gouda direct aan het landelijk gebied dat wordt gekarakteriseerd door polderlandschappen en groen.

Gouda is een regionale centrumgemeente met voorzieningen als een ziekenhuis, een historische binnenstad met kernwinkelgebied, de markt, een schouwburg, bioscopen en voortgezet, middelbaar en hoger onderwijs. Station Gouda is het knooppunt van openbaar vervoer in de regio.

Kenmerken

De typische kenmerken van Gouda zijn:

- de historische binnenstad met singels en grachten;
- commerciële activiteiten en werkgelegenheid in de binnenstad en op bedrijventerreinen (Goudse Poort, Kromme Gouwe en Schielands Hoge Zeedijk);
- een gedifferentieerde opbouw (oud centrum, oude wijken, naoorlogse stadsuitbreidingen);
- de vele watergangen, sloten en vaarten;
- haar ligging tussen karakteristieke landschappen als de Krimpenerwaard, de Reeuwijkse Plassen, polders en waterwegen (Gouwe–Nieuwe Gouwe–Gouwekanaal–Stroomkanaal en de Hollandsche IJssel).

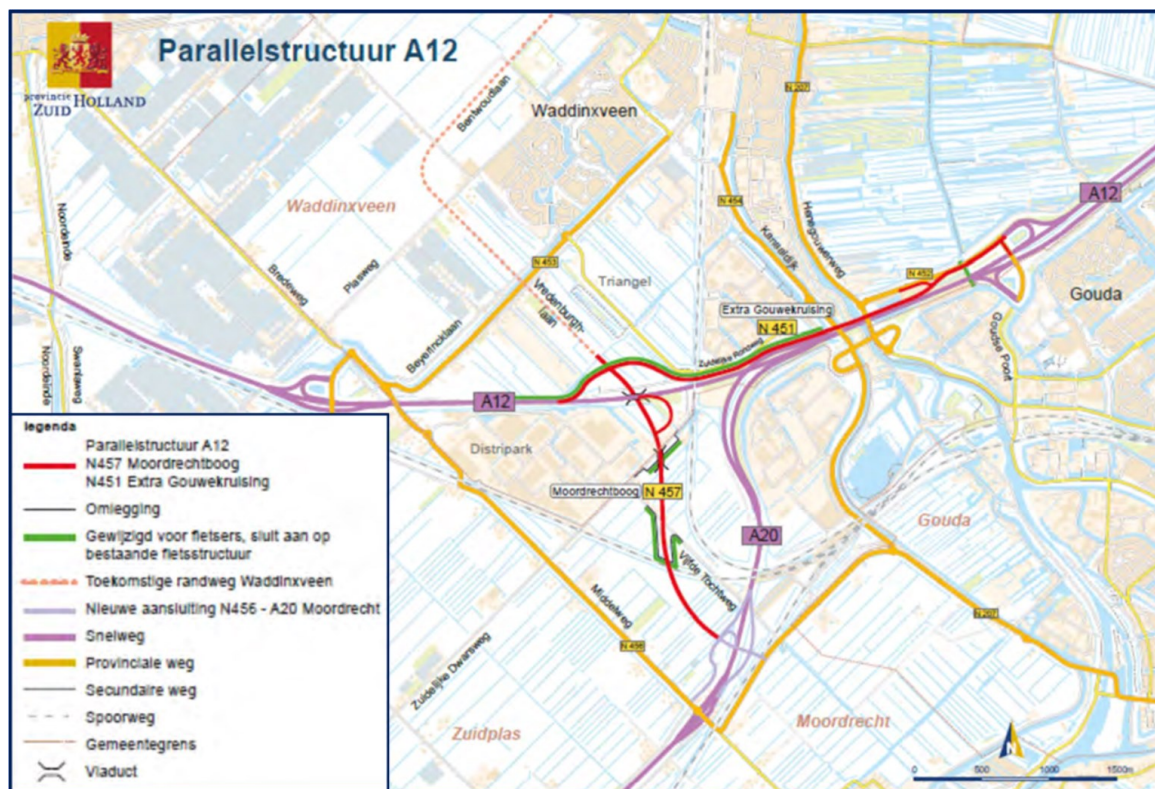


Hoofdinfrastructuur

In en om Gouda vinden we de volgende (regionale) hoofdinfrastructuur:

- de autosnelwegen A12 en A20 (met sinds eind 2016 de parallelstructuur van de A12: de N451 en de Moordrechtboog N457);
- de provinciale wegen N207 (naar Waddinxveen, Wester-gouwe en de Krimpenerwaard) en N228 (naar Oudewater);

- de spoorweglijn van Utrecht naar Rotterdam/Den Haag en de aftakking naar Waddinxveen, Boskoop en Alphen aan den Rijn.



1.2 Kenmerken Mobiliteitsplan

Kenmerken van het Mobiliteitsplan	
Integraal	In dit Mobiliteitsplan worden relaties gelegd met andere thema's en beleidsvelden, zoals duurzaamheid en economie. Het Mobiliteitsplan kan later worden gebruikt als input voor de Omgevingsvisie.
Schaalniveaus	In het Mobiliteitsplan komen verschillende schaalniveaus aan de orde: regio, stad en wijk.
Flexibel	De tijdshorizon is 2026. Het Mobiliteitsplan bevat geen detailoplossingen, maar oplossingsrichtingen om de ambities te verwezenlijken. De technologische ontwikkelingen gaan immers snel. We kunnen niet alle veranderingen op langere termijn voorzien. Daarom moet het plan flexibel zijn en vooral gaan over de gewenste effecten. De manier waarop we die effecten kunnen bereiken, wordt vooral bepaald door de Koers die in dit Mobiliteitsplan wordt beschreven.
Toetsingskader	Ontwikkelingen en projecten (ruimtelijke indeling, infrastructuur, onderhoud, openbare ruimte) worden uitgewerkt 'door de bril' van dit Mobiliteitsplan.
Inhoud	De inhoud zegt vooral iets over de gewenste effecten, de relatie tussen mobiliteit en de kwaliteit van de stad, de ontwikkelingen en het efficiënt benutten van ruimte en middelen.

Rollen	Niet ieder probleem is een probleem van de overheid. Ook de burger en de maatschappij hebben een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om verkeers- en mobiliteitsgedrag. Het Mobiliteitsplan maakt duidelijk waar een rol voor de gemeente is weggelegd en waar niet. De rol van de gemeente kan variëren van regisseur tot een partij die samenwerkt met anderen om een gezamenlijk doel te bereiken.
Profileren	Het Mobiliteitsplan geeft inzicht in de noodzakelijke samenwerking met de omliggende gemeenten, overheden, ondernemers, organisaties en marktpartijen.
Agenda	De Koers van het Mobiliteitsplan vormt de basis voor de Mobiliteitsagenda. De Mobiliteitsagenda is vervolgens de basis voor uitvoerings- en investeringsplannen en cofinanciering door andere partijen.

Het laatste gemeentelijke Mobiliteitsplan is in 2007 vastgesteld en heeft een doorlooptijd tot 2020. Maar door economische veranderingen, nieuwe inzichten en andere prioriteiten zijn ruimtelijke ontwikkelingsprogramma's inmiddels bijgesteld. Infrastructurele maatregelen die in 2007 werden geformuleerd, zijn daardoor niet noodzakelijk of niet uitvoerbaar gebleken. Daarnaast klinkt de roep om het fietsverkeer en het parkeren nadrukkelijker en integraal bij het mobiliteitsbeleid te betrekken. Ook de landelijke tendens om meer in te zetten op een verandering van het mobiliteitsgedrag ('Beter Benutten') is van invloed op het mobiliteitsbeleid.

Deze ontwikkelingen maken een actualisatie van het mobiliteitsbeleid wenselijk. We zijn toe aan, zoals het coalitieakkoord 2014–2018 zegt, *'een geactualiseerd Mobiliteitsplan met realistische doelstellingen met aandacht voor een betere doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, fietsveiligheid en parkeren'*. Ook vragen de beperkte financiële middelen om een prioritering. Daarbij speelt de vraag in welke rol de gemeente op zich neemt bij het oplossen van mobiliteitsvraagstukken.

1.3 Ontwikkeling in fases

Projectfases
1. Inventarisatie en Ambities
2. Mobiliteitsplan
3. Inspraak en besluitvorming

Inventarisatie

De inventarisatie bestond uit:

- het verzamelen en analyseren van de beschikbare gegevens, documenten en (potentiële) ontwikkelingen (ook op maatschappelijk en technologisch vlak);
- de consultatie van gemeentelijke beleidsadviseurs van verschillende beleidsvelden (gemeentelijke projectgroep);
- de consultatie van de raadsfracties (Startnotitie op 29 april 2015 en een informatieve sessie over ambities op 25 november 2015): de gemeenteraad heeft een aantal thema's benoemd die ze duidelijk in beeld wil krijgen in het Mobiliteitsplan (verkeersveiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid en parkeren);
- de consultatie van maatschappelijke organisaties, ondernemers en bewoners (klankbordgroep). De eerste (inventariserende) bijeenkomst vond plaats op 29 oktober 2015.

De inspraak heeft plaatsgevonden in het eerste kwartaal van 2017. De inspraakreacties zijn opgenomen in de Reactienota.

Ambities

Ambities Mobiliteitsplan	
Integraal	Samenhang met andere beleidsterreinen en ontwikkelingen
Streefbeelden	Het toedelen van de ruimte aan netwerken en locaties, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid
Bereikbaarheid	‘Vitale’ relaties: de belangrijkste verbindingen met de gewenste kwaliteit
Grenswaarden	Benoemen wanneer iets goed is (streefwaarde) en wanneer iets een knelpunt is

Het staat niet vooraf vast dat alle ambities van het Mobiliteitsplan verwezenlijkt kunnen worden. Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan of tijdens de uitwerking daarvan kunnen nadere keuzes en afwegingen noodzakelijk zijn. Een keuze wordt bepaald door:

- de mate waarin wordt bijgedragen aan de verschillende ambities;
- de uitvoerbaarheid (financieel, technisch, fasering);
- het draagvlak (maatschappelijk, bestuurlijk).

Het is de opgave om zo veel mogelijk ambities met elkaar te verenigen. Oplossingen die bijdragen aan meerdere ambities verdienen de voorkeur, zonder de eventuele neveneffecten uit het oog te verliezen.

De teksten in het Mobiliteitsplan geven het voorgestelde beleid en de wensbeelden voor de toekomst weer.





2. Koers voor de stad

2.1 De Koers is het fundament

Dit hoofdstuk beschrijft de Koers voor het Mobiliteitsplan. In de onderstaande tabel zijn de speerpunten van de Koers benoemd, en is aangegeven met welke thema's er een relatie is. Daarna worden de speerpunten nader toegelicht. In de volgende hoofdstukken komen de thema's (inclusief de verkeersnetwerken) aan de orde.

De compacte structuur met de historische binnenstad geven Gouda haar charme en kwaliteiten. Anderzijds betekent het dat grote ingrepen om het gemotoriseerde verkeer anders af te wikkelen nauwelijks mogelijk zijn. Dat levert zelfs beperkingen op voor het fietsverkeer. We moeten het doen met de begrenzende factoren die deze stad ons oplegt en ervoor moeten zorgen dat de specifieke kwaliteiten verbeterd en geborgd worden. We streven naar een goede verdeling tussen de (verkeers)ruimte voor het langzame en het gemotoriseerde verkeer. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is daarbij een belangrijke opgave, net als het voorkomen van verkeersoverlast.

Koers: speerpunten en samenhang met de thema's			
Speerpunt	Toelichting	Relatie met thema's	
Benutten	Gouda is een karakteristieke stad met een historische binnenstad. In de stad worden de mogelijkheden van de infrastructuur begrensd door de spoordoorsnijdingen, de grachten, de singels en de watergangen.	Verkeersnetwerken Bereikbaarheid en doorstroming	
Leefbaarheid	De manier waarop we het gemotoriseerde verkeer afwikkelen in de stad heeft grote invloed op de kwaliteit van andere vervoerwijzen, de verkeersveiligheid en de omgeving. Andersom kunnen knelpunten die op dit vlak ontstaan, aanleiding zijn om het gemotoriseerde verkeer in andere banen te leiden.	Verkeersnetwerken Verkeersveiligheid Duurzaamheid Doorstroming	
Verkeersveiligheid	De verkeersveiligheid in Gouda vraagt nog om de nodige Verkeersveiligheid verbeteringen. Ieder ongeval is er één te veel. Bij een groot deel van de letselongevallen zijn (brom)fietsers betrokken.	Verkeersnetwerken	
Duurzaamheid	We zetten vooral in op een aangename fietsstad en schoon vervoer.	Verkeersnetwerken Verkeersveiligheid Leefbaarheid	

Binnenstad, singels	De binnenstad met het kernwinkelgebied en de singels is ons visitekaartje. Het is ook het punt waar diverse verkeersstromen, winkelbezoekers en het historische erfgoed vragen om een evenwichtige verdeling tussen de verkeersruimte en de verblijfsruimte.	Verkeersnetwerken Veiligheid Leefbaarheid en duurzaamheid Bereikbaarheid en doorstroming Parkeren	
Parkeren	Het parkeren is vooral een vraagstuk van verdeling van de openbare ruimte, financiering en ruimtegebruik.		

2.2 Benutten: meer dan infrastructuur alleen

Uitbreiding van de infrastructuur voor de piekmomenten is nog maar beperkt mogelijk en niet kosten-efficiënt. De bottlenecks in de stad zijn vrijwel altijd de kruispunten. Daar valt, zo nodig, nog wel winst te behalen. Veel winst is te behalen door een verandering van het mobiliteitsgedrag en verkeersmanagement:

- niet reizen;
- op een andere tijdstip reizen;
- een andere vorm van vervoer gebruiken;
- een andere route kiezen;
- dynamische routekeuze, doorstroomroutes en dosering.

Verandering van het mobiliteitsgedrag vraagt om inzicht in het keuzeprocess (succesfactoren) en om creatieve oplossingen. Zo heeft het spreiden van de aanvangstijden van onderwijsinstellingen een groter effect dan het bijbouwen van infrastructuur en de inzet van extra openbaar vervoer. Het is ook nog eens goedkoper en sneller te realiseren. En zo zal een nieuwe fietsverbinding niet automatisch betekenen dat mensen vaker de fiets gebruiken. Marketing, communicatie en/of financiële prikkels (door werkgevers) voor specifieke doelgroepen zijn vrijwel zeker ook nodig om meer mensen te bewegen om te gaan fietsen.

Om de gewenste effecten en ambities te verwezenlijken, beoordelen we wat de meest efficiënte aanpak (tijd, geld, draagvlak) is: infrastructuur (beperkt) uitbreiden, infrastructuur beter benutten door gedragsverandering en/of (nieuwe) technologie inzetten op het gebied van verkeersmanagement (innovatie, communicatie, informatie).

We zetten altijd eerst in op het beter benutten. Als het niet anders kan en haalbaar is vervolgens op het uitbreiden van de infrastructuur. Daarbij richten we ons vooral op de stadswegen (doorstroomroutes) als de gewenste doorstroomkwaliteit niet wordt behaald.

Om het wegennet beter te benutten, kan het nodig en nuttig zijn om te investeren in infrastructuur voor het fietsverkeer als dat bijdraagt aan het vergroten van het fietsgebruik en de verkeersdruk op de weg daardoor afneemt.

2.3 Bereikbaarheid én leefbaarheid in balans

Mobiliteit is een voorwaarde voor een goed functionerende stad. Een van de drie speerpunten in deze bestuursperiode (2014–2018) is het bevorderen van de aantrekkelijkheid van Gouda voor inwoners, bedrijven en toeristen. Deze ambitie wordt overgenomen voor de gehele looptijd van dit Mobiliteitsplan.

Bereikbaarheid (auto), veiligheid en leefbaarheid (langzaam verkeer, woonomgeving) zijn communicerende vaten. De auto draagt bij aan de individuele verplaatsingsmogelijkheden en de economische ontwikkeling. Het gemotoriseerde verkeer kan echter ook een negatieve invloed hebben op de kwaliteit van de stad:

- minder ruimte voor het langzame verkeer en overige openbare functies;
- afname van de bereikbaarheid door congestie;
- omgevingshinder en verkeersonveiligheid.

We moeten een goede balans vinden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, waarbij het één niet ten koste hoeft te gaan van het ander. De negatieve effecten van de verkeershinder

willen we verminderen door stringenter keuzes te maken tussen het hoofdwegennet, het fietsnetwerk en de verblijfsgebieden.

Hoofdwegennet

bestaat uit de stadswegen en randwegen waarop het autoverkeer wordt gebundeld. De doorstroming staat centraal, waarbij we ook zorgen voor verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

Fietsnetwerk

zijn de doorstroomroutes opgenomen. Op de doorstroomroutes is het uitgangspunt prioriteit en kwaliteit (ruimte, verkeersveiligheid, doorstroming en comfort) voor de fietser.

Alle ruimte buiten het hoofdwegennet bestaat uit de verblijfsgebieden. De verblijfsgebieden zijn bedoeld voor het bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand verkeer (sluipverkeer). In de verblijfsgebieden is het gemotoriseerde verkeer welkom, maar schikt het zich naar de omgeving en de overige verkeersdeelnemers.



Verkeersnetwerken: ruimte verdelen tussen vervoerwijzen en functies optimaal benutten

2.4 Verkeersveiligheid: winst boeken

Een duurzaam verkeersveilige infrastructuur is nodig om het aantal ongevallen te verminderen.

We willen het aantal verkeersslachtoffers gedurende de looptijd van het Mobiliteitsplan (10 jaar) met 50% verminderen en we streven naar 0 verkeersdoden. Daartoe zetten we in op duurzaam veilige infrastructuur, educatie en handhaving. Over 10 jaar willen we het aantal jaarlijkse verkeersslachtoffers teruggebracht hebben van ongeveer 60 tot maximaal 30.

De aanpak en het succes zullen mede worden bepaald door keuzes die we maken op het gebied van de verkeersstructuur en de ruimteverdeling tussen het langzame en gemotoriseerde verkeer. We moeten extra aandacht hebben voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers, personen met een lichamelijke functiebeperking). Buiten de randwegen en stadswegen moet het gemotoriseerde verkeer zich meer gaan aanpassen ten gunste van de veiligheid van het langzame verkeer.

2.5 Duurzame mobiliteit: meer fietsen

De duurzame stad heeft de toekomst. Het klimaatakkoord (Parijs, 2015) betekent dat ook voor het mobiliteitssysteem een transformatie nodig is: het moet schoner en zuiniger en we gaan meer duurzame energie gebruiken. Op dit vlak zal vooral de markt haar werk moeten doen. Daar waar het nodig en mogelijk is, ondersteunen we ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Onze actieve rol ligt vooral op het vlak van het fietsverkeer. De fiets is het duurzame vervoermiddel 'avant la lettre'. In Gouda wordt al veel gefietst. We willen het gebruik van de fiets verder vergroten door een uitstekend fietsklimaat te bieden. Voor een uitstekend fietsklimaat is het nodig dat we ruimte maken voor de fietser. Doordat de 'speelruimte' beperkt is, zijn hier en daar principiële keuzes en slimme oplossingen noodzakelijk. Als de fiets veilig, sneller en gemakkelijker is dan de auto, neemt de aantrekkelijkheid om te fietsen toe.

De compactheid van Gouda (met fietsafstanden van minder dan 6 km en verplaatsingen tot vaak maximaal 20 minuten) biedt uitstekende fietskansen, temeer daar de ruimtelijk fysieke grenzen van de hoofdinfrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer binnen de stad bereikt zijn.

Voor een gezonde duurzame stad is de toename van het fietsgebruik een kans. En hoe paradoxaal het ook lijkt: ook voor het economisch weggebonden gemotoriseerde verkeer is dat van groot belang. Meer fietsen betekent immers een betere benutting van de weginfrastructuur door het (noodzakelijk weggebonden) gemotoriseerde verkeer.

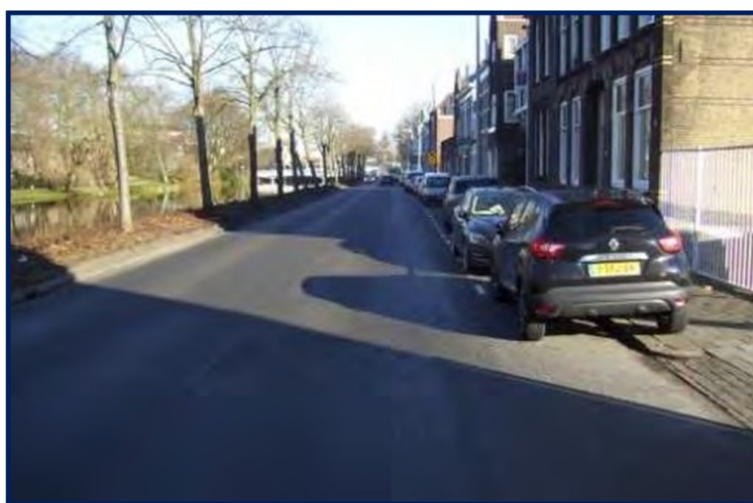


2.6 Binnenstad: verblijven en ontmoeten

De binnenstad is een verkeersluw gebied. Het wordt vooral gebruikt door bestemmingsverkeer (parkeren) en fietsers. De singels rondom de binnenstad vormen nu nog kortsluitroutes tussen delen van het hoofdwegennet, en worden daardoor ook gebruikt door doorgaand gemotoriseerd verkeer. De singels hebben echter ook een belangrijke functie voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer. Ze bieden in potentie een aantrekkelijk (historisch) stadsbeeld.

De belangrijkste opgave voor de binnenstad en de singels is het beeld en de beleving van historische stad te borgen of zelfs te versterken, een aangenaam fietsklimaat te bieden, en te zorgen voor een goede bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen.

- Voor de binnenstad inclusief de singels betekent dat onder meer:
- het verminderen van het doorgaande gemotoriseerde verkeer en het ontwarren van de verkeersknoop Kleiwegplein, waardoor de bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer (parkeren) toeneemt en de wachttijden afnemen;
- het bieden van meer ruimte en comfort voor de fietsers;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het versterken van het historisch stadsbeeld op de singels (inrichting) als unique selling point voor onze eigen bewoners en bezoekers (economische waarde);
- het bieden van gastvrijheid en een goede bereikbaarheid voor onze bezoekers, waarbij we rekening houden met de ambitie om te groeien naar 1.000.000 bezoekers per jaar.



Voetgangersgebied en singels

2.7 Parkeren: verdelingsvraagstuk

Zoals ook geldt voor de infrastructuur, zullen we de beschikbare ruimte om te parkeren optimaal moeten gebruiken. Het parkeren is vooral een vraagstuk van verdeling, financiering en ruimtegebruik. Dat betekent dat de rol van de gemeente met name ligt op het bieden van mogelijkheden om de parkeer ruimte optimaal te benutten en te verdelen en toe te delen aan gebruikers waaraan we prioriteit willen geven.

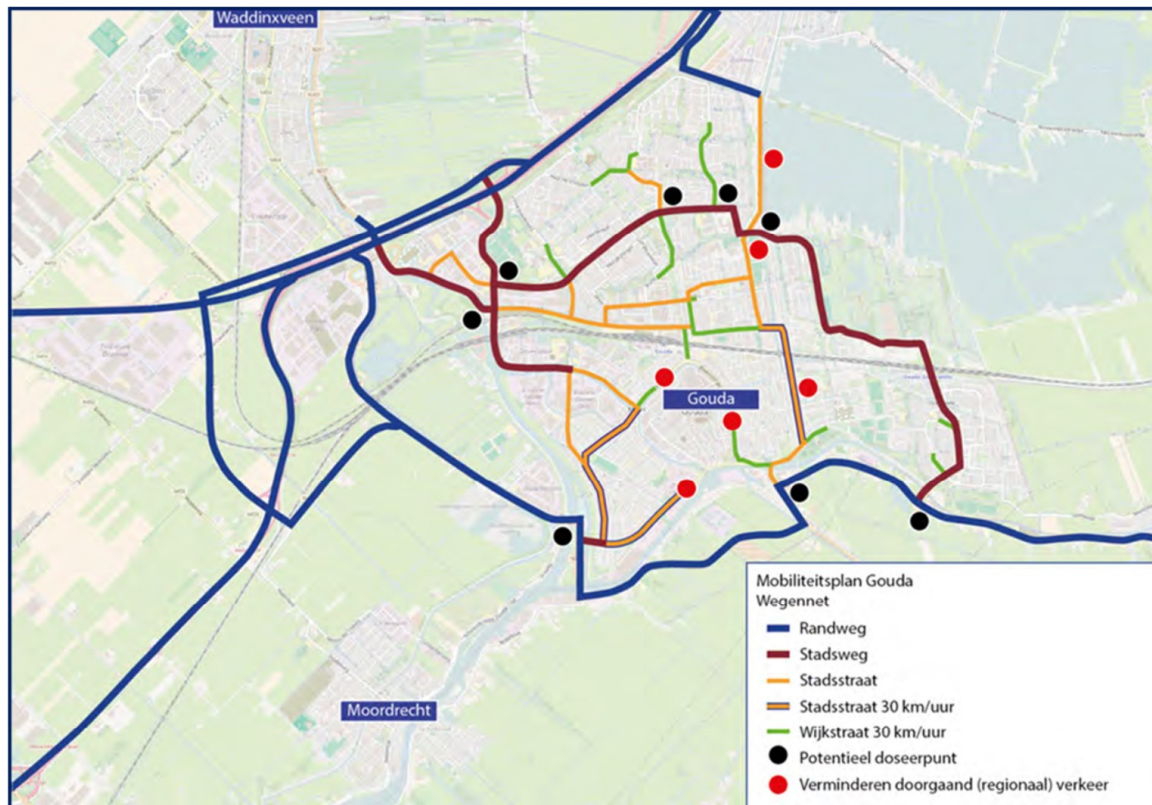
Ook heeft de gemeente een rol in het maken van afwegingen bij het verdelen van de openbare ruimte over meerdere functies zoals spelen, groen, verblijven, straatmeubilair, stallen van fietsen en parkeren.

Sinds de laatste uitbreidingen in en rond de binnenstad (Stationsgarage, Klein Amerika, Bolwerkgarage) is het parkeren voor binnenstadbezoekers goed geregeld en is er voldoende ruimte voor de toekomst (groei van het aantal bezoekers). Er zijn nog wel parkeervraagstukken als het gaat om de bewoners van de binnenstad en de woonwijken.

De technologische ontwikkelingen bieden ons meer mogelijkheden om de parkeer ruimte op een kostenefficiënte wijze te verdelen. Digitalisering in de parkeerwereld vergroot het gebruikersgemak en verlaagt de exploitatiekosten. In de woonwijken kan de inzet van parkeerregulering (betaald parkeren met vergunningen) zorgen voor een 'eerlijke' verdeling en het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit.

Bij het zoeken en vinden van oplossingen voor parkeervraagstukken hanteren we de volgende principes:

- eerst benutten (onder andere private parkeerplaatsen, meer deelauto's), verdelen (parkeerregulering) en beprijzen (differentiëren en betalen naar gebruik);
- daarna pas bouwen (als dat past binnen een structureel sluitende parkeerexploitatie en meerwaarde biedt voor de kwaliteit van de openbare ruimte);



Doseerpunt: locatie waar verkeerslichten op een bepaald moment de capaciteit van een bepaalde richting van het gemotoriseerde verkeer beperken, zodat de doorstroming op het vervolg van het traject goed blijft. Het doseerpunt is een bewust gekozen locatie waar eventuele vertraging optreedt, waardoor de verkeershinder (auto, fiets) in andere delen van het netwerk verminderd wordt.

3. Verkeersnetwerken

3.1 Samenhang verkeersnetwerken

Alle vervoerwijzen hebben verkeersruimte nodig. Dat vraagt om keuzes. In dit hoofdstuk zijn de wensenbeelden voor de verkeersnetwerken opgenomen. Daarbij is uitgegaan van de volgende principes:

1. Willen het gemotoriseerde verkeer bundelen op een (beperkt) aantal hoofdwegen. Deze wegen hebben de belangrijkste doorstroombaanfunctie, waarbij we ook moeten zorgen voor verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.
2. Het bundelen van het gemotoriseerde verkeer biedt mogelijkheden om op andere kwetsbare routes de verkeersdruk te verminderen en de kwaliteit voor de fietser te verhogen.
3. De belangrijkste fietsroutes lopen zo min mogelijk langs de hoofdwegen. Het fietsen moet vooral aangenaam zijn in een wat rustigere en leuke omgeving.

De voorstellen voor het voetgangersverkeer zijn opgenomen in de hoofdstukken over verkeersveiligheid en leefbaarheid.

3.2 Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet bestaat uit drie typen wegen en straten (zie kaartbeeld op vorige pagina): de randwegen, de stadswegen en de stadsstraten.

Randwegen

1. We willen het (regionale) gemotoriseerde verkeer zo snel mogelijk afleiden naar de randwegen die aan 'buitenzijde' van de stad liggen. De randwegen sluiten aan op de 'poorten' van de stad. Ze spelen een belangrijke rol voor het externe verkeer (herkomst of bestemming buiten Gouda) en bij voorkeur ook bij interne verplaatsingen.

De randwegen maken deel uit van de regionale wegenstructuur die opgenomen is in het Regionale Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) van de Regio Midden-Holland. Eind 2016 zijn de Moordrechtboog en de Gouwekruising (parallelstructuur) geopend. Daarmee wordt een betere ontsluiting geboden voor Gouda-west. De Gouwekruising ontlast het Gouweaquaduct op de A12.

2. De stadswegen bundelen en verdelen het verkeer in de stad van en naar de wijken, de binnenstad en de bedrijventerreinen. In de stad zijn de stadswegen de doorstroomroutes. Die zijn van belang voor de (economische) bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid (elders verkeersdruk verminderen of vermijden). We willen het autoverkeer bundelen op routes die daar het meest geschikt voor zijn.

Het vrachtverkeer naar de bedrijventerreinen wordt afgewikkeld over de stadswegen. Dat zijn ook de routes voor eventuele LZV's (lange zware vrachtoertuigen met een lengte van maximaal 25,25 meter en een gewicht van maximaal 60 ton, die rijden op wegen die daarvoor zijn vrijgegeven).

3. De stadsstraten verzamelen en verdelen het gemotoriseerde verkeer van en naar de bestemmingsgebieden. De stadsstraten zijn de schakels van/naar de randwegen en de stadswegen. De stadsstraten hebben geen functie voor doorgaand regionaal verkeer, zijn belangrijk voor fietsers en maken deel uit van de wijkstructuren. De ruimte op de stadsstraten is vaak beperkt. De stadsstraten vragen om een goede overstekbaarheid en een goede balans tussen de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie.

De verkeerskundige uitgangspunten en ontwerpprincipes voor het hoofdwegennet zijn opgenomen in bijlage 1.

Structuurveranderingen voor een betere kwaliteit in de stad	
Geen grote nieuwe infrastructuur	In het vorige Mobiliteitsplan (2007) waren twee nieuwe schakels opgenomen: de 'Mijstunnel' en de 'Westelijke stadsentree'. Na de reconstructie van het kruispunt Burgemeester van Reenensingel–Goudse Poort en van het Hamstergat blijkt de toegevoegde waarde van een tunnel (tussen Hamstergat en de Spoorstraat) gering te zijn. Een 'Mijstunnel' trekt vooral verkeer weg van het Hamstergat, maar bijvoorbeeld niet uit de Spoorstraat. Een 'Mijstunnel' draagt niet bij aan het vergroten van de bereikbaarheid en ook niet aan het verminderen van de verkeersdruk op de singels. Een 'Westelijke stadsentree' biedt mogelijkheden om de verkeersdruk in het zuidwestelijk deel van Gouda (Korte Akkeren) te verminderen. Daar staat tegenover dat elders binnen het bestaande stedelijk gebied de verkeersdruk weer zal toenemen, vooral rond de binnenstad. Dat leidt eerder tot een afname van de bereikbaarheid en de leefbaarheid dan tot een verbetering. Onderdeel van de 'Westelijke stadsentree' is een fietsverbinding. Die optie van een nieuwe fietsbrug willen we wel handhaven. De haalbaarheid van die nieuwe fietsbrug moet nader onderzocht worden. Met een nieuwe fietsbrug bereiken wij het volgende: – De ontsluitingsstructuur voor het fietsverkeer verbetert. – Westergouwe wordt beter bij de (binnen)stad betrokken. De omrijdfactor tussen Westergouwe en de binnenstad en het station (verhouding tussen de afstand over de weg en de hemelsbrede afstand) voor de fiets wordt verkleind van 1,9 naar ongeveer 1,25 (afname 1,2 km). De stad komt dichterbij Westergouwe te liggen en fietsen wordt aantrekkelijker. – Het autoverkeer blijft zo veel mogelijk gebruikmaken van de randwegen. Het autoverkeer wordt afgewikkeld op bestaande (aangepaste) infrastructuur (de randwegen, N207). Het op-

	timaal functioneren van de N207 wordt dan in verband met de ontwikkeling van Westergouwe en het verminderen van de verkeersdruk op de Koningin Wilhelminaweg belangrijker. Ook neemt het belang van verkeersmanagement en 'benutten' toe. Een optie is een dynamische routeverwijzing tussen Westergouwe en de binnenstad en tussen de A12 en Gouda ten zuiden van de spoorlijn en de Krimpenerwaard. Verder hebben projecten uit het RVVP en directe relatie met de bereikbaarheid van Gouda. De realisatie van directe verbindingen tussen de N11 en A12 in Westelijke richting (Bodegravenbogen) heeft effect op de N207. En tot slotte het verbreden van de A20 (Nieuwerkerk aan den IJssel tot Gouweaquaduct).
Autoverkeer meer naar de randwegen en stadswegen 	In het wegennet zijn de volgende ingrepen (in de gewenste volgorde) nodig om het gemotoriseerde verkeer meer te geleiden naar de randwegen en stadswegen, waardoor de verkeersdruk elders vermindert ten gunste van het verblijfsklimaat, het milieu en de veiligheid en het comfort van de fietser: – <i>Opheffen van het doorgaande (regionale) verkeer tussen de A12/Reeuwijk en de Schoonhovenseweg (N207).</i> Dit verkeer maakt gebruik van de as Bodegraafsestraatweg (noord en zuid)– Joubertstraat. Eén van de zoekrichtingen is het vereenvoudigen van het kruispunt Bodegraafsestraatweg–Goudse Houtsingel door de verbinding voor het autoverkeer tussen de Bodegraafsestraatweg noord en zuid op te heffen. Daardoor verbetert de doorstroming op de stadsweg en vermindert de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg, de Zwarteweg en de Joubertstraat. Aanvullend moeten we een verplaatsing van doorgaand verkeer vermijden door Achterwillens (via de Molenmeesterslag) en mogelijk ook via de Ridder van Catsweg. – <i>Opheffen van de doorgaande functie tussen de Rotterdamseweg en Goejanverwelledijk.</i> De functie van deze route voor het autoverkeer wordt structureel overgenomen door de Zuidwestelijke Randweg, met als toegangen tot de (binnen)stad de Goejanverwelledijk en de Goverwellesingel. Deze aanpassing biedt kansen voor: een aantrekkelijke fietsroute (als onderdeel van een regionale snelfietsroute), meer ruimte voor voetgangers en een zuidelijke poort naar de binnenstad (fietsers, verbinding met het GOUDasfalt-terrein, afzetlocatie touringcars en watervervoer). Aanvullend zijn circulatiemaatregelen op de grachten nodig om doorgaand verkeer noord-zuid door de binnenstad te vermijden. – <i>Opheffen van de doorgaande functie Blekerssingel/Fluwelensingel.</i> Eén van de zoekrichtingen is een uitbreiding van het parkeerterrein Klein Amerika tot op de singel, met een selec-

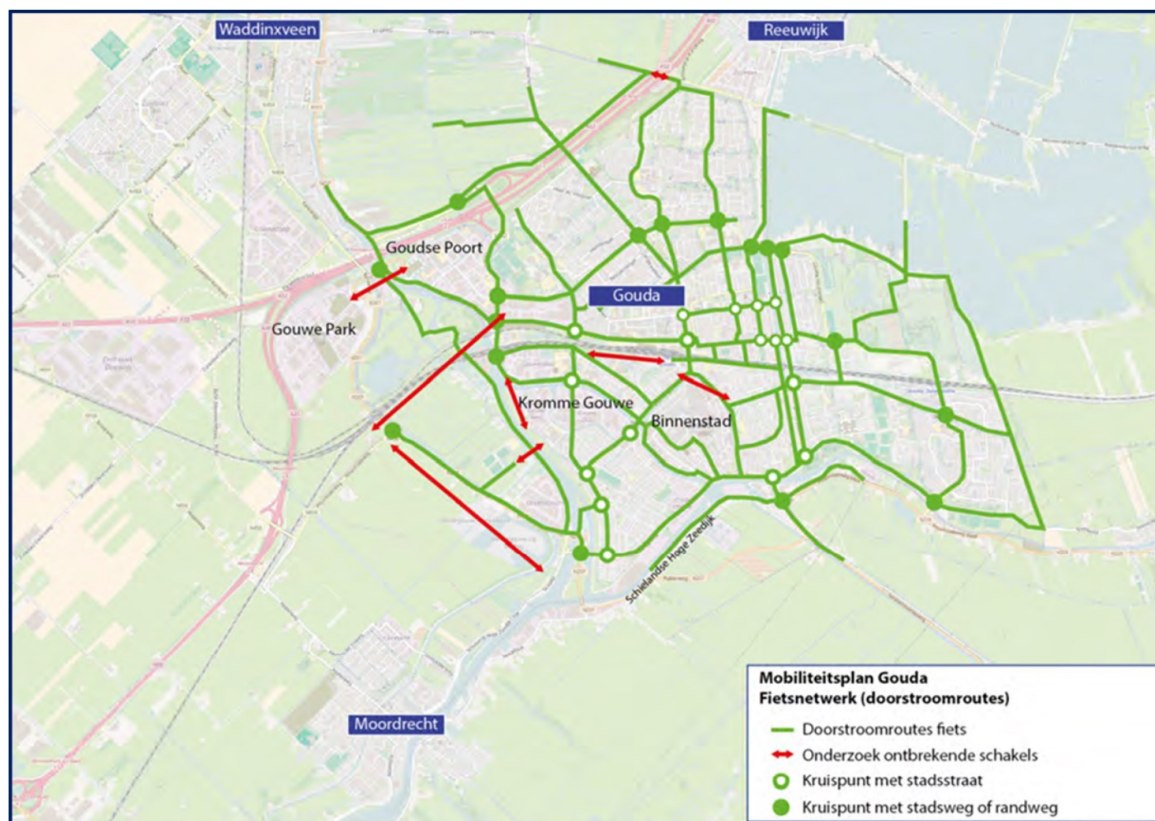
- tieve doorgang (openbaar vervoer, langzaam verkeer en belanghebbenden).
- *Opheffen van de doorgaande functie Kattensingel.* Een kansrijke zoekrichting is het opheffen van de verkeersrelatie Spoorstraat–Kattensingel (in twee richtingen) zodat ook het Kleiwegplein kan worden verkleind en kan functioneren zonder verkeerslichten.

Deze voorstellen zijn een uitkomst van een analyse van het wegennet met als doel meer verkeer te bundelen op de randwegen en stadswegen en doorgaande verkeersstromen (singels, A12– Zuidwestelijke Randweg) te voorkomen. Daartoe zijn diverse verkeersstructuren doorgerkend. Een van de conclusies was dat zonder enkele ‘dwingende’ ingrepen de gewenste effecten niet te bereiken zijn.

3.3 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk bestaat uit de doorstroomroutes voor de fiets. Dat zijn de ‘snelle’ en comfortabele routes waarop de fietser de hoogste prioriteit heeft. Op deze routes concurreert de fiets met de auto qua reistijd. Daarvoor zijn beperkte wachttijden en rechtstreekse routes noodzakelijk. Bij een aantal verbindingen is dat al het geval, maar sommige verbindingen vragen nog om verbeteringen. Op de doorstroomroutes van het fietsnetwerk staan de kwaliteit (doorstroming, comfort, verkeersveiligheid en beleving) van het fietsverkeer centraal. Het fietsen op doorstroomroutes moet vooral leuk zijn. De doorstroomroutes sluiten ook aan op de regionale kwaliteitsroutes (RVVP).

Het gemotoriseerde verkeer moet zich, zo nodig, qua vereersruimte (rijden en parkeren) en verkeersgedrag (sneheid) aanpassen. Op de doorstroomroutes van het fietsnetwerk is 30 km/uur voor het gemotoriseerde verkeer het uitgangspunt, tenzij de fietsvoorzieningen kwalitatief zodanig zijn (vrijliggende fietspaden) dat een hogere maximumsnelheid (50 km/uur) voor het autoverkeer verantwoord is. Buiten de doorstroomroutes zijn er uiteraard ook fietsvoorzieningen. De vorm daarvan hangt af van het type weg (voor verkeerskundige uitgangspunten zie bijlage 1).





Aangename fietsomgeving, prettige beleving en leuk fietsen

Fietsnetwerk: comfort, doorstroming en veiligheid	
Opbouw fietsnetwerk	Het fietsnetwerk is opgebouwd uit de volgende elementen: – verbindingen naar voorzieningen en gebruikte routes, die nu al veel worden gebruikt. – verbindingen vanuit de stad en de regio naar de bedrijventerreinen en de binnenstad (woon-werkverkeer); – aansluitingen op regionale verbindingen en op het knooppuntennetwerk; – leuke, mooie, aangename routes (langs watergangen, door een groene omgeving, in een verkeersluwe omgeving, door de historische binnenstad); – bestaande directe verbindingen (omrijdfactor¹ < 1,25) en bestaande snelle verbindingen (reistijd in spits < 1,2 dan reistijd per auto); – missing links: nieuwe schakels die sterk bijdragen aan routeverkortung en reistijdwinst, waardoor de fiets nog beter kan concurreren met de auto. Gouda beschikt over een fijnmazig netwerk, maar spoorwegen en waterwegen vormen op een aantal plekken een barrière. Het oplossen van deze knelpunten vraagt om forse investeringen. Daarom is nader onderzoek op haalbaarheid en prioriteitstelling nodig. Op regionaal niveau zijn directe (snel)fietsroutes gewenst naar Waddinxveen, Bodegraven, Boskoop, Bergambacht, Nieuwerkerk (Rotterdam, dit RVVP-project is al in voorbereiding), Ouderkerk en Moordrecht. Deze kernen liggen op een afstand van minder dan 15 km (goed te fietsen met een elektrische fiets) en leveren het nodige woon-werkverkeer naar Gouda op.
Meer ruimte voor de fiets	Op een aantal stads- en wijkstraten zijn nadere keuzes nodig voor de inrichting en het gebruik. Deze straten hebben nu één of meer van de volgende kenmerken: doorgaand verkeer ('sluipverkeer'), een te hoge verkeersbelasting (volgens de functie

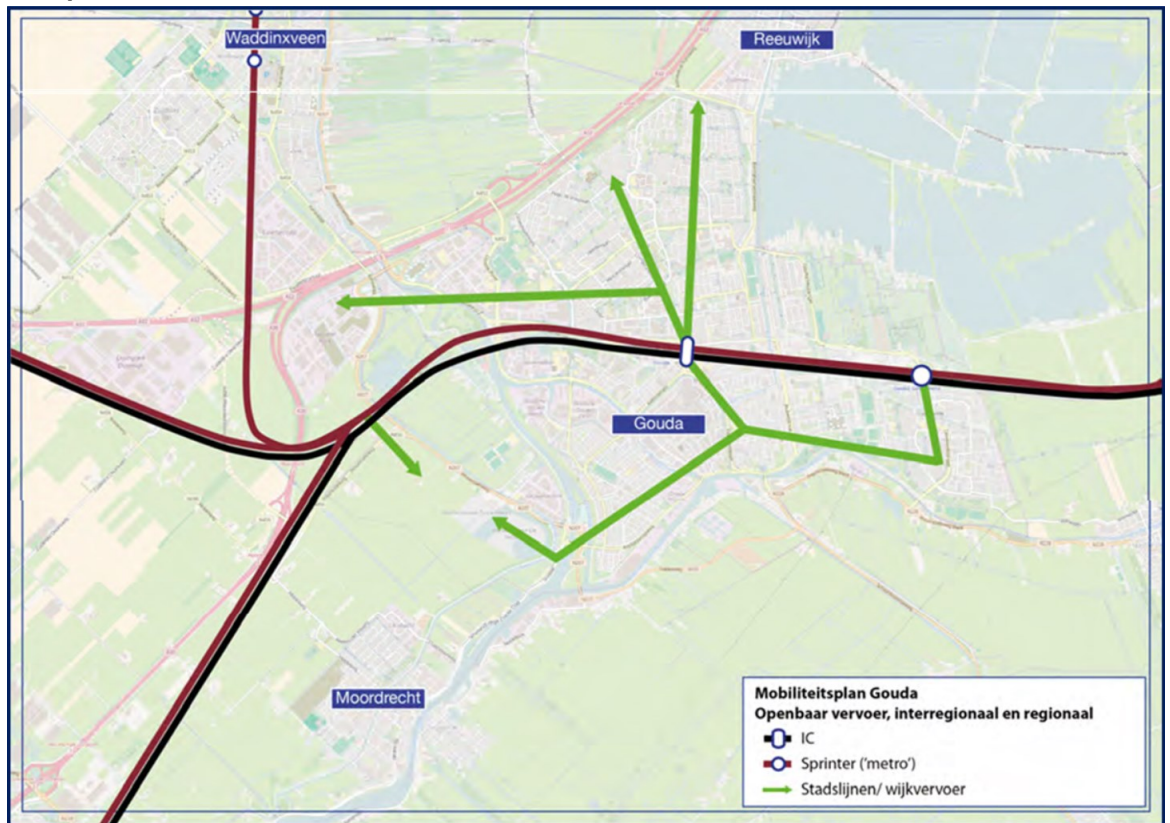
1) De omrijdfactor is de verhouding tussen de afstand over de weg en de hemelsbrede afstand.

van de weg), relatief veel ongevallen, weinig ruimte voor de fietser en onvoldoende kwaliteit van de openbare ruimte. Om deze knelpunten op te lossen en de ambities te verwezenlijken, zijn enkele principiële keuzes nodig. Het gaat om de singels rondom de binnenstad, het Kleiwegplein, de Nieuwe Veerstal, de Joubertstraat, de Koningin Wilhelminaweg, de Reigerstraat, de Lazaruskade en de Wachtelstraat. Op deze doorstroomroutes van het fietsverkeer is het uitgangspunt dat de kwaliteit en de verkeersveiligheid verbeterd worden. Zo nodig moet het autoverkeer zich aanpassen. Zoekrichtingen voor structurele verbeteringen zijn:

- versmallen van het trottoir;
- opheffen en elders vervangen van parkeervoorzieningen, parkeerstroken opheffen;
- instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- versmallen van de rijloper (geen as-markering) en bredere fietsstroken of fietspaden;
- de kwaliteit van een parallelle fietsroute, als die een volwaardig alternatief is, sterk vergroten;
- een fietsstraat instellen (als wordt voldaan aan de grenswaarden voor de intensiteit van het fiets- en autoverkeer);
- eenrichtingsverkeer instellen;
- verkeersmanagement (fietsverkeer 'vooruit' sturen) inzetten;
- veranderen van het wegbeeld van autoweg naar fietsweg (inrichting);
- verminderen van de verkeersbelasting van het gemotoriseerde verkeer door ingrepen in de verkeersstructuur.

Per 'probleemroute' worden op basis van de zoekrichtingen varianten uitgewerkt en keuzes voor de uitvoering gemaakt.

3.4 Openbaar vervoer

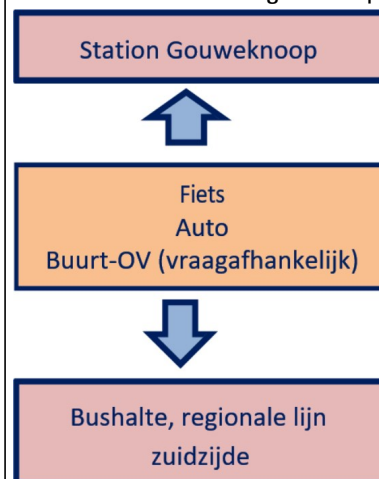


Station Goverwelle

Netwerk openbaar vervoer op verschillende schaalniveaus

Opbouw netwerk 	Het openbaarvervoernetwerk heeft verschillende schaalniveaus: <i>Regio</i> – interregionale intercitytreinverbindingen naar Utrecht en Den Haag/Rotterdam; – regionale treinverbindingen richting Rotterdam/Den Haag, Utrecht, Amsterdam (sprinters) en Alphen aan den Rijn (R-net); – regionale buslijnen die ook wijken binnen Gouda bedienen (binnenstad, Korte Akkeren, Boerhaavekwartier, Goudse Poort). <i>Stad, wijk en buurt</i> – Het stadsvervoer (bus) bedient zo veel mogelijk de stadsdelen, samen met de streeklijnen. De stadslijnen zorgen voor directe verbindingen met onder meer de binnenstad, het ziekenhuis, winkelcentra, de bedrijventerreinen en de stations (bereikbaarheidsfunctie). We streven naar gestrekte transversale lijnen (oost–west en noord–zuid). – Het buurt– en wijkvervoer (basismobiliteit) heeft primair een sociale functie (beschikbaarheidsfunctie). Het zorgt voor vervoer van deur tot deur voor speciale doelgroepen, maar ook voor iedereen als aanvulling op het ‘vaste’ netwerk. Het buurt– en wijkvervoer vormt het flexnet. Beschikbaarheid en vervoer van deur tot deur zijn belangrijker dan snelheid en directheid. De bestaande systemen Groene-HartHopper en Vervoerpunt– Gouda (voor ouderen en door vrijwilligers) voorzien al in vervoer van deur tot deur. Dergelijke systemen nemen in de toekomst in belang toe als het gaat om beschikbaarheid en een efficiëntere opzet van vaste stadslijnen. Daar waar de stadslijnen niet voldoende (gaan) functioneren (te lage kostendekkingsgraad) is vervanging door een flexibel systeem efficiënter en zelfs comfortabeler voor de reizigers. Voor het stadsvervoer en het flexnet bestaan verschillende financieringsbronnen (openbaar vervoer, leerlingenvervoer, WMO–vervoer). We zoeken naar een optimale invulling van de beschikbare budgetten. Optimaal wil zeggen: zo veel mogelijk reizigers voor de beschikbare middelen. Dat betekent ook dat het stadsvervoer, met weinig reizigers en een lage kostendekkingsgraad, (gedeeltelijk) kan worden vervangen door buurt– en wijkvervoer – en omgekeerd. Daartoe onderzoeken we ook of een stapsgewijze integratie van de verschillende aanbestedingen tot stand kan komen.
Westergouwe	Westergouwe ligt dicht bij de stad. Maar een busverbinding naar bijvoorbeeld station Gouda of de binnenstad levert een forse omweg op voor de reizigers. De bereikbaarheidsfunctie van een dergelijke buslijn is daarom gering, zal weinig reizigers trekken en een lage kostendekkingsgraad hebben. Daarom willen we (op termijn, onder regie van de Provincie) een traditionele stadslijn in Westergouwe vervangen door een ander concept: knooppunten die bediend worden door kleinschalig (automatisch)

openbaar vervoer op buurniveau. De knooppunten voor Westergouwe zijn station Gouweknoop en een bushalte aan de zuidzijde (regionale lijn). Voor de langere termijn is dit een ontwikkelingsoptie die voor meerdere delen van Gouda interessant kan worden. Vooruitlopend op een automatisch systeem willen we de kansen voor een vraagafhankelijk buurtsysteem in beeld brengen. Dit systeem is dan een feeder voor het reguliere openbaar vervoer.



Openbaar vervoer: aanbod en concurrentiepositie verbeteren

Netwerk, ketens en marketing

De (inter)regionale positie van Gouda in het openbaar vervoer is sterk. Die positie willen we nog verder versterken.

Het regionale netwerk

We blijven de ontwikkeling van station Gouweknoop (conform het RVVP) nastreven. We vinden dit station van belang voor de bedrijventerreinen in Gouda en Moordrecht en voor de nieuwe wijk Westergouwe. Het station is een overstappunt (ketenmobiliteit) voor automobilisten die gebruikmaken van de trein, maar mogelijk ook voor bezoekers van de binnenstad.

Een robuust openbaarvervoernetwerk wordt dichterbij gebracht door bestuurlijke afspraken rondom het HOV-net Zuid-Holland-Noord, als onderdeel van Randstadnet. De verbeterde spoorverbinding tussen Leiden en Utrecht, in combinatie met de verbeterde infrastructuur tussen Alphen aan den Rijn en Gouda (meer haltes in de nabijheid van bouwontwikkelingen), vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in Midden-Holland, samen met de intercityverbindingen naar de grote steden en Gouda als openbaarvervoerknooppunt in de regio. Ook een mogelijke R-net-verbinding tussen Schoonhoven en Gouda verbetert de bereikbaarheid van de regio (buslijn 197).

Alle treinverbindingen hebben een hoge frequentie, met uitzondering van de verbindingen naar de stations in Leidsche Rijn Utrecht (Vleuten, Terweijde, Leidsche Rijn, 2 x per uur). Vanwege de nabijheid is een verhoging van die frequentie gewenst volgens het concept van de Stedenbaan (wonen,

werken en recreëren dicht bij het openbaar vervoer brengen).

Meer woon-werkverkeer per openbaar vervoer

De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen per openbaar vervoer is in het algemeen matig tot slecht in vergelijking met de bereikbaarheid per auto. Binnen de huidige mogelijkheden wordt ingezet op:

- een snelle busverbinding tussen station Gouda en Goudse Poort (zonder tussenliggende haltes);
- directe doorstroomroutes voor de fietser tussen de (toekomstige) treinstations en de bedrijventerreinen Goudse Poort en Kromme Gouwe.

Binnenstad

De bereikbaarheid van de binnenstad per openbaar vervoer is zowel vanuit de regiokernen als vanuit de omliggende stedelijke gebieden goed. Wel is voor OV-reizigers een aantrekkelijke looproute gewenst tussen het station en de binnenstad. Daarvoor is een herinrichting van het Stationsplein, de Vredebest en het Kleiwegplein belangrijk. Ook kunnen concurrerende regionale openbaarvervoer-verbindingen door goede marketing en communicatie meer benut worden. In het openbaar vervoer reken je af per persoon, in het autoverkeer per voertuig. Daarom vormen groepstickets (winkelkaartjes en/of meermanskaartjes in de daluren) een belangrijk middel om meer winkelbezoekers voor het openbaar vervoer te laten kiezen.

Reistijd en betrouwbaarheid buslijnen

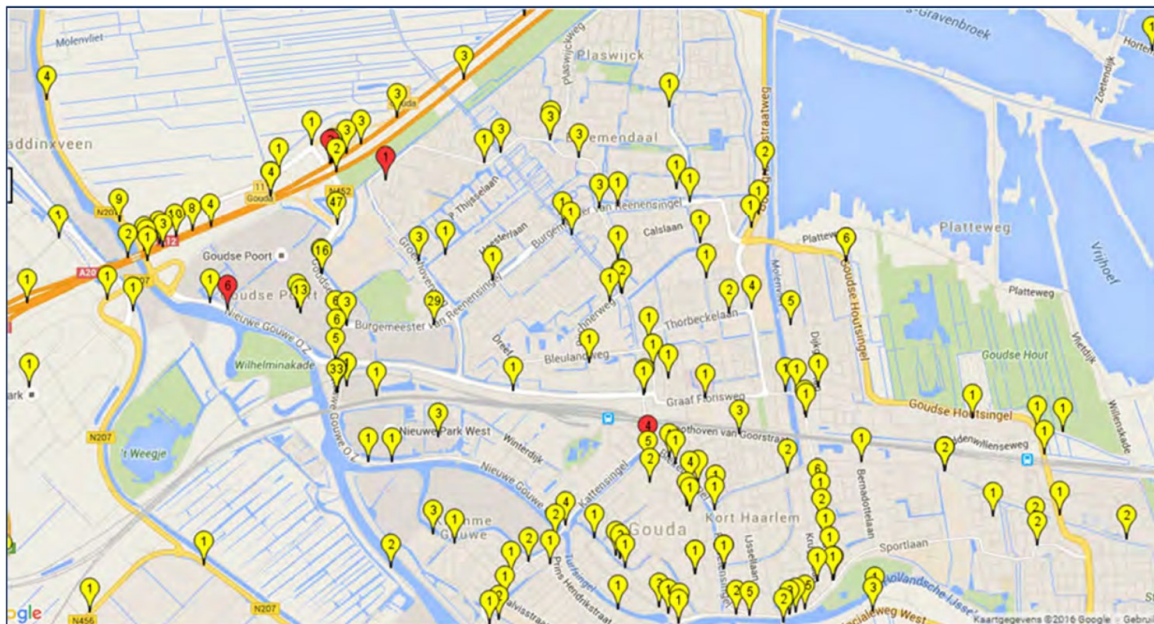
Voor de aantrekkelijkheid van de reiziger en vanuit het oogpunt van kostenefficiëntie moeten de stads- en regiobuslijnen direct, snel en betrouwbaar zijn. Op kruispunten met verkeerslichten wordt daarom het openbaar vervoer versneld afgewikkeld via (korte) busstroken en/of beïnvloeding van de verkeerslichten. Die beïnvloeding blijft echter niet 'onvoorwaardelijk': in de toekomst wordt die mede bepaald op basis van het aantal reizigers in de bus en het aantal kruisende fietsers.

In de verblijfsgebieden valt het openbaar vervoer (stadslijnen) eveneens onder het regime van 30 km/uur. Dat geldt bijvoorbeeld ook op de singels. Voor het openbaar vervoer wordt daar de doorstroming verbeterd door het aantal verkeerslichten te verminderen en de verkeersdruk te verlagen (minder doorgaand verkeer). In de verblijfsgebieden wordt rekening gehouden met de doorstroming en het comfort van het openbaar vervoer. Snelheidsremmers, in de vorm van bijvoorbeeld plateaus, worden daar toegepast in combinatie met haltes.

Bereikbaarheid en beschikbaarheid in de stad

Mede met het oog op de toekomst (autonome voertuigen, Westergouwe) willen we met de Provincie Zuid-Holland een verdere uitwerking geven aan een toekomstvast, robuust en betaalbaar opzet van het openbaar vervoer in de stad. We streven naar een optimale mix tussen aanbodgericht (sterke

buslijnen) en vraaggericht openbaar vervoer (zoals de GroeneHartHopper). Slecht gebruikte vaste lijnen worden vervangen door een flexibeler systeem dat maatwerk biedt. Dat moet leiden tot een kostenbesparing, maar gelijktijdig tot een betere bediening van de reiziger (van deur tot deur en beschikbaar in geheel Gouda).



Geregistreerde ongevallen 2010–2014, minimaal één gewonde, ook ongevallen met uitsluitend materiële schade **Rood** = aantal geregistreerde ongevallen 2010–2014, minimaal één dode

4. Verkeersveiligheid

4.1 Verkeersveiligheid moet beter

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een speerpunt in dit Mobiliteitsplan. De verkeersveiligheid in Gouda laat helaas nog te wensen over. Dat blijkt uit het ongevallenbeeld, dat in werkelijkheid nog ernstiger is doordat de registratie van de ongevallen in de periode 2010–2013 slecht was.

Opvallend is dat er in Gouda enkele routes zijn waarop het ongevallenbeeld ongunstig is. Dat vraagt dan ook om een integrale aanpak van deze routes in samenhang met een wijziging in de verkeersdruk, het snelheidsgedrag en de ruimte voor het langzame verkeer.

4.2 Duurzaam veilige infrastructuur

Duurzaam veilige infrastructuur: voorkomen is beter dan genezen

Duurzaam veilige verkeersvoorzieningen

De gemeente heeft als wegbeheerder een verantwoordelijkheid op het gebied van verkeersveiligheid. Nieuwe infrastructuur wordt ingericht volgens de principes van 'duurzaam veilig'. Dat geldt ook voor herinrichtingen in het kader van groot onderhoud en projecten. Daar waar veel letselongevallen plaatsvinden, gaan we al eerder aan de slag.

Voor een duurzaam veilige infrastructuur worden de volgende principes gehanteerd:

- De maximumsnelheid is overal 30 km/uur, behalve op de randwegen (80 km/uur), de stadswegen (50 of 70 km/uur) en de stadsstra-

	ten (50 km/uur, tenzij 30 km/uur noodzakelijk is voor de veiligheid van de fietser). – Er is een scheiding van verkeerssoorten op de randwegen, stadswegen en stadsstraten (fietspaden) en wijkstraten (fietsstraten), en een menging van verkeer in de verblijfsgebieden (30 km/uur). – Er is voldoende ruimte voor de fietser op fietspaden en fietsstraten. Daar waar ruimtelijke keuzes moeten worden gemaakt, is de verkeersveiligheid van de fietser leidend. – De verblijfsgebieden worden ingericht overeenkomstig de functie en het gewenste gedrag (smalle rijbanen zonder as-markering en parkeren op de rijbaan, gelijkwaardige wegen en straten en dus geen voorrangse regelingen, korte rechtstanden en/of snelheidsremmende voorzieningen, mogelijk afwijkende principes op fietsstraten). – Er zijn schoolzones rond basisscholen. – Er zijn veilige kruispunten en oversteekvoorzieningen. – Er is speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers, scholieren (per fiets en lopend), ouderen en verkeersdeelnemers met een lichamelijke functiebeperking. – Op kruispunten wordt het uitzicht niet belemmerd door groenvoorzieningen of objecten. Op rotondes krijgt de fietser voorrang. Een verkeersregelinstallatie heeft de voorkeur boven een rotonde als er te weinig ruimte is voor een rotonde of een rotonde te weinig capaciteit biedt of als we moeten kunnen 'sturen' (bijvoorbeeld doseerpunten, doorstroomroutes). Vanwege het risico van schijnveiligheid wordt zeer terughoudend omgegaan met zebra's. Uitzonderingssituaties zijn locaties met veel voetgangers en autoverkeer met lage snelheid (op maximaal één rijstrook) en een uitstekende zichtbaarheid. Ook rotondes lenen zich soms voor een zebra. In een zone van 400 meter rondom voorzieningen (onderwijs, winkels zorg, OV-haltes) is extra aandacht nodig voor de oversteekplaatsen voor voetgangers. Voor het middelbaar onderwijs geldt dit voor een zone van 1.000 meter voor de oversteekplaatsen voor fietsers.
--	---

4.3 Routes en kruispunten

Extra aandacht voor en inzet op de 'probleemroutes en locaties'	
Prioriteit voor onveilige routes en locaties	Dankzij de registratie van ongevallen hebben we een beeld van de locaties waar veel veiligheidswinst te behalen is: – Goudse Poort (wegvakken en kruispunten) en Burgemeester van Reenensingel (ten westen van Goudse Poort): vooral auto's gerelateerd aan te hoge snelheid; – Hoge Gouwe, Bogen, Ridder van Catsweg (ten noorden van Burgemeester van Reenen-

	singel), Bloemendaalseweg: geen voorrang verlenen op kruispunten; – Blekerssingel, Kleiwegplein, Wachtelstraat, Reigerstraat, Koningin Wilhelminaweg, Raam, Joubertstraat, Sportlaan, Goejanvervelledijk, Goudkade-Industriestraat, Hanzeweg-Nieuwe Gouwe O.Z.: diverse typen ongevallen, waaronder met fietsers.
--	---



Veilige kruispuntoplossing in verblijfsgebied

4.4 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Kwetsbare verkeersdeelnemers	
Fietsers, bromfietsen, voetgangers 	Bijna 60% van de geregistreerde (2010–2014) verkeersslachtoffers in Gouda (n=237) is fietser (36%) of bromfietser (23%). Voor fietsers en bromfietzers gaan we uit van: – duurzaam veilige infrastructuur; – aanpak van de onveilige routes; – bromfietzers op de rijbaan (alleen op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur en één rijstrook per richting); – vermindering van de eenzijdige ongevallen (verminderen van paaltjes, weghalen van 'varkensruggen', verlichting op solitaire fietspaden van het fietsnetwerk, kantmarkering of bermstroken voor fietspaden met een berm, gladheidsbestrijding op de doorstroomroutes). Het aantal geregistreerde ongevallen met voetgangers is lager (n=8) dan dat met (brom)fietsers. De ongevallen zijn divers van aard. Voor voetgangers richten we ons vooral op de oversteekvoorzieningen.
Schoolroutes	Voor de bereikbaarheid van de scholen zijn veilige fietsroutes essentieel. Ook hebben de oversteekvoorzieningen hier de eerste aandacht. De



schoolomgeving (basisschool) is op de eerste plaats het domein van de voetganger en de fietser (schoolzone, erf, maximaal 15 km/uur). Voor de basisscholen gaan we uit van een schoolomgeving die vrij is van parkeer- en verkeerschaos op de tijdstippen van halen en brengen. De ouders van de leerlingen spelen een belangrijke rol in het mobiliteitsgedrag op weg naar en rondom de basisscholen. Zij hebben een verantwoordelijkheid op het gebied van verkeersveiligheid. Door de inrichting en parkeerverboden willen we voorkomen dat er pal voor de deur van de school geparkeerd wordt. De parkeerplaatsen liggen wel in de buurt van de school, maar niet voor de deur. Vanaf de parkeerplaatsen moeten de schoolkinderen de school zelfstandig kunnen bereiken.

Samen met de school (bestuur, leerkrachten, ouders, scholieren) beoordelen we de looproutes en brengen we, als daartoe aanleiding is, verbeteringen aan. Voorwaarde is echter wel dat de basisschool actief is op het gebied van verkeersveiligheid (verkeerslessen en het stimuleren van lopen en fietsen naar school, 'veiligheidslabel') zodat de inspanningen en investeringen elkaar versterken.



Geregistreerde letselonegevallen fiets 2010-2014



Geregistreerde letselonegevallen bromfiets 2010–2014

4.5 Inclusieve samenleving

Ontwerpen vanuit diverse invalshoeken

Inclusieve samenleving



In het VN-verdrag staat dat personen met een beperking toegang moeten hebben tot de fysieke omgeving en tot vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden. De gemeente Gouda gaat verder werken aan een inclusieve samenleving: een samenleving die algemeen toegankelijk is. In een inclusieve samenleving kan iedere burger, met of zonder beperking, volwaardig meedoen. Het huidige overheidsbeleid is gericht op het langer thuis blijven wonen van ouderen. Dat stelt ook eisen aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte en de voorzieningen.

Om personen met een lichamelijke functiebeperking zelfstandig te kunnen laten deelnemen aan het verkeer (integrale toegankelijkheid) zijn er speciale voorzieningen en kaders nodig voor routes, locaties, kruispunten, voorzieningen, het openbaar vervoer en parkeren. Uniformiteit in de aanpak is van groot belang, net als het herhalen van succesvolle toepassingen, het consequent uitvoeren van richtlijnen (opnemen in gemeentelijke leidraad Inrichting Openbare Ruimte) en het hanteren van kaders bij projecten en onderhoudswerkzaamheden. Er is hier ook een samenhang met de regels voor uitstallingen (obstakelvrije routes) en het parkeren van fietsen. Als beheerder van de openbare ruimte heeft de gemeente een regierol op het gebied van toegankelijkheid.

	Voor deelname aan het verkeer zijn de volgende voorzieningen nodig: – brede trottoirs (minimaal 1,50 meter); – obstakelvrije routes (ook parkeren van voertuigen op het voetpad tegengaan); – trottoirverlagingen bij kruispunten en oversteekplaatsen; – toegankelijkheid van het openbaar vervoer (naar de halte, van de halte naar het voertuig, en in het voertuig); – oversteekvoorzieningen; – parkeerplaatsen voor gehandicapten (aantal en voldoende breed); – geleidelijnen (ribbeltegels) voor visueel gehandicapten; – verkeerslichten met akoestisch signaal en groentijdverlening (op aanvraag). We willen het akoestische signaal standaard toepassen zonder overlast (in de rustige uren) voor de omgeving. Dat kan door het niveau van het geluidsignaal op aanvraag tijd- of omgevingsafhankelijk te maken (drukknop of app). Daarnaast gaan digitale hulpmiddelen een grotere rol spelen. We willen met de belangenorganisaties in beeld brengen welke toepassingen voor Gouda nuttig zijn en versneld tot extra resultaten kunnen leiden. Behalve de ‘solitaire’ voorzieningen voor personen met een lichamelijke functiebeperking worden ook de volgende routes en verbindingen beoordeeld en zo nodig integraal verbeterd: – tussen busstation en treinstation; – tussen treinstation en binnenstad; – het voetgangersgebied; – tussen bushaltes en het ziekenhuis; – tussen parkeerplaatsen en winkelcentra; – tussen bushaltes en openbare gebouwen zoals gemeentehuis, bibliotheek, scholen, verzorgings- en verpleeghuizen en woon- of activiteitenvoorzieningen voor senioren en mensen met een lichamelijke functiebeperking; – per buurt een ‘wandelaroute’. Uitwerking vindt projectgewijs plaats bij herinrichtingen, in overleg en samenwerking met de GAB (Goudse Adviesraad voor mensen met een Beperking).
--	---

4.6 Gedrag en handhaving

Gedrag en houding	
Verkeerseducatie en training	Verkeerseducatie op basisscholen en in het voortgezet onderwijs is belangrijk om kinderen de vaardigheden aan te leren die nodig zijn om aan het verkeer deel te nemen. Speerpunten en doelgroepen zijn: veilig fietsen, geen smartphone gebruiken als je fietst, ouders (vooral gebruikers van scootmobielen) en scholieren (‘schoolopseef’ en ‘totally-traffic’). De gemeente heeft onder andere een faciliterende rol bij de besteding van de regionale middelen (ROVZH: Regionaal Ondersteuningsbu-

	reau Verkeersveiligheid Zuid-Holland) ter bevordering van de verkeersveiligheid. Jaarlijks wordt een programma opgesteld in samenwerking met het ROVZH, de politie (handhaving) en VVN. Tevens sluiten wij aan bij het Regionaal Actieprogramma Verkeersveiligheid dat iedere 3 jaar wordt opgesteld.
--	---

Handhaving	De gemeente Gouda heeft niet de bevoegdheden om zelf de handhaving op verkeersovertredingen te regisseren en uit te voeren. Een goede inrichting beperkt de noodzaak tot handhaving, maar maakt die niet volledig vermijdbaar. Voor de verkeersveiligheid en de vermindering van verkeersoverlast blijft handhaving essentieel. We willen daarom in overleg met de politie werken aan de meest efficiënte aanpak, volgens de volgende principes: – camera's (snelheid en rood licht) op een aantal (wisselende) locaties op de stadswegen die tegelijk een functie kunnen hebben voor de monitoring (inwinnen gegevens) en het verkeersmanagement; – periodiek toezicht en handhaving op de stadsstraten en wijkstraten gericht op gedragsbeïnvloeding (publieksvriendelijke actie), snelheidshandhaving (in combinatie met 'smileys') en het tegengaan van parkeren op fietsstroken en trottoirs; – periodieke analyse van het snelheidsgedrag in de verblijfsgebieden op basis van GPS-gegevens, zodat we onze prioriteiten (speerpunten) voor de infrastructuur en handhaving (in combinatie met de kwetsbare verkeersdeelnemers) kunnen selecteren; – tegengaan van hardnekkig onveilig gedrag, zoals het gebruik van de smartphone op de fiets.
-------------------	--

4.7 Subjectieve verkeersonveiligheid

Subjectieve verkeersonveiligheid	
Buurtlabel 	Subjectieve onveiligheid hoeft niet te betekenen dat locaties onveilig zijn. Subjectieve onveiligheid kan juist leiden tot 'behoedzaam' verkeersgedrag. Daar staat tegenover dat subjectieve onveiligheid wel inzicht geeft in locaties en routes die getoetst kunnen worden op een verhoogd risico en op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig (risicogestuurd aanpak). Buurtinitiatieven ter verbetering van de verkeersveiligheid ondersteunen we. Ingebrachte knelpunten toetsen we op de principes van Duurzaam Veilig met prioriteit voor schoolroutes, schoolomgeving, winkelomgeving en snelheidsgedrag. Voor een optimaal effect van investeringen en inspanningen geven we prioriteit aan buurten met een 'Buurtlabel' en actieve wijkteams. Het Buurtlabel wordt door Veilig Verkeer Nederland toegekend voor een periode van drie jaar. Bewoners laten daarmee zien dat zij blijvend meewerken aan een verkeersveilige woonomgeving in



Verblijfsgebied: evenwicht tussen ruimtelijke kwaliteit, inrichting, verkeersfunctie en aangepast verkeersgedrag (30 km/uur)

5. Leefbaarheid en duurzaamheid

5.1 Communicerende vaten

De kwaliteit van de stad wordt mede bepaald door de manier waarop het verkeer is georganiseerd en de overlast door het gemotoriseerde verkeer wordt beperkt. De gebieden buiten het hoofdwegennet zijn de verblijfsgebieden. Daar is het gemotoriseerde verkeer ondergeschikt aan het gebruik van de openbare ruimte door langzaam verkeer, voor spel en sport, en voor ontmoetingsruimten (winkel, voorzieningen, groen).

De ontwikkeling naar duurzame mobiliteit heeft positieve effecten op de stad: elektrische voertuigen leveren geen uitstoot op en maken minder geluid. Meer fietsen betekent meer vitaliteit en gezondheid, minder emissie en minder ruimtebeslag (per verkeersdeelnemer).

5.2 Verblijfsgebieden

30 km/uur is de regel, sneller de uitzondering

30 km/uur uitbreiden	De standaard in de stad is 30 km/uur, behalve op onderdelen van het hoofdwegennet (randweg, stadswegen en enkele stadsstraten). De 30 km/uur-gebieden worden uitgebreid met de straten waar de intensiteit minder dan 4.000 mvt/etmaal bedraagt (prognose). Dit geldt ook voor enkele stadsstraten zolang de fietsvoorzieningen daar nog niet de gewenste kwaliteit hebben (bijvoorbeeld Joubertstraat, Wachtelstraat, Reigerstraat, Koningin Wilhelminaweg). Ook in de wijkstraten geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dat betekent dat de inrichting daarop wordt afgestemd, waarbij rekening wordt gehouden met de busroutes en de hoofdroutes van de hulpdiensten. Deze routes krijgen geen steile verkeersdrempels.
Sluipverkeer	De verblijfsgebieden zijn voor het herkomst- en bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer is verkeer dat via een verblijfsgebied van de ene stadsweg of stadsstraat naar een andere stadsweg of stadsstraat rijdt. Als het doorgaande ver-

	keer meer dan 15% uitmaakt van het verkeer bij de aansluiting met de stadsweg of stadsstraat, is er sprake van sluipverkeer. Dan zijn er maatregelen nodig. Bij de keuze voor bepaalde maatregelen werken we in deze volgorde: 1. Communicatie en gedragsbeïnvloeding; 2. Inrichtingsmaatregelen (zoals profielaanpassingen, fietsstraten, shared space, verkeerssluizen, plateaus); 3. Verkeers(circulatie)maatregelen die stimulerend werken op gewenste routekeuze; 4. Een combinatie van voorgaande maatregelen; 5. Verkeersmaatregelen die dwingend werken op gewenste routekeuze.
Wijkstraten	Binnen de verblijfsgebieden liggen de wijkstraten. De wijkstraten hebben op wijkniveau een verzamelfunctie. Ze sluiten aan op stadswegen of stadsstraten en verbinden dus het verblijfsgebied met het hoofdwegennet. De verkeersintensiteit is op de wijkverzamelstraten hoger dan in de rest van het verblijfsgebied. Dat vraagt speciale aandacht voor de fietsvoorzieningen (fietsstrook, fietspad), de verkeersveiligheid en de oversteekvoorzieningen.
Voetgangersruimte	Aangename loopverbindingen zijn gewenst: – op de as station–binnenstad–Hollandsche IJssel; – tussen de parkeervoorzieningen en de binnenstad; – langs de Hollandsche IJssel, langs de Nieuwe Gouwe en door de Goudse Hout; – in de binnenstad: historische en monumentale wandelroute(s).

5.3 Binnenstad en omgeving

Meer bezoekers en toch verkeersluwer	
Historisch beeld 	Gouda is interessant voor (internationale) bezoekers. De stad is uitstekend lopend en fietsend te ontdekken. Het station (trein, bus, parkeren) en de Nieuwe Veerstal (boot, parkeren) zijn de 'poorten' voor de binnenstad met aantrekkelijke entrees aan de noord- en zuidzijde (Stationsplein en het Schiedlands Hoge Zeedijk/Nieuwe Veerstalplein). Het realiseren van verkeersluwe en parkeerarme routes en ruimtes versterkt het historisch profiel en de economische positie.
Bezoekerstoename	Het is eerst zaak om het potentieel aan nieuwe bezoekers te interesseren voor een bezoek aan Gouda. Mobiliteit speelt een rol in het aanbod van arrange-

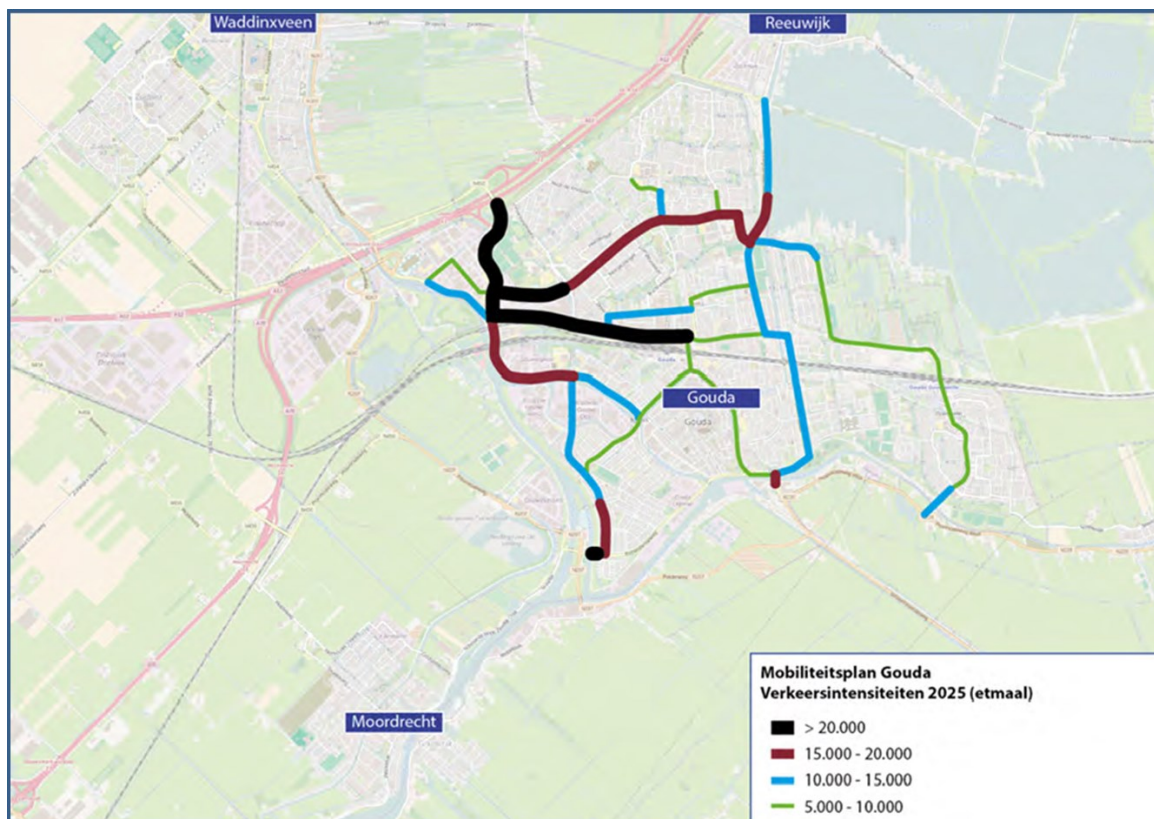


menten waarin de trein, het parkeren, de (elektrische) fiets en/of de boot zijn inbegrepen. Het ontzorgen en bieden van gemak en zekerheid wordt door bezoekers op prijs gesteld. Grote touringcars horen niet thuis in de binnenstad, maar wel aan de rand van de binnenstad. De afzetlocaties voor de touringcars worden bijvoorbeeld het station (noordzijde of zuidzijde), Klein Amerika (nu al het geval) en de Nieuwe Veerstal. Vanaf deze punten kunnen bezoekers lopen, fietsen of een stadstoer doen in bijvoorbeeld (elektrische) fietstaxi's.

Singels voor bestemmingsverkeer (auto) en langzaam verkeer

De hele binnenstad (waar gemotoriseerd verkeer is toegestaan) inclusief de singels beschouwen wij, conform het Mobiliteitsplan van 2007, als een verblijfsgebied (30 km/uur). De singels bieden nu nog een directe verbinding van noord naar zuid (en andersom) en zijn daardoor nog altijd aantrekkelijk voor het doorgaande gemotoriseerde verkeer. Dat zal nog worden versterkt als de mobiliteit groeit als gevolg van de economische en ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld Westergouwe, 4.000 woningen). Op de singels komen problemen voor: verkeersonveiligheid, beperkte ruimte voor de fietser, emissie, geluidoverlast en een niet optimaal stadsbeeld (inrichting). Voor de singels geven we verder uitwerking aan:

- het opheffen van de doorgaande functie voor het gemotoriseerde verkeer en
- het verminderen van het vrachtverkeer ten gunste van de fietskwaliteit en de bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer;
- meer ruimte voor de fietser;
- een aantrekkelijkere inrichting (stadsbeeld).



Prognoses verkeersintensiteiten (2025) na wijzigingen in het wegennetwerk volgens dit Mobiliteitsplan (exclusief effecten van mobiliteitsmanagement en toename fietsgebruik)

Prognose intensiteiten gemotoriseerd verkeer (etmaal) 2025 zonder maatregelen en met maatregelen (structuuringrepen) exclusief effecten mobiliteitsmanagement en toename fietsverkeer					
	A	B		A	B
Randwegen					
N207, Noord Ringdijk	15.500		Thorbeckelaan	4.750	
Zuidwestelijke Randweg	17.000		Bleulandweg – Dreef	9.750	
Provinciale weg west, ten oosten van Goej.dijk	10.500		Zwarteweg (spoorpassage)	10.500	
Goudse Poort bij B. v. Reenensingel	46.000		Joubertstraat	12.500	
Stadswegen					
B. van Reenensingel west	21.000		Brug B. Goemanverwelldijk	16.750	
B. van Reenensingel t.w.v. R.v.Catslaan	14.250		Wachtelstraat	7.250	
B. van Reenensingel t.w.v. Bodegraafsestraatw..	17.000		Nieuwe Gouwe oostzijde	10.250	
Goudse Houtsingel	8.750		KW-weg zuid	13.750	
Hamstergat (spoorpassage)	24.000		Industriestraat	12.000	
Brug B. Goverwellesingel	10.000		Wijkstraten		
Ridder van Catsweg (Plaswijck, zuid)	13.250		Graaf Florisweg	8.750	
Rotterdamseweg Stroomkanaal	21.000		Spoorstraat	13.500	
Stadsstraten					
Bodegraafsestraatweg noord	15.000		Fluwelensingel	7.500	
Bodegraafsestraatweg t.n.v. van G. Florisweg.	16.500		Kattensingel	8.000	
Bodegraafsestraatweg t.z.v. B.v.Reenensingel	11.000		Blekerssingel	9.500	
B. Jamessingel west	23.250		Plaswijckweg (zuid)	7.250	
B. Jamessingel station	19.250		Overig verblijfsgebied		
			Usselkade/Nieuwe Veerstal	12.000	
			Turfsingel	3.000	

Kolom A: Prognose intensiteiten 2025 zonder maatregelen in wegennet

Kolom B: Verandering intensiteiten 2025 door veranderingen in het wegennet conform de voorstellen van het Mobiliteitsplan (de kleuren geven de verschillen aan)

Afname > 20% op stadsstraat of wijkstraat	Wijziging	Toename 10-20% op stadsstraat of wijkstraat
Afname 10-20% op stadsstraat of wijkstraat	< 10%	Toename > 20% op op stadsstraat of wijkstraat
Toename 10-20% op randweg of stadsweg		Toename > 20% op randweg of stadsweg



5.4 Milieu

Meer bezoekers en toch verkeersluwer

Geluid	Er treden op het gebied van luchtkwaliteit geen knelpunten op. De emissiewaarden dalen op de singels.
Emissie	Er treden op het gebied van luchtkwaliteit geen knelpunten op. De emissiewaarden dalen op de singels.
Vrachtverkeer	In verband met de leefbaarheid (geluid, verkeersveiligheid) is een reductie van het vrachtverkeer gewenst op onder andere de Bodegraafsestraatweg, de Joubertstraat en de singels. De reductie van het vrachtverkeer wordt meegenomen bij de maatregelen om de hoeveelheid doorgaand verkeer op deze routes te verminderen.

5.5 Schoon en zuiniger vervoer

Schoon vervoer	
Elektrisch 	Voor de inzet van elektrisch vervoer zien we de volgende mogelijkheden en bijdragen: – oplaadpunten voor elektrische auto's (netwerk van publiek toegankelijke oplaadpalen, concessiemodel) en fietsen (openbare stallingen); – elektrisch openbaar vervoer in de stad en kleinschalige (automatische) toepassingen in Westergouwe, in de binnenstad en voor het flexnet; – transformatie naar kleinschalige elektrische distributie in de binnenstad. We gaan bekijken hoe dat kansrijk kan zijn, en maken daarbij gebruik van kennis en ervaringen die elders zijn opgedaan (bijvoorbeeld Utrecht, Zutphen, Green Deal Zero Emission Stadslogistiek, cargobike). Voor kleinschalige elektrische stadsdistributie willen we meer mogelijkheden bieden om de binnenstad te bedienen (verruiming of ontheffing van de venstertijden).
Deeleconomie 	We faciliteren het parkeren van een deelauto door een parkeerplaats te reserveren voor deelauto's die als zodanig herkenbaar zijn (naam van het aanbiedende bedrijf op het voertuig). In de wijken met een hoge parkeerdruk willen we samen met de aanbieders de voordelen van een deelauto extra onder de aandacht brengen. Dat geldt specifiek voor de doelgroep ouderen, die vaak nog maar in beperkte mate gebruikmaken van de auto.
Toerisme	Schoon vervoer over water is van harte welkom. Daarvoor zijn mogelijk meer aanlegpunten nodig (rond de binnenstad). Hetzelfde geldt voor de groeiende markt van de cruisevaart. Die gastvrijheid past ook bij de ambitie van de groei van het aantal bezoekers. In samenwerking met de toeristische sector en OV-fiets is het aantrekkelijk om elektrische fietsen voor gebruik in de stad en regio aan te bieden en/of onder te brengen in verblijfsarrangementen (door de toeristische sector).

5.6 Fietsen: schoon en gezond

Fiets: positie versterken

Winst op grotere afstanden

Fietsen draagt bij aan de gezondheid, is schoon, vergt weinig ruimte, geeft geen overlast (geluid, emissie) en zorgt voor een efficiënte benutting van de infrastructuur (vermindert de drukte op het wegennet). Gouda heeft al een hoog aandeel fietsverkeer (40–45%) op de korte afstand (< 7,5 km). De elektrische fiets biedt mogelijkheden om winst te boeken op afstanden tot 15 km. Gedurende de looptijd van het Mobiliteitsplan (10 jaar) willen we een soortgelijk aandeel van het fietsverkeer op alle ritten tot 15 km in het woon–werkverkeer behalen. Voor de overige motieven (onderwijs, boodschappen, winkelen) willen we het gebruik van de fiets bevorderen door comfortabele en herkenbare fietsvoorzieningen aan te bieden. Voor de meeste verplaatsingen in de stad zal de fiets sneller zijn of worden dan de auto.

Om gedragsverandering tot stand te brengen willen we ons ook, in samenwerking met andere partijen, richten op de volgende doelgroepen en maatregelen:

- mobiliteitsmanagement, waaronder het leasen van elektrische fietsen en speedelecs;
- binnenstadbezoekers, in combinatie met het verbeteren van de stallingsmogelijkheden;
- probeeracties met de elektrische fiets;
- communicatie van de voordelen van fietsgebruik, waaronder het gemak en de snelheid ten opzichte van de auto;
- fietsarrangementen (toeristisch en recreatief);
- fietsparkeernormen (parkeereis voor fietsers bij het verstrekken van omgevingsvergunningen).

Ruimte toedelen



Een toename van het fietsgebruik komt niet vanzelf tot stand. De stad moet een fietscultuur uitstralen. De fietsvoorzieningen moeten zo aantrekkelijk zijn dat het voor de korte ritten vanzelfsprekend is om de fiets te gebruiken. Daarvoor is een kwaliteits-sprong nodig die alleen tot stand komt als we gedurende een lange periode consequent werken aan de verbetering van het fietsklimaat. Het is een kwestie van lange adem. Bij alle ontwikkelingen moet dan ook rekening worden gehouden met de gewenste kwaliteit voor de fietser, en moeten de juiste afwegingen worden gemaakt (bijvoorbeeld als de Fiets Effecten Analyse van de gemeente Groningen).

Stallen essentieel

Het gebruik van de fiets wordt mede bepaald door de stallingsmogelijkheden. Dat wordt steeds belang-



rijker, omdat ook de fiets een kostbaar bezit is en de elektrische fiets sterk aan populariteit wint. De behoefte aan een stalling (bewaakt of afgesloten) geldt vooral voor de langere verblijfstijden (recreatief winkelen, werken, toerisme, treinreis). Als bewaakt stallen gratis wordt aangeboden op de juiste locaties, blijkt dat altijd succesvol te zijn. Om het gewenste kwaliteitsniveau (bewaakt, gratis) te behalen en te behouden, is een structurele aanpak nodig die borg staat voor continuïteit en betaalbaarheid.



Verskil in ruimtegebruik door een fiets en een auto

6 Bereikbaarheid en doorstroming

6.1 Bereikbaarheid, wat is dat?

Bereikbaarheid is een containerbegrip. Bereikbaarheid verschilt per tijdstip, per motief (reisdoel) en per vervoerwijze. Het gaat niet alleen over het wegennet maar ook over de positie van de fietser, het openbaar vervoer en het vrachtverkeer. Bereikbaarheid voor een vrachtwagenchauffeur die op tijd bij zijn klant moet zijn, houdt iets anders in dan de bereikbaarheid voor iemand die met de auto een kennis bezoekt. De noodzakelijke punctualiteit en de economische waarde van de reistijd zijn verschillend. Zo is het ook met doorstroming.

Op de stadswegen is de doorstroming zeer belangrijk (economische centra), op de stadsstraten wat minder en in de verblijfsgebieden gaat het om toegankelijkheid en niet om snelheid. In dit hoofdstuk is aan het begrip 'bereikbaarheid' handen en voeten gegeven. Er is gedefinieerd welke kwaliteit we willen bereiken, voor wie en op welk tijdstip.

We geven prioriteit aan de zogenaamde vitale relaties. Dat zijn de relaties (verschillende vervoerwijzen) die we essentieel achten voor het economisch en maatschappelijk functioneren van de stad. De vitale relaties zijn sterk gebaseerd op de economische centra (binnenstad en bedrijventerreinen). In een compacte stad met een historische kern moeten we keuzes maken. De groei van het autoverkeer heeft, zeker in de spits, zijn grenzen. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid maar ook leefbaarheid, willen we de doorstroming op de belangrijkste (economische) vitale verbindingen bewaken. De bereikbaarheid wordt niet op kruispuntniveau maar op routeniveau beoordeeld. Verbetering van een kruispunt moet

dan ook tot gevolg hebben dat de reistijd op de gedefinieerde route verbetert, en dat het knelpunt niet verschuift. De kwaliteitsdefinities zijn zo samengesteld dat ze gemakkelijk te meten en te toetsen zijn, zodat we ook weten wanneer het goed is of wanneer en waar er een knelpunt optreedt. Op deze wijze kunnen we de gewenste bereikbaarheid van onder andere de economische centra permanent bewaken en/of bijsturen.

6.2 Per vervoerwijze

Bereikbaarheid gedefinieerd	
Streefwaarden stadswegen	Doorstroomroutes (stadswegen) De reistijd op de stadswegen mag in de spits maximaal 50% langer zijn dan in de daluren. Enige vertraging in de spitsuren is onvermijdelijk en acceptabel. Te veel vertraging is niet acceptabel, omdat dat negatieve effecten heeft op de economische bereikbaarheid en leidt tot sluipverkeer. We willen de kwaliteitsmaat ook van toepassing verklaren op de N207 en de Zuidwestelijke Randweg die in beheer en eigendom zijn van de Provincie Zuid-Holland. In 2015 was de reistijd in de spits op de vitale relaties gemiddeld maximaal 28% langer dan in de daluren. De waarde van 28% kwam nog op de N207. Op deze weg zal de verkeersdruk nog toenemen door de ontwikkeling van Westergouwe en de opening van de Moordrechtboog. Naar verwachting zal op de N207 de grenswaarde dan ook overschreden worden. Extra maatregelen op deze weg zijn gewenst, vooral ook om extra verkeer door de stad te voorkomen en voor de bereikbaarheid van de economische centra. Als de gewenste doorstroomkwaliteit door een te hoog verkeersaanbod niet meer geboden wordt, wordt ingezet op de volgende opties: – verbetering van de verkeersafwikkeling op de kruispunten, voor zover dat mogelijk is met verkeersmanagement en herinrichting (voorkoor voor voorrangspunten); – dosering van het autoverkeer naar de staven (alleen in de drukste uren); – mobiliteitsmanagement (spitsmijden en spreiden). Het is wenselijk dat automobilisten in de spits voor een andere vorm van vervoer kiezen of de spits mijden. Dan wordt het beschikbare wegennet zo efficiënt mogelijk benut door het (economisch) weggebonden verkeer. Samenwerking met werkgevers en het aantrekkelijker maken van de fiets dragen daar aan bij.
Streefwaarden autoverkeer binnenstad en vrachtverkeer	Binnenstad (vanaf de stadsrand naar parkeergarages en parkeerterreinen) De reistijd van regionale bezoekers mag op zaterdagmiddag maximaal 75% langer zijn dan 's nachts (wanneer de doorstroming niet belemmerd wordt). In 2015 waren de gemeten waarden 59% of lager (Goverwellesingel/Hollandsche IJssel– Stationsgarage). Voor bezoekers vanuit de Krimpenerwaard is een goede bereikbaarheid van Klein Amerika of een alternatief aan de zuidkant van de binnenstad van belang, tegelijk met goede informatie over de routes naar de beschikbare parkeervoorzieningen. Deze streefwaarde is vooral van belang voor de economische bereikbaarheid van de binnenstad.

	Vrachtverkeer (vanaf de stadsrand naar de bedrijventerreinen) De reistijd van het vrachtverkeer mag in de spits maximaal 75% langer zijn dan in de daluren. In 2015 was de reistijd op de verbinding vanaf de A12 naar de Industriestraat 40% langer dan in de daluren. Dat was de hoogst gemeten waarde. Deze streefwaarde is vooral van belang voor het economisch weggebonden verkeer naar de bedrijventerreinen.
Fietsverkeer	Op de doorstroomroutes willen we de wachttijd beperken tot maximaal 10% van de reistijd (bij 18 km/uur). Dat stelt hoge eisen aan deze doorstroomroutes: voorrangroutes, zo veel mogelijk ontmeningen van het hoofdwegenet, voorrang op kruispunten en verkeerslichten met korte wachttijden.
Openbaar vervoer (bus)	We streven naar een gemiddelde reissnelheid van minimaal 22 km/uur voor het regionale openbaar vervoer vanaf de stadsrand naar station Gouda en een gemiddelde reissnelheid van minimaal 20 km/uur voor het stadsvervoer. Dat laatste wordt overigens sterk beïnvloed door de afstand tussen de haltes.

6.3 Hulpdiensten

Flexibiliteit en faciliteiten	
Hoofdroutes hulpdiensten	Op de hoofdroutes voor de hulpdiensten houden we er rekening mee dat de calamiteitenlocatie zo snel mogelijk bereikt moet kunnen worden: – passeermogelijkheden op wegvakken met een 'afgesloten' enkele rijstrook (flexruimte buiten de kantmarkeringen); – beïnvloeding van verkeerslichten (KAR); – busstroken bij de 'doseerpunten', zodat de hulpdiensten ook hier een snelle doorgang krijgen; – beperking van het aantal drempels; – bij dynamische afsluitingen: beïnvloedingsmogelijkheid door hulpdiensten en vooraf overleg en afstemming; – bij structurele afsluitingen: 'verwijderbare' palen (klappaal, overrijdbare paal, uitneembare paal); – minimaal twee onafhankelijke toegangsroutes per wijk (tweede mag eventueel een verwijderbare afsluiting hebben); – toezicht en handhaving in de wijken. In de wijken wordt de toegankelijkheid mede bepaald door het parkeergedrag. Fout parkeren in smalle straten en op krappe hoeken levert problemen op. Daar waar dat in de praktijk risico's oplevert, wordt toegezien en gehandhaafd.

6.4 Doorstroming

Kruispuntvorm bepalend voor doorstroming	
Principes kruispunten	In het stedelijk gebied wordt de bereikbaarheid op corridors in hoge mate bepaald door de wachttijden op kruispunten. Op deze punten kan niet iedereen onbeperkt en ongehinderd passeren. Hoe we omgaan met de verkeersafwikkeling op de kruispunten, is daarom van belang. Op de stadswegen worden zo veel mogelijk voorrangspunten toegepast. Daardoor wordt het gebruik van de stadswegen aantrekkelijk, wordt de gewenste bereikbaarheid gegarandeerd, verminderen de omgevingsbelasting (geluid, emissie) en het energieverbruik. Er ontstaat tevens een 'natuurlijke' dosering vanaf de wegen en straten van lagere orde. De prioriteit voor het openbaar vervoer wordt in de toekomst mede bepaald op basis van het aantal inzittenden. Als er veel kruisende fietsers zijn, krijgen die meer prioriteit dan een (nagenoeg) lege bus. Op kruispuntniveau worden zo nodig doorstromingsmaatregelen genomen die passen bij de gewenste corridorsnelheid. Kruispunten van randwegen of stadswegen met doorstroomroutes voor de fiets worden ongelijkvloers uitgevoerd als de gewenste doorstroming voor de fietsers (op het kruispunt of de corridor) niet wordt bereikt, er geen andere oplossingen zijn en de uitvoering uiteraard haalbaar is (technisch, ruimtelijk, planologisch, financieel). Op de overige kruispunten van de doorstroomroutes voor de fiets is het uitgangspunt: voorrang voor de fiets. Voor de waterrecreatie is een afstemming van de bloktijden (brugopeningen) gewenst op de spijtijden van het wegverkeer.

Verkeersregelingen	
Wie eerst bij verkeerslichten? 	In het stedelijk gebied zijn verkeerslichten onvermijdelijk. Daar waar verkeerslichten staan, wordt de doorstroming (alle vervoerwijzen) bepaald door de manier waarop prioriteit wordt verdeeld en de randvoorwaarden die gelden voor bijvoorbeeld de maximale wachttijden. Als onderstaande streefwaarden niet worden behaald, is een nadere afweging tussen de verschillende vervoerwijzen en/of een aanpassing van het kruispunt nodig. Wegennet – De stadswegen hebben prioriteit boven de wegen van lagere orde. – De maximale cyclustijd² op kruispunten van twee stadswegen bedraagt 120 s.

2) De duur van de groen- en de roodfase samen van een richting in de verkeerslichtenregeling.

- De maximale cyclustijd op kruispunten van een stadsweg met een weg van lagere orde bedraagt 90 s.
- De maximale cyclustijd op kruispunten zonder stadsweg bedraagt 75 s.
- Groene golven voor het autoverkeer worden toegepast op de stadswegen. Vaak is een groene golf in twee richtingen niet mogelijk zonder extra efficiëntieverlies (extra wachttijden voor het kruisende verkeer). We kiezen dan in de drukke periodes voor een groene golf in één richting. In de daluren worden 'zachte' koppelingen (niet altijd gegarandeerd) tot stand gebracht.

Vrachtverkeer

Op kruispunten met verkeerslichten krijgen lange voertuigen de mogelijkheid om de groenfase te verlengen. Daarmee worden het brandstofverbruik, de uitstoot en het geluid verminderd.

Fiets

- Als een doorstroomroute voor de fiets op een kruispunt met verkeerslichten een stadsweg gelijkvloers kruist, bedraagt de maximale wachttijd in de spits 60 s en buiten de spits 45 s.
- Als een doorstroomroute voor de fiets op een kruispunt met verkeerslichten een weg van een lagere orde dan een stadsweg gelijkvloers kruist, bedraagt de maximale wachttijd in de spits 45 s en buiten de spits 30 s.
- Op kruispunten met verkeerslichten waarop geen stadswegen zijn aangesloten, wordt de prioriteit per vervoerwijze ook bepaald door het aantal passanten per vervoerwijze (lege bussen geen prioriteit, volle bussen meer prioriteit, veel fietsers meer prioriteit).
- Groene golven voor fietsers passen we toe op de doorstroomroutes bij het kruisen van een stadsstraat of wijkstraat. De kruispuntafstand mag niet te groot zijn (< 200 meter).
- Verkeersregelingen worden fietsvriendelijk ingericht: altijd groen als het kan (zonder aanvraag), aanvragen op afstand (noodzaak van de drukknop verminderen), meerdere groenrealisaties als het kan (afwikkeling overig verkeer laat het toe), snelheidsdisplays of apps die op afstand de gewenste snelheid aangeven om zonder te stoppen de volgende groenfase te kunnen nemen en/of apps die fietsers aanmelden voor het aanvragen van de groenfase.

Voetgangers

- voetgangerscorridor station–binnenstad: maximale wachttijd 45 s;
- 'groene golf' bij twee opeenvolgende verkeerslichten op één kruispunt;
- faciliteiten voor personen met een lichamelijke functiebeperking en kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, schoolkinderen) bij

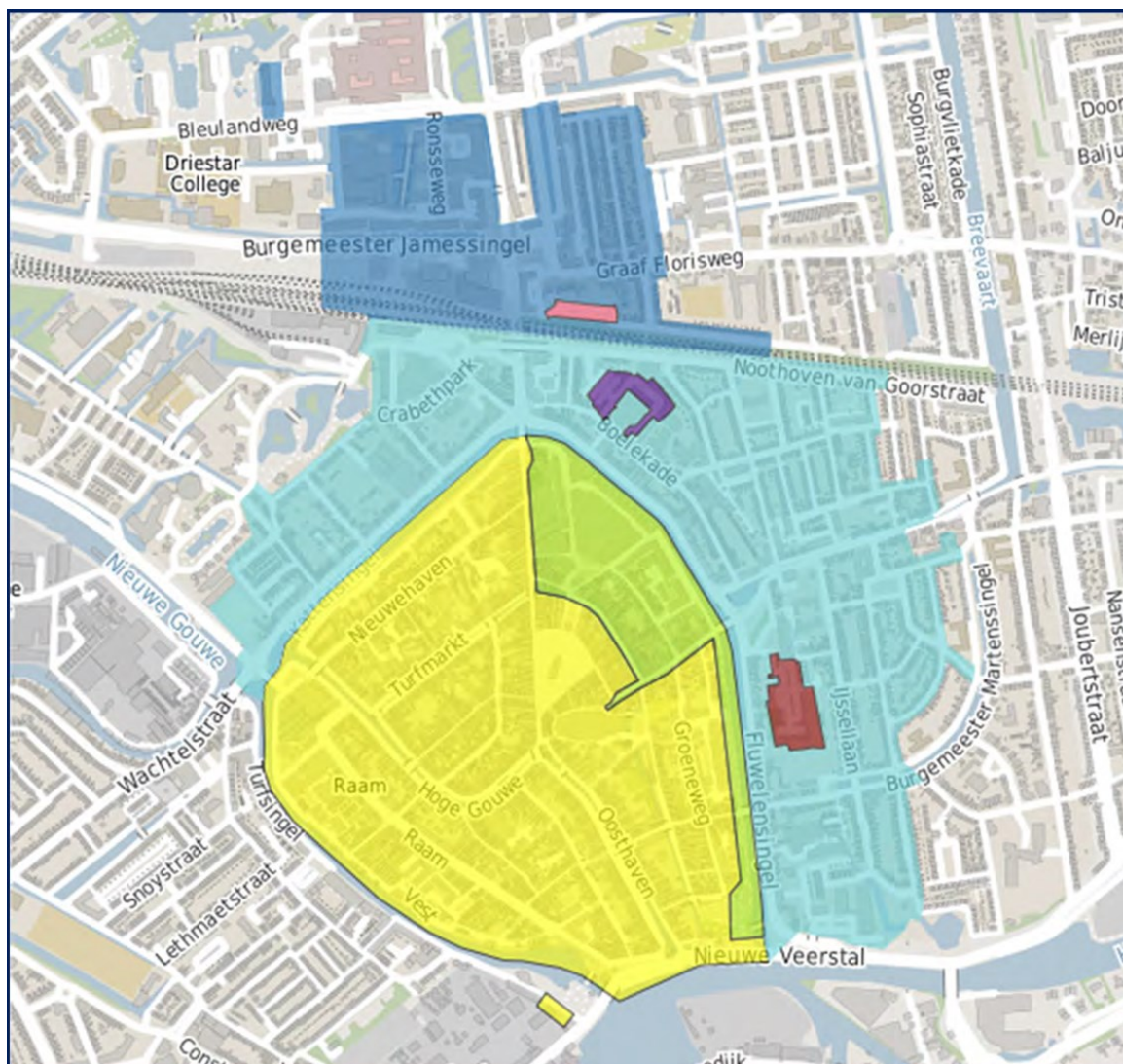
kruispunten met verkeerslichten: groen- tijd-
verlenging op basis van 'aanvraagcode'.

6.5 Verkeersmanagement

Meten en sturen		
Monito- ring	Het verkeersmanagementsysteem (verkeerslichten, meetpunten, camera's) richten we zó in dat we de benodigde informatie gemakkelijk kunnen inwinnen: intensiteiten (auto, fiets), snelheden en doorstroming.	
Sturen	Met het verkeersmanagementsysteem moeten we kunnen bijsturen om de gewenste doorstroming te bieden. Als dat (structureel) niet voldoende mogelijk is, worden er drie oplossingsrichtingen gehanteerd: 1. We doseren het verkeer naar de doorstroomroutes (stadswegen) op de momenten dat het nodig is. De stadswegen krijgen dan meer prioriteit dan de aansluitende wegen (randwegen, wijkstraten). 2. We reduceren de spitsbelasting door samen met de ondernemers mobiliteitsmanagement in te zetten: niet reizen (thuis werken), anders reizen (fiets, openbaar vervoer) of op een ander tijdstip reizen (spitsmijden). 3. We passen de infrastructuur aan voor zover dat uiteraard nog mogelijk en realistisch is. Een specifieke opgave is om het verkeer vanaf de A12 (oost) en Gouda-Noord naar/van de Krimpenerwaard af te wikkelen via de N207. Daarvoor zijn drie maatregelen essentieel: goede doorstroming op de N207, 'matige' doorstroming (weerstand) op de Graaf Florisweg, Joubertstraat en Koningin Wilhelminaweg en ten slotte bewegwijzering en/of dynamische route-informatie	
Innovatie	Nieuwe technieken maken nieuwe toepassingen mogelijk. Op het gebied van verkeersmanagement kunnen de volgende toepassingen bijdragen aan ons beleid: – reistijdvergelijkingen en reistijdinformatie (fiets en auto) op strategische punten in de stad; – informatie over 'groene golf'-snelheid (autoverkeer en fietsers); – fietsdeelsysteem; – actuele vertraginginformatie (app) op vaste routes binnen Gouda (stimuleren spitsmijden); – dynamische parkeerwijzing voor fietsers; – energiebenutting uit wegdekken; – antivriesasfalt en gladheidsindicatie voor fietsers, biofietspad (biocomposiet); – vraagafhankelijke verlichting op fietsroutes, 'glow in the dark', verlichting en reflectoren op zonne-energie; – prioriteit bij verkeerslichten afhankelijk van 'personendichtheid' per vervoerwijze; – aanmelding bij verkeerslichten met de smartphone door fietsers, voetgangers en personen met een lichamelijke functiebeperking.	



Voorbeeld van toepassen van innovaties: dynamische parkeerinformatie voor fietsers



Sectoren met parkeerregulering (2016)

7.1 Verdelingsvraagstuk

Bij het 'toedelen' van de parkeerruimte maken we onderscheid tussen de binnenstad, de schil rondom de binnenstad en de overige woongebieden. We maken ook onderscheid tussen verschillende typen gebruikers: bezoekers van de binnenstad, bewoners, bezoekers van bewoners en werknemers. In de woonwijken is de parkeerruimte primair voor de bewoners en hun bezoekers. In de binnenstad komen daar de binnenstadbezoekers bij. In en rondom de binnenstad hebben we voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers. Maar in de woonbuurten rondom de binnenstad is de parkeerdruk op bepaalde momenten hoog: overdag door uitwijkgedrag van werknemers en 's avonds door het autobezit van de bewoners zelf.

Als de parkeerexploitatie een positief saldo laat zien en structureel groeit, willen we die middelen aanwenden om te investeren in activiteiten en projecten die invloed hebben op de parkeervraag en verdeling: aanbod, parkeerregulering, stimuleren vermindering autobezit (waaronder deelauto's, fietsenstallingen), vermindering autogebruik (fietsenstallingen) en tarievenbeleid (niet verhogen of verlagen). Digitalisering draagt bij aan de kostenverlaging, terwijl gelijktijdig de service, maatwerk, de klantvriendelijkheid en de betalingsbereidheid (opbrengsten) verhoogd kunnen worden. Kostenbesparingen realiseren we ook door gebruik te maken van professionele dienstverleners op de markt van parkeerbeheer. We kunnen dan kostenefficiënt aansluiten bij de digitale infrastructuur en de marktontwikkelingen.

7.2 Parkeren en leefbaarheid

Leefbare wijken: verdelen van de beperkte ruimte

Regulering en draagvlak	Parkeren is over het algemeen van grote invloed op de leefbaarheid van buurten en wijken. Door de vervuiling (uitstoot), maar ook door de ontsiering van de buurt of wijk. De ruimte is namelijk over het algemeen te schaars om alle wensen in te vervullen. Het gaat immers niet alleen om parkeerplaatsen, maar ook om bijvoorbeeld voldoende groen en water, ruimte voor voet- en fietspaden en speelruimte voor kinderen. Voor de leefbaarheid in de wijken is het enerzijds wenselijk om het aantal en het gebruik van auto's te verminderen en anderzijds om het gebruik van elektrische auto's en deelauto's te stimuleren. In gebieden waar de parkeerdruk mede ontstaat door gebruikers van buiten het gebied, is het wenselijk om die auto's te weren. Over het algemeen gaat dat echter niet vanzelf. De doelen zijn alleen te halen met sturing. Regulering kan dus wenselijk zijn, maar invoering ervan is nog niet altijd een eenvoudige beslissing en een makkelijk te nemen stap. Zowel bij maatregelen om de wijk leefbaar te maken als bij maatregelen om de parkeerdruk aan te pakken, zijn de gebruikers van het gebied niet direct voorstanders. Overwegen we dus om te reguleren aan de voorkant, dan moeten we bepalen hoe zwaar het algemeen belang weegt. Als het voor algemene stadsbrede doelen nodig is, of als in een klein gebied aan de grens van het gereguleerde gebied de leefbaarheid te veel onder druk staat, dan kan besloten worden om zonder toetsing van draagvlak over te gaan tot regulering. Het gebied kan in dat geval groter zijn dan het gebied waarin de leefbaarheid onder druk staat, omdat te voorzien is dat de druk zich anders verplaatst. Als we vanuit de wijk signalen krijgen over de parkeerdruk en willen weten of regulering breder gedragen wordt, kan eerst het draagvlak onder de bewoners worden getoetst.
Leefbare wijken: verdelen van de beperkte ruimte	
Toetsing draagvlak	Als we ervoor kiezen om het draagvlak te toetsen, hanteren we daarbij de volgende uitgangspunten: – Binnen het gebied onderscheiden we straten waarin de overlast objectief is vastgesteld (deelgebied A) en straten waarbij dit nog niet het geval is (deelgebied B). – In deelgebied B zal in de enquête de vraag worden meegenomen of regulering gewenst is als we in deelgebied A wél reguleren. – Er moet een respons zijn van minimaal 60% van de adressen binnen het geselecteerde gebied. Van de respondenten moet minimaal 60% vóór regulering zijn.
Mixed parkeren	We gaan over tot één uniform systeem voor de parkeerregulering: een open gemengd systeem ('mixed parkeren'): vergunningen voor belanghebbers, bezoekersregeling voor bezoek van bewoners en betaald parkeren voor overige gebruikers. Tevens willen we de reguleringstijden gelijk trekken. We beoordelen tevens of we de reguleringstijden

kunnen inkorten zonder het gewenste effect te verliezen.



Wel of niet parkeren in historische stadsruimte?

7.3 Parkeren binnenstadbewoners

Fijn wonen in een mooie binnenstad: anders parkeren?

Eén vergunning per woning	De ruimte in de binnenstad is beperkt. Daarom handhaven we het uitgangspunt van één parkeervergunning per woning. De aanschaf van een tweede vergunning is desgewenst mogelijk voor parkeerruimte buiten de binnenstad (als daar ruimte voor beschikbaar is). We willen mogelijk ook de parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad meer gebruiken voor bewoners, voor zover dat geen problemen oplevert voor de bezoekersfunctie.
Kwaliteit openbare ruimte binnenstad 	We willen de beeldkwaliteit en het historische profiel van de binnenstad beter tot hun recht laten komen. Dat kan door delen parkeervrij te maken (denk bijvoorbeeld aan een parkeervrije looproute op de as station-Markt-Hollandsche IJssel). Dat vergt uiteraard wel een adequate oplossing voor de bewoners, waar ook draagvlak voor moet zijn. We gaan daarom als volgt te werk: – We werken actief mee aan bewonersinitiatieven om delen van de binnenstad parkeervrij te maken.

	– In samenwerking met bewoners en ondernemers ontwikkelen we een aantal ‘stallingsscenario’s’ die we vervolgens beoordelen op haalbaarheid (ruimtelijk, financieel, draagvlak). Daarbij betrekken we de volgende invalshoeken: - o het benutten van private parkeergarages en parkeervoorzieningen; - o het benutten van gemeentelijke parkeerterreinen en parkeergarages; - o tariefdifferentiatie; - o het ontwikkelen van verspreid liggende buurtstallingsvoorzieningen (als separate voorziening of als onderdeel van een (her)ontwikkeling; - o de effecten op de vastgoedwaarde en economische waarde van een binnenstad als die in aantrekkelijkheid toeneemt voor bezoekers en bewoners; - o het stallen van een tweede auto en van fietsen; - o het bevorderen van het gebruik van deelauto’s.
Gelijke monniken, gelijke kappen	In de reguleringsgebieden buiten de binnenstad is een bezoekersregeling voor bezoekers van bewoners ingevoerd. Dat is niet het geval in de binnenstad. Voor de binnenstad wordt een bezoekersregeling uitgewerkt. Daarvoor worden specifieke locaties aangewezen waar bezoekers kunnen parkeren op basis van de bezoekersregeling (gereduceerd tarief). De digitalisering biedt ons daartoe meer mogelijkheden (maatwerk). We voeren dan ook een saldo in (maximum aantal parkeerminuten of -uren) waarbinnen de bezoekers van bewoners gebruik kunnen maken van een gereduceerd bezoekerstarief. De digitalisering biedt ook mogelijkheden om overal één (gereduceerd) tarief te hanteren voor personen met een gehandicaptenparkeerkaart.

7.4 Parkeren binnenstadbezoekers

Gastvrijheid en klantvriendelijkheid	
Klanttevredenheid en klantenbinding	Om voldoende parkeervoorzieningen te bieden en ze beschikbaar te houden voor bezoekers van de binnenstad, is betaald parkeren onvermijdelijk. Het betaald parkeren moet echter wel bijdragen aan een verhoging van de verblijftijd, minder parkeren op straat, klanttevredenheid en klantenbinding. We gaan de gemeentelijke parkeerterreinen en garages aantrekkelijker maken voor een langer verblijf in de (binnen)stad. Daartoe differentiëren we de prijzen naar locatie: het parkeren op terreinen en/of in de parkeergarage wordt goedkoper dan op straat. Maar gelijktijdig maken we de tarievenstructuur ook eenvoudiger en eenduidiger. Lang parkeren op straat blijft mogelijk, maar uitsluitend tegen het volle uurtarief. Ook een kort (sociaal of zakelijk) bezoek blijft mogelijk. Daar staat tegenover dat we op de parkeerterreinen ‘gratis’ parkeertijd aanbieden, bijvoorbeeld in de volgende vorm: 2 uur beta-

	len is 4 uur parkeren of 4 uur betalen is hele dag parkeren (laag dagtarief). Dat bevordert het gebruik van de parkeerterreinen en garages, biedt meer gemak aan de bezoekers (minder op tijd letten) en bevordert een verlenging van de verblijftijd. Met een duidelijke verwijzing willen we vermijden dat er onnodig zoekverkeer ontstaat. De stationsgarage kan een dubbelfunctie vervullen: parkeerruimte voor treinreizigers en bezoekers van de spoorzone en parkeerruimte voor bezoekers van de binnenstad (winkelen, horeca, toeristen). Verder blijven we het aan- en afmelden en automatisch afrekenen met de mobiele telefoon stimuleren. Dat biedt gemak en voordelen voor zowel de gebruiker (betalen naar gebruik, geen risico op overschrijding van de parkeertijd) als de exploitant (afname parkeerautomaten, efficiëntere handhaving). Dat geldt ook voor andere vormen van betaalgemak (creditcard, chip in/out, OV-chipkaart). Samen met ondernemers willen we in beeld brengen hoe we het betaald parkeren voor vaste klanten makkelijker kunnen maken en de wijze waarop de parkeerservice (inclusief de tarieven) kan bijdragen aan klantenbinding. Opties zijn uitrijkaarten, parkeerbundels, arrangementen en loyaliteitssystemen. Buiten de binnenstad is een parkeerschijfzone ('blauwe zone') rond winkels een optie als de kosten door de belanghebbenden worden gedekt. In een parkeerschijfzone is immers alleen sprake van kosten (vooral voor de handhaving), niet van opbrengsten. De kosten voor de handhaving zijn onvermijdelijk. De handhaving is essentieel voor het goed functioneren van de parkeerschijfzone.
Parkeercapaciteit	De parkeercapaciteit voor de binnenstadbezoekers is op orde (parkeergarages en parkeerterreinen). Wel willen we beoordelen of en hoe een toename van het aanbod van parkeervoorzieningen aan de zuidkant mogelijk is. Dit mede in verband met de mogelijke ingrepen in de verkeersstructuur op de singels en de stallingsvoorzieningen voor de bewoners. Dat geldt ook voor de locatie Klein Amerika als het doorgaande verkeer op de Blekerssingel en Fluwelensingel wordt opgeheven. Station Goverwelle en in de toekomst station Gouweknoop spelen een rol in de bereikbaarheid van de binnenstad. Bij de stations kan op zaterdag parkeerruimte benut worden. De trein biedt vanaf deze locaties een snelle verbinding naar de binnenstad (P+R naar de binnenstad).
Parkeerverwijzing	We willen de parkeeders over de juiste routes naar de parkeervoorzieningen leiden. De grootste parkeervoorzieningen kunnen worden opgenomen in apps (beschikbaarheids- en prijsinformatie). We stellen onze parkeerdata daarvoor beschikbaar. Het gaat om de stationsgarage, Klein Amerika en Schouwburgplein. Private parkeerexploitanten zullen deze afweging zelf moeten maken. Voor incidentele bezoekers en toeristen is een duidelijk verwijzing naar de grote parkeervoorzieningen nodig. Dat is een onderdeel van een gastvrije binnenstad.

7.5 Parkeernormen

Meer maatwerk en flexibiliteit	
Minder regelgeving, meer flexibiliteit, meer regelvrij bouwen	Bij het afgeven van een omgevingsvergunning wordt een parkeereis opgesteld waaraan de aanvrager moet voldoen. In het kort komt de parkeereis neer op het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein volgens de formule: bouweenheden x parkeernorm. In de praktijk blijkt dat nogal wat onnodige (ruimtelijke en/of financiële) belemmeringen op te leveren. We willen dit systeem flexibeler maken zonder dat er extra parkeerproblemen voor de directe omgeving ontstaan. Dat sluit ook aan bij een regelvrije(re) aanpak. We werken dit verder uit met differentiatie naar parkeren voor werknemers, bezoekers en bewoners, met onderscheid naar gebieden met en zonder parkeerregulering, en met de opties voor het benutten van restcapaciteit, dubbelgebruik en openbare centrale parkeervoorzieningen (uitwisselbaar). In de gebieden met parkeerregulering willen we het gebruik van de fiets stimuleren. Een (hoge) parkeereis voor auto's van werknemers is daar strijdig mee, terwijl een lage parkeereis voor het werknemersgedeelte niet zal leiden tot parkeeroverlast. We willen de parkeereis dan ook meer in balans brengen met ons mobiliteitsbeleid.

7.6 Fietsparkeren

Maatwerk	
Keuzemogelijkheden binnenstad en station voor bezoekers, werknemers en treinreizigers.	De fietser wil dicht bij zijn bestemming gratis parkeren, maar zijn fiets ook in goede staat terugvinden. Het is daarom belangrijk om keuzemogelijkheden aan te bieden: – dichtbij op het maaiveld, gratis, onbewaakt en met aanbindmogelijkheden; – bewaakt of afgesloten (voor werknemers) met een laag tarief of nultarief voor langparkeerders < 24 uur (recreatief winkelen, werken, toeristisch bezoek; vergelijk Zutphen en Utrecht); – bewaakt met een dagtarief voor de stallingstijd langer dan 24 uur. Het aanbieden van bewaakte stallingen maakt het mogelijk om de stallingsdruk in de openbare ruimtes in en rond de binnenstad te verminderen. We maken een fietsparkeerplan en brengen eerst de opties in beeld voor enkele verspreid liggende locaties. We betrekken daarbij: – de rol die een stallingsvoorziening bij het station kan hebben voor de binnenstad (vooral werknemers); – de behoefte van werknemers aan stallingsvoorzieningen; – de financieringsmogelijkheden binnen de totale parkeereexploitatie met als doel gratis bewaakte voorzieningen aan te bieden; – cofinanciering door bijvoorbeeld NS en het Rijk (stationsstalling); – het medegebruik van autoparkeervoorzieningen; – het benutten van de capaciteit door het weghalen van weesfietsen. We willen verrommeling tegengaan. Dat vraagt om een goede balans tussen handhaving en goede alternatieven. We willen met de handhaving geen fietsonvriendelijk klimaat scheppen. Maar andersom geldt ook: als er goede alternatieven zijn en het duidelijk is waar fietsparkeren niet is toegestaan, draagt handhaving bij aan een goed straatbeeld.
In 'oude buurten' (bewoners)	In oude buurten is vaak ook een tekort aan bergingsruimte voor tweewielers. In deze buurten willen we de stallingsbehoefte inventariseren, en (als daartoe aanleiding is) de mogelijkheden om daarin te voorzien. Zo nodig verdelen we de openbare parkeerruimte evenwichtiger tussen stallingsvoorzieningen voor auto's en voor tweewielers.
In de binnenstad (bewoners)	De aanpak van de 'oude buurten' volgen we ook in de binnenstad. Om eventueel benodigde oplossingen te vinden, betrekken we ook de benutting van de parkeerterreinen en parkeergarages en de ontwikkeling van de parkeerscenario's voor de bewoners.

Fietsparkeernormen	Als fietsstad is het noodzakelijk om te voorzien in goede parkeervoorzieningen voor fietsers. Daarom nemen we in een nieuwe (flexibelere) systematiek voor het toepassen van parkeernormen ook de fietsvoorzieningen op.
---------------------------	---

7.7 Doelgroepen

Meer maatwerk met digitalisering	
Gehandicapten	Bij een verdergaande digitalisering bekijken we de mogelijkheden om één tarief voor personen met een gehandicaptenparkeerkaart te introduceren.
Deelauto's	We bevorderen het gebruik van deelauto's. Voor deelauto's die permanent ter beschikking staan wordt een parkeerplaats gereserveerd, ongeacht de parkeerdruk. Daarvoor is in het gereguleerde gebied wel een 'deelauto-vergunning' nodig.
Elektrische voertuigen	Bij laadpalen voor elektrische auto's is de parkeerplaats exclusief beschikbaar voor een voertuig dat ook daadwerkelijk opgeladen wordt. In het gereguleerde gebied blijft wel de betaalplicht van toepassing (vergunning of betalen).
Autonome voertuigen	De technische ontwikkelingen gaan snel. Autonome voertuigen zouden het mogelijk maken om op afstand te parkeren. De verwachting is dat autonome voertuigen in het stedelijk verkeer zeker niet vóór 2050 werkelijkheid zullen worden. Met deze ontwikkeling houden we dan nu ook geen rekening.
Mantelzorgers, artsen	Voor mantelzorgers die buiten een reguleringsgebied (sector) wonen, bestaat de mogelijkheid om een mantelzorgvergunning aan te schaffen. Artsenparkeerplaatsen worden niet uitgebreid. Bestaande artsenparkeerplaatsen blijven bestaan zolang er een praktijk is gevestigd of vanuit het woonadres de functie wordt uitgeoefend.
Bezoekers van bewoners	Voor de binnenstad wordt ook een bezoekersregeling ingevoerd. Dat zal digitaal (met een 'saldo') gebeuren.
Touringcars	Als het aantal bezoekers van de binnenstad (waaronder de Kaasmarkt) stijgt, zijn er extra parkeerplaatsen voor touringcars nodig.



Stallingsvoorzieningen voor de fiets: essentieel voor het stimuleren van het fietsgebruik en het vermijden van 'parkeerchaos'

8 Mobiliteitsagenda

8.1 Uitvoering: dynamisch proces

Het Mobiliteitsplan is een plan voor de toekomst. Het kan niet in zijn geheel op korte termijn worden gerealiseerd. Met de aanpassing van de infrastructuur is namelijk veel geld gemoeid. Prioriteiten zijn niet zo simpel te stellen.

Realisatiemogelijkheden hangen ook af van cofinanciering, samenwerking en werk met werk maken (groot onderhoud, ontwikkelingen, projecten).

Diverse projecten zijn complex wat betreft de uitvoeringskeuze, de financiering, het draagvlak en de besluitvorming. Voor die projecten is het nodig om eerst een verkenning uit te voeren. Dat doen we samen met belanghebbenden (zoals ondernemers, Fietzersbond, wijkteams). Met een verkenning krijgen we scherper in beeld wat de beste aanpak is en wat de kosten en financieringsmogelijkheden zijn. Daarna kan pas een besluit worden genomen of en hoe een dergelijk project (inclusief de financiën) uitgevoerd kan worden. Dat betekent ook dat er (vooraf) geïnvesteerd moet worden in planontwikkeling.

In het algemeen geldt dat we 'slim' moeten investeren: We moeten het onderhoud integraal aanpakken én aangrijpen om onze mobiliteitsdoelstellingen erin te verwerken. Dat wil zeggen: de straat of weg niet terugleggen in de oorspronkelijke staat, maar aanpassen aan de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan. Dat kan betekenen dat er extra budget nodig is bovenop het onderhoud, maar dat is niet per definitie zo. In ieder geval is twee maal aanpakken van een straat of weg vele malen duurder dan integraal in één keer. Dat geldt ook voor herontwikkeling en herinrichting.

Op vervangingsmomenten moeten we altijd nieuwe afwegingen maken: verkeerslichten terugplaatsen of het kruispunt anders inrichten, parkeerautomaat terugplaatsen of verdergaande digitalisering. We moeten aansluiten en anticiperen op subsidiemogelijkheden, en de mogelijkheden tot cofinanciering breed verkennen, tot en met Europese programma's en programma's op andere beleidsvelden zoals economie, innovatie en duurzaamheid.

De agenda moet jaarlijks worden vertaald in een voortschrijdend actie- en uitvoeringsprogramma (doorkijk 1-4 jaar).

8.2 Organisatie en werkwijze

Dit Mobiliteitsplan omvat een groot aantal opgaven voor de komende jaren. Niet alles kan tegelijk. Dat is financieel niet mogelijk, maar het hoeft ook niet. Belangrijk is om consequent de principes van het Mobiliteitsplan toe te passen. Het tempo van uitvoering is mede afhankelijk van de beschikbare middelen (financiën en personele capaciteit). Zo is het vinden van financiële dekking en partners voor een aantal projecten al een project op zich. Om het Mobiliteitsplan daadwerkelijk een impuls te geven en daarmee

ook de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en het fietsklimaat, is het volgende essentieel en voorwaardenscheppend:

1. Programmamanagement: één verantwoordelijke voor de afstemming over het onderhoud, voor het in beeld brengen en benutten van (financiële) kansen en voor het periodiek aanpassen van het programma aan de actualiteit.
2. Een jaarlijks werkprogramma, dat financieel gedekt is, met een doorkijk naar de drie volgende jaren.
3. Een jaarlijks budget voor 'kleine' projecten, de verkenningen en onderzoek. De hoogte van het budget is sterk bepalend voor de omvang en het tempo van de uitvoering.
4. Een projectmatige aanpak voor de grote projecten: eerst een verkenning waarin in beeld wordt gebracht wat de meest haalbare variant is, wat de kosten zijn en de mogelijke financiële dekking. De verkenning wordt voorafgegaan door een Startnotitie die door het bestuur wordt vastgesteld. In de Startnotitie zijn het doel, de planning, de werkwijze, de participatie en het benodigde budget voor de verkenning opgenomen. Op basis van de resultaten van de verkenning kan een besluit worden genomen over de voorkeursvariant en de financiële programmering binnen de gemeentelijke begroting.
5. Vooruitwerken zodat er projecten 'op de plank' klaarliggen waar snel op kan worden ingespeeld als er zich financiële mogelijkheden voordoen (bijvoorbeeld subsidies).

8.3 Mobiliteitsagenda

De Mobiliteitsagenda is een overzicht van de acties en projecten die voortvloeien uit dit Mobiliteitsplan. De agenda is ingedeeld volgens de thema's van het Mobiliteitsplan. Per actie of project is het volgende aangegeven:

- De relatie met andere thema's. In de volgende tabel is voor de thema's de volgende codering gebruikt:
 - *N = (verkeer)Netwerken*
 - *V = Veiligheid*
 - *L = Leefbaarheid, duurzaamheid*
 - *B = Bereikbaarheid, doorstroming*
 - *P = Parkeren*

De thematische indeling is gebaseerd op de thema's die door de gemeenteraad zijn benoemd bij de start van het project. Daarin is destijds economie niet expliciet benoemd terwijl die wel een thema is dat direct samenhangt met mobiliteit. In het Mobiliteitsplan zijn dan ook diverse voorstellen opgenomen die een directe (positieve) relatie hebben met economie. Daarom is in de Mobiliteitsagenda ook de relatie met dit beleidsveld benoemd met de codering E.

Projecten die meerdere doelen dienen hebben de voorkeur.

- Het indicatieve uitvoeringsjaar. Daarbij is uitgegaan van een beschikbaar budget van € 700.000,- in de periode 2017–2020, aangevuld met een even hoog bedrag door cofinanciering. In totaal dus een bedrag van € 1.400.000,-. Het vinden van cofinanciering is uiteraard een opgave. Voor het uitvoeringsjaar is onderscheid gemaakt tussen 2017, 2018, 2019, 2020 en later.

Voor de komende jaren moet nog een nadere invulling worden gegeven aan de afstemming met het groot onderhoud (werk met werk maken). Dat is een van de redenen waarom de Mobiliteitsagenda jaarlijks moet worden geactualiseerd naar een uitvoeringsplan.

Voor de jaren 2017–2020 geven we prioriteit aan de volgende type projecten:

- het verbeteren van onveilige locaties en routes;
- structuuringrepen in het wegennet om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren;
- kwaliteitsverbetering van fietsroutes;
- het uitbreiden en verbeteren van parkeerdiensten;
- verkeersmanagement.

Voor een aantal plannen is een verkenning of een uitgebreidere planontwikkeling nodig. Voor deze onderdelen is nog geen uitvoeringsactie opgenomen, omdat die later wordt bepaald op basis van de haalbaarheid, de benodigde financiën en de prioriteit. Dat wordt duidelijk op basis van de verkenning en nadere planontwikkeling.

Mobiliteitsagenda Gouda 2017–2026 (jaartallen indicatief)			
Verkeersnetwerken (N)			
Onderdeel	Project/Actie	Jaar	Samenhang
Wijkstraten	Uitbreiden 30 km/uur-gebieden	Jaarlijks	N–V
Fietsnetwerk	Regionale snelfietsroutes	Jaarlijks	N–V–B–E
Hoofdwegenet	Verkennen mogelijkheden VRI's verminderen op stadswegen	Jaarlijks	V–B–E
Hoofdwegenet	Opheffen verbinding Bodegraafsestraatweg noord–zuid	2018	N–V–L–B
Hoofdwegenet	Verkennen verminderen doorgaand verkeer singels	2018	N–V–L–B–P–E
Fietsnetwerk	Snelfietsroute Rotterdamseweg, verminderen doorgaand verkeer	2018	N–V–L
Hoofdwegenet	Herinrichting Kleiwegplein	2019	N–V–L–B–E
Hoofdwegenet	Verkennen aanpak corridor Joubertstraat	2019	N–V–L–B
Lopen	Wandelroutes	2019	N–V–L–E
Hoofdwegenet	Verkennen aanpak corridor K. Wilhelminaweg–Wachtelstraat	2020	N–V–L–B
Openbaar vervoer	Verkennen innovatief openbaar vervoer i.p.v. 'zwakke' stadslijnen	2019–2020	N–L–B
Fietsnetwerk	Verkennen ontbrekende schakels	2019–2021	N–V–B–E
Fietsnetwerk	Fietsverbinding station–bedrijventerreinen	>2020	N–B–E
Openbaar vervoer	Frequentie sprinter Utrecht verhogen	>2020	N–B–E
Openbaar vervoer	Station Gouweknoop	>2020	N–B–E
Verkeersveiligheid (V)			
Onderdeel	Project/Actie	Jaar	Samenhang
Infrastructuur	Onveilige locaties, routes en oversteekvoorzieningen, zebra's	Jaarlijks	V
Infrastructuur	Verplaatsen of verwijderen objecten die uitzicht belemmeren	Jaarlijks	V
Kwetsbare deelnemers	Schoolomgeving: verkeersveiligheid, oversteekvoorzieningen	Jaarlijks	V
Inclusieve samenleving	Routes verbeteren op toegankelijkheid	Jaarlijks	N–V–L–B
Gedrag en handhaving	Opstellen en uitvoeren programma educatie en handhaving	Jaarlijks	V
Gedrag en handhaving	Snelheidsmonitoring	Jaarlijks	V
Gedrag en handhaving	Buurtlabel en buurtinitiatieven promoten	Jaarlijks	V
Subjectieve onveiligheid	Toetsen 'klachtenlocaties'	Jaarlijks	V
Kwetsbare deelnemers	Oversteekbaarheid stadswegen voor fietsers	Jaarlijks	V–B
Infrastructuur	Verwijderen 'varkensruggen'	2018–2020	V
Kwetsbare deelnemers	Eenzijdige ongevallen fiets	2018–2020	V
Infrastructuur	Wijkstraten 30 km/uur (< 4.000 mvt/etmaal)	2018–2022	N–V–L
Inclusieve samenleving	Informatiesystemen (apps)	2019	N–V–L–B
Infrastructuur	Stadsstraten 30 km/uur en fietsvoorzieningen	2019–2020	N–V–L
Infrastructuur	Loopverbinding Station–Kleiwegplein	2021	N–V–L–B
Leefbaarheid, duurzaamheid (L)			
Onderdeel	Project/Actie	Jaar	Samenhang
Milieu	Aandachtspunten geluid	Jaarlijks	N–V–L–B–P
Fiets	Mobiliteitsmanagement, spitsmijden	2019	B–E

Fiets	Promotie en stimuleren fietsgebruik	2019	B-E
Schoon en zuiniger	Binnenstaddistributie	2020	L-B-E
Schoon en zuiniger	Arrangementen bezoekers	2020	B-E
Verblijfsgebieden	Toets sluipverkeer en eventuele maatregelen	2021	V-L
Verblijfsgebieden	Uitbreiden 30 km/uur-gebieden	2021	V-L
Schoon en zuiniger	Elektrisch openbaar vervoer	>2020	L

Mobiliteitsagenda Gouda 2017-2026 (jaartallen indicatief)

Bereikbaarheid, doorstroming (B), vervolg

Onderdeel	Project/Actie	Jaar	Samenhang
Autoverkeer	Beoordelen doorstroming vitale relaties	Jaarlijks	L-B-E
Fietsverkeer	Kwaliteit doorstroomroutes fiets inventariseren	Jaarlijks	L-B
Fietsverkeer	Verbeteren doorstroomroutes fiets	Jaarlijks	L-B-E
Hulpdiensten	Bewaken aanrijtijden	Jaarlijks	B
Verkeersmanagement	Verkeerslichten aanpassen aan grenswaarden	Jaarlijks	N-V-L-B-P-E
Verkeersmanagement	Beïnvloeding VRI door fietsers (app)	Jaarlijks	N-V-L-B-P
Verkeersmanagement	Beïnvloeding VRI door lange voertuigen op hoofd-wegennet	Jaarlijks	N-V-L-B-P-E
Verkeersmanagement	Innovatie (diverse opties)	Jaarlijks	N-V-L-B-P-E
Verkeersmanagement	Monitoringsysteem ontwikkelen en uitvoeren	Jaarlijks	N-V-L-B-P
Fietsverkeer	Westergouwe: verkenning fietsverbinding binnen-stad	2018	N-V-L-B-E
Openbaar vervoer	Marketing en tariefacties openbaar vervoer binnen-stad	2018	B-E
Verkeersmanagement	Verkeersmanagementcentrale	2018	N-V-L-B-P
Autoverkeer	Westergouwe: verkenning benutten N207	2019	N-V-L-B-E
Openbaar vervoer	Westergouwe: verkenning vraagafhankelijk openbaar vervoer	2019	N-L-B
Openbaar vervoer	Westergouwe: MIRT-verkenning station Gouwe-knoopp	2019	N-B-E
Collectief vervoer	Opstapplaatsen touringcars	2020	B-E
Verkeersmanagement	Bloktijden bruggen	2020	N-V-L-B-P
Verkeersmanagement	Beïnvloeding VRI door bus, afhankelijk van aantal inzittenden	2020	N-V-L-B-P
Verkeersmanagement	Zichtbaar maken reistijdverhouding auto-fiets	2020	N-V-L-B-P

Parkeren (P)

Onderdeel	Project/Actie	Jaar	Samenhang
Woonwijken	Vraagvermindering, promoten deelauto	Jaarlijks	L-P
Overig	Structureel positief resultaat parkeerexploitatie	Jaarlijks	P
Woonwijken	Promotie gebruik deelauto's	Jaarlijks	L-P
Woonwijken	Regulering uitbreiden (onderzoek)	2017	L-P
Parkeernormen	Methodiek en normen aanpassen	2017	P
Parkeernormen	Fietsparkeernormen ontwikkelen en toepassen	2018	P
Doelgroepen	Kenteken parkeren, digitale vergunningen	2017-2018	P
Doelgroepen	Bevorderen mobiel parkeren, contactloos/cashless betalen	2017-2018	P
Doelgroepen	Mixed parkeren en uniformiteit	2018	P
Doelgroepen	Open data parkeren ter beschikking stellen	2018	P
Doelgroepen	Tarievenstructuur aanpassen (vergunningen, klantenbinding)	2018	B-P-E

Fietsparkeren	Fietsparkeerplan binnenstad locatie-onderzoek	2018	B-P-E
Woonwijken	Stimuleringsplan gebruik deelauto's	2018	L-P
Bezoekers binnenstad	Klantvriendelijk parkeren, tarievenstructuur, arrangementen,	2018-2019	B-P-E
Fietsparkeren	Verkenning uitbreiding bewaakte stallingen binnenstad	2018-2019	B-P
Doelgroepen	Bezoekersregeling (in combinatie met digitalisering)	2018-2020	B-P
Overig	Invoeren mixed parkeren	2018-2020	B-P
Fietsparkeren	Onderzoek: fietsenstallingen in parkeerexploitatie	2019	B-P
Bewoners binnenstad	Gebruik parkeerterreinen door bewoners en bezoek	2019	L-P
Doelgroepen	Digitale RVV-ontheffingen	2019	P
Overig	Uniformiteit reguleringstijden	2019	P
Bewoners binnenstad	Stallingsscenario's per sector opstellen	2019	L-P
Fietsparkeren	Verkennen behoefte en mogelijkheden buurtfietsenstallingen	2019	P
Doelgroepen	Touringcars parkeren, onderzoek	2019	B-P-E

Bijlage 1: Uitgangspunten hoofdwegennet en fietsnetwerk

Verkeerskundige uitgangspunten fietsnetwerk (streefwaarden)		
	Doorstroomroutes	Overige fietsvoorzieningen ³
Breedte één richting	Fietspad > 2,75 meter Fietsstraat 4,00–6,00 meter (< 2.000 mvt/etmaal)	Fietspad > 2,25 meter, in geval van fietsstroken langs stadsstraten of wijkstraten > 2,20 meter
Breedte twee richtingen	3,50 meter + (bij voorkeur 4,0–4,5 meter)	> 3,50 meter
Solitair	3,50 meter + (bij voorkeur 4,0–4,5 meter)	> 3,50 meter
Directheid	Omrijdfactor in de stad < 1,25, regionaal < 1,15	–
Wachttijd	< 10%, voorrangsrouten	–
Verlichting en sociale veiligheid	Verlichting en zichtbaarheid, lage en transparante groenvoorzieningen	
Markering	Asmarkering bij twee richtingen en kantmarkering	
Bewegwijzering	Ja	Optioneel
Comfort en veiligheid	Rood (of ander kleur) asfalt of (prefab)beton, bermstrook, plateaus of andere snelheidsremmer in geval van kruisend autoverkeer van fietspad in twee richtingen zonder VRI, geen objecten en groen die uitzicht belemmeren op kruispunten	Zwart asfalt, bermstrook, plateaus of andere snelheidsremmer in geval van kruisend autoverkeer van fietspad in twee richtingen zonder VRI, geen objecten en groen die uitzicht belemmeren op kruispunten

Verkeerskundige uitgangspunten wegennet (streefwaarden)			
	Hoofdwegennet		Verblijfsgebied
	Stadsweegen	Stadsstraten	Wijkstraten
Wegcategorie Duurzaam Veilig	Gebiedsontsluitingsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Functie	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer in de stad van en naar de wijken (de wijkstraten) en verbinden naar de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer van een stadsdeel naar de stadsweegen of de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerd verkeer in de wijk en sluiten aan op de stadsweegen en/of stadsstraten
Maximum snelheid	50 of 70 km/uur	50 km/uur	30 km/uur bij lengte > 500 m ook gedeeltelijke 50 km/uur
Rijbaanindeling	2 X 1 of 2 X 2 rijstroken gescheiden rijbanen	2 X 1 rijstroken	1 X 2 rijstroken (geen asmarkering)
Grenswaarden intensiteiten	< 20.000 of < 35.000 mvt/etmaal	< 15.000 mvt/etmaal	> 4.000 en < 8.000 mvt/etmaal
Parkeren op rijbaan	Nee	Parkeerhavens	Ja
Openbaar vervoer	Haltehaven	Haltehaven	Halteren op rijbaan
Fietsvoorzieningen	Fietspad (in twee richtingen) of solitair	Fietspad of fietsstrook	Fietsstrook
Solitair oversteek langzaam verkeer	Bij 70 km/uur of 2 X 2 rijstroken: VRI of ongelijkvloers Bij 50 km/uur en 2 X 1 rijstroken: VRI of brede middenberm, voor doorstroomroute fiets is ongelijkvloers eveneens optie	VRI of middenberm	Middeneiland

3) Bij intensiteiten > 150 fietsers/uur (twee richtingen) zijn bredere voorzieningen nodig.

Kwaliteit verkeersafwikkeling	Doorstroomroutes	Geen specifieke eisen	Geen specifieke eisen
--------------------------------------	------------------	-----------------------	-----------------------

Karakteristieken kruispunten en oversteken (inclusief duurzaam veilig)

	Stadsweg of randweg	Stadsstraten	Wijkstraat	Solitair fietspad	Solitaire voetgangers-oversteekplaats
Stadsweg of randweg	Turboronde (zonder fietsers of fietsers voorrang verlenen) of verkeerslichten	Verkeerslichten	Vorrangsplein, verkeerslichten	Ongelijkvloers, verkeerslichten of brede middenberm in geval van één rijstrook voor het autoverkeer en maximum snelheid is 50 km/uur	Niet toepassen
Stadsstraat		Rotonde of verkeerslichten	Rotonde of voorrangskruising met opstelgelegenheid (midden/eiland)	Verkeerslichten of brede middenberm of voorrangsrouten voor fietsverkeer met snelheidsremmers	Verkeerslichten indien schoolroute of middeneiland
Wijkstraat			Rotonde of gelijkwaardig kruispunt	Middeneiland of voorrangsrouten voor fietsverkeer met snelheidsremmers	Middeneiland