

Verkeerscirculatieplan Gouda

De raad van de gemeente Gouda;

gelezen het voorstel van 11 mei 2021,

besluit:

1. Het Verkeerscirculatieplan Gouda vast te stellen.
2. De eerste tranche maatregelen (2022-2027) vast te stellen en de financiële gevolgen te verwerken.
3. De voortgang van de uitvoering en effecten van de maatregelen jaarlijks te monitoren.
4. Het evalueren van de effecten aan het eind van de eerste tranche, alvorens te besluiten over de tweede tranche en deze aanpak ook van toepassing te verklaren op de volgende tranches. In de evaluatie ten minste te onderbouwen:
 - Een duidelijke analyse van de door het verkeersmodel berekende prognoses en de uitgevoerde jaarlijkse monitoring van de feitelijke situatie t.a.v. de effecten en een verklaring te geven over eventueel opgetreden verschillen hierin.
 - Het effect van de maatregelen uit de eerste tranche en in hoeverre dit al dan niet moet leiden tot aanpassing van de voorgestelde maatregelen in de tweede tranche en welke overwegingen hieraan ten grondslag liggen.
 - Per maatregel inzicht te geven in het participatieproces, en hoe geprobeerd is tot draagvlak te komen.

Aantrekkelijk en toegankelijk Gouda

Colofon

Titel:	Aantrekkelijk en toegankelijk Gouda; Verkeerscirculatieplan Gouda
Datum:	6 mei 2021
Status:	Versie ten behoeve van besluitvorming
Projectteam:	Mette Corsel, Jeroen Harmsen, Rob Ogink (gemeente Gouda) Marco de Baat, Christiaan Kwantes, Geert-Jan Wolters (Goudappel)

Deze publicatie is opgesteld door de gemeente Gouda, met ondersteuning van Goudappel. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Gouda.

1 Inleiding

De ontwikkeling van Gouda vraagt om duidelijke keuzes in het mobiliteitsbeleid



Ontwikkeling van Gouda vraagt om mobiliteitskeuzes

Gouda is een prachtige, compacte stad met een waardevolle historische binnenstad. De stad is in ontwikkeling. De werkgelegenheid, het aantal inwoners en de bezoekers groeien. Naar verwachting zal Gouda in 2030 bijna 80.000 inwoners tellen. De bijbehorende mobiliteit moet in goede banen worden geleid. Juist vanwege de groei moet de stad zo efficiënt mogelijk omgaan met de schaarse ruimte. Leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid, klimaatadaptiviteit, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit worden steeds belangrijker. Economische functies vereisen een goede bereikbaarheid. Gezondheid en bewegen krijgen steeds meer prioriteit. Door gezonde keuzes gemakkelijker en laagdrempeliger te maken voor mensen, ondersteunt de gemeente zo de gezondheid van haar inwoners.



Kiezen voor mobiliteitstransitie

Gouda kiest voor duurzame en gezonde mobiliteit; een mobiliteitstransitie waarin mensen meer gaan kiezen voor wandelen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer (OV). Ook Zero Emission mobiliteit hoort hierbij. De coronacrisis kan fungeren als versneller van de duurzame mobiliteitstransitie, doordat mensen open staan voor nieuwe mobiliteitsalternatieven.

Concrete knelpunten oplossen

Daarnaast spelen binnen Gouda concrete verkeersknelpunten: een verouderde, onveilige inrichting of plekken waar meer groen nodig is vanwege klimaatadaptiviteit (opvang regen, voorkomen hitte-eilanden). De ambitie van de gemeente is om 15% meer groen te realiseren.



Mobiliteitsplan Gouda als basis voor uitwerking

Het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 bevat de kaders voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Gouda.



Het document bevat een aantal speerpunten:

- Beter benutten van bestaande infrastructuur
- Een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, negatieve effecten van verkeershinder verminderen door stringente keuzes
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Gebruik van de fiets vergroten door een uitstekend fietsklimaat
- Versterken van beeld en beleving van de historische binnenstad
- Optimaal benutten van parkeercapaciteit en verdelen onder gebruikers (parkeerregulering)

Dit verkeerscirculatieplan vormt een uitwerking van het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026. Daarnaast past dit plan naadloos in de Omgevingsvisie die gelijktijdig wordt opgesteld. Het mobiliteitsbeleid zal bij invoering van de Omgevingswet ook integraal onderdeel zijn van het omgevingsbeleid.

Gezamenlijk optrekken met belanghebbenden

De gemeente vindt het belangrijk om bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden te betrekken bij de planvorming. Juist in de samenleving zit veel collectieve kennis die de gemeente maximaal wil inzetten.

Gedurende de totstandkoming van het verkeerscirculatieplan hebben negen bijeenkomsten met de Goudse Denktank en zes bijeenkomsten met Gouda Onderneemt plaatsgevonden. Bijlage 1 bevat de samenstelling van beide groepen. Ook is afgestemd met buurgemeenten, Regio Midden Holland, Pro-

vincie Zuid-Holland en OV-bedrijf Arriva. De gemeente heeft daarna alle input tot nu toe zo goed mogelijk vertaald in dit document.



Input voor participatie

De gemeente wil een breed maatschappelijk gesprek over de voorstellen uit het verkeerscirculatieplan. Dit concept document dient als input voor een nog breder vervolg op de ingezette participatie, het Verkeerscirculatieplan wordt ter visie voorgelegd aan de hele gemeente. Hiermee worden alle belangstellenden in Gouda geïnformeerd, zodat zij kunnen reageren op het verkeerscirculatieplan. Naar aanleiding van deze brede participatieronde wordt het Verkeerscirculatieplan inclusief uitvoeringsagenda waar nodig en wenselijk aangepast en voorgelegd aan de gemeenteraad ter besluitvorming.

Kwalitatieve en cijfermatige onderbouwing

De maatregelen in het verkeerscirculatieplan leiden tot een betere leef- kwaliteit in Gouda. De voorstellen zijn cijfermatig onderbouwd voor verkeer, milieu en economische effecten. Er is ook gekeken naar de effecten voor OV en de verkeersveiligheid. Dit geeft grip op de effectiviteit van de maatregelen. Er is gebruik gemaakt van verschillende rekenmodellen en - methodes. Zie ook hoofdstuk 5 en de technische achtergrondrapportage.

Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding van het Verkeerscirculatieplan. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de ambities en doelstellingen waar het Verkeerscirculatieplan een bijdrage aan moet leveren. Hoofdstuk 3 zet de visie van het plan op hoofdlijnen uiteen. Dit visiebeeld is vervolgens uitgewerkt in wensbeelden voor de verschillende vervoerwijzen wandelen, fietsen, OV, autoverkeer en goederenvervoer. Hoofdstuk 4 gaat dieper in op de concrete maatregelen die nodig zijn om het gewenste eindbeeld te halen: 10 clusters van maatregelen. In hoofdstuk 5 zijn de effecten van het verkeerscirculatieplan beschreven voor verkeer, milieu, lokale economie en de leefbaarheidskansen voor Gouda. Dit document sluit af met hoofdstuk 6 waarin de uitvoeringsstrategie en projectenlijst zijn opgenomen.

2 Vertrekken vanuit hogere doelen

Het verkeerscirculatieplan is geen doel op zich, maar draagt bij aan het halen van hogere doelen om Gouda aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar te maken.



Foto: VVV Gouda



Mobiliteit dient altijd hogere doelen

Mobiliteit staat niet op zichzelf. Het dient hogere doelen, die afgeleid zijn uit het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan, namelijk:

- **Verbeteren leefbaarheid en gezondheid van mensen:** verminderen doorgaand autoverkeer op de binnenstadsingels en in woonstraten, betere lucht- en geluidskwaliteit, betere verkeersveiligheid
- **Aantrekkelijke (binnen)stad:** minder verkeersdruk en autoluwe binnenstad, meer klimaatadaptief groen, meer verblijfs- en omgevingskwaliteit (incl. oog voor ruimtelijke en historische kwaliteiten)
- **Stimuleren duurzame mobiliteit:** stimuleren wandelen, fietsen, OV, deelmobiliteit en schone mobiliteit
- **Verbeteren economische bereikbaarheid:** doorstroming hoofdroutes, bereikbaarheid parkeerlocaties en bevoorrading, bereikbaarheid bedrijventerreinen, robuust netwerk en aantrekkelijke wandel- en fietskwaliteit
- **Toekomstbestendig en haalbaar:** beheersbare investerings- en beheerskosten, maatschappelijk draagvlak, faseerbare oplossingen

De maatregelen in het verkeerscirculatieplan moeten als een sleutel passen op de hogere doelen en hieraan bijdragen.

Zonder maatregelen ontstaan onbetrouwbare reistijden in 2030

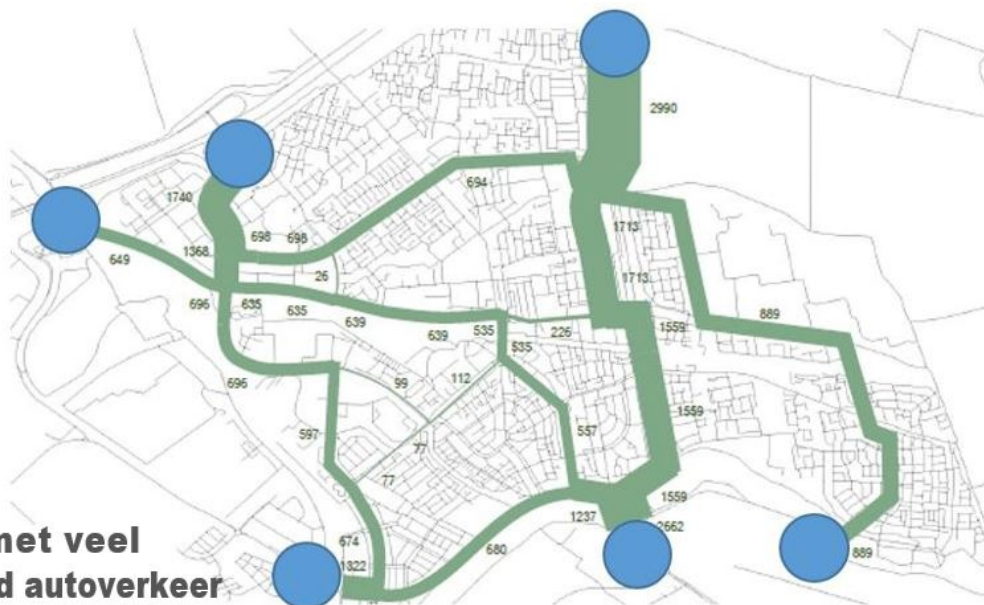
Volgens verkeersanalyses (zie hoofdstuk 5 en bijlage-rapport) dreigt het autoverkeer zonder extra maatregelen richting 2030 op een aantal routes vast te lopen. Dit zou er toe leiden dat de reistijden naar o.a. bedrijventerreinen Kromme Gouwe, IJsselfront, Gouwestroom en naar de binnenstad langer en onbetrouwbaar worden.

Verminderen doorgaand autoverkeer

Daarnaast blijkt uit kentekenonderzoek uit 2018 dat een deel van het autoverkeer geen herkomst of bestemming in Gouda heeft. Dit speelt vooral op de route Joubertstraat-Bodegraafsestraatweg. Hier is 10 tot 20% van het totale autoverkeer doorgaand van aard. Het kaartje laat de meest gebruikte routes zien. Het is wenselijk om doorgaand autoverkeer meer te laten rijden over de randwegen van Gouda, zoals de N207. Dit geeft minder verkeersshinder in de stad, en draagt bij aan de strategische doelen.

Nieuwe norm voor verkeersveiligheid: anticiperen op 30 km/u

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een voorstel aangenomen om 30 km/u als standaard te hanteren binnen de bebouwde kom. De gemeente Gouda wil met het verkeerscirculatieplan anticiperen op het nieuwe 30 als norm binnen de bebouwde kom. Zie ook blz. 30. Voordelen zijn: minder ernstige ongevallen, betere oversteekbaarheid, minder uitstoot (lucht/geluid), minder doorgaand verkeer en een sterkere concurrentiepositie van wandelen en fietsen. Bovendien komt in een aantal situaties bij 30 km/u meer ruimte vrij voor klimaatadaptief groen, verblijfskwaliteit, wandelen en fietsen.

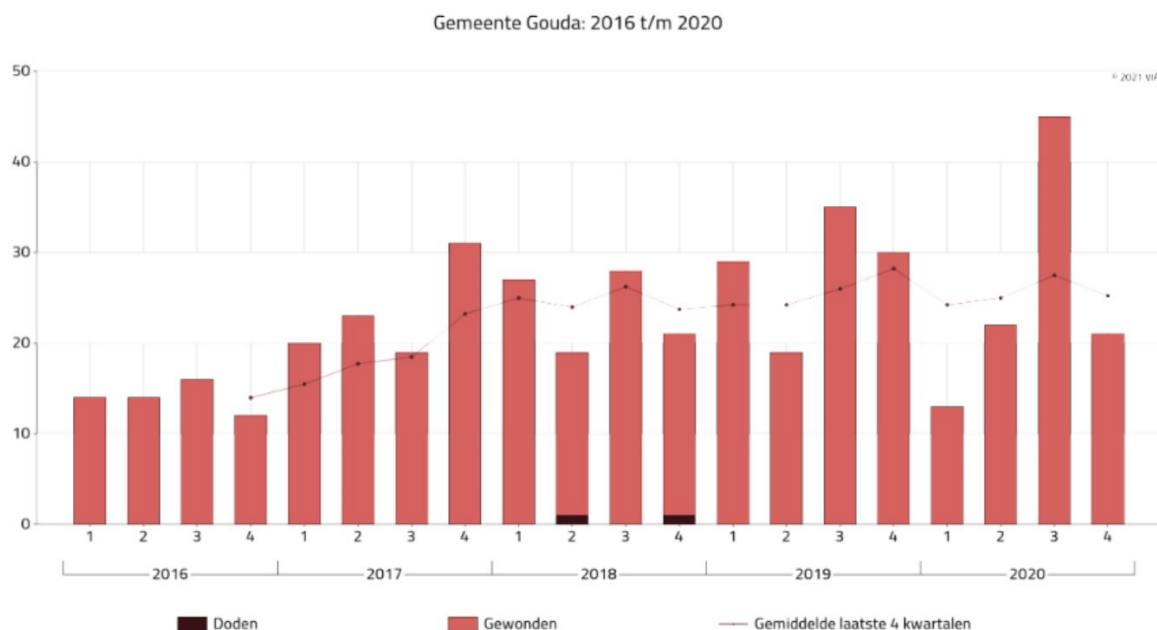


**Routes met veel
doorgaand autoverkeer**

Verkeersonveiligheid neemt toe bij 'niets doen'

De afgelopen jaren is ook het aantal geregistreerde verkeersongevallen in Gouda gestegen. Dit is in lijn met de landelijke trend. Oorzaken van toenemende verkeersongevallen zijn uiteenlopend van aard,

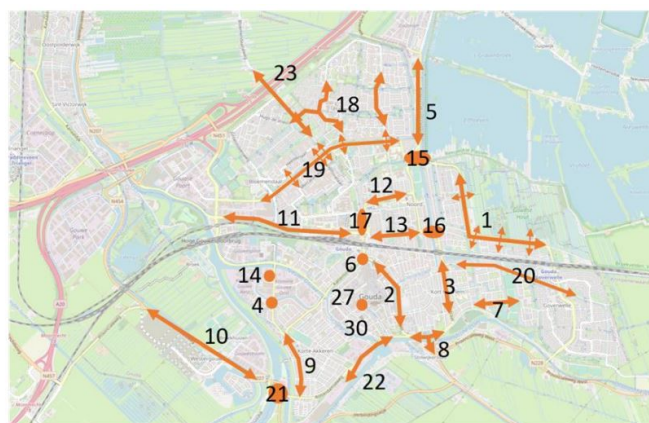
aspecten als vergrijzing, toenemend fietsgebruik, extra drukte, en afleiding in het verkeer spelen een rol. In de afgelopen 5 jaar hebben ook twee ongevallen plaatsgevonden met dodelijke afloop. Het streven van de gemeente Gouda is nul verkeersdoden. Zie verder ook de technische achtergrondrapportage.



Bijdragen aan oplossen van veelbesproken verkeerssituaties

In de Denktank zijn veelbesproken verkeerssituaties in Gouda geïnventariseerd waar inwoners en belanghebbenden verbetering wensen achten. Deze lijst is hieronder weergegeven en is niet-limitatief, buiten deze punten zijn er in de wijken nog meer veelbesproken verkeerssituatie. Het Verkeerscirculatieplan draagt ook hier oplossingen voor aan.

1. Goudse Houtsingel (hard rijden en oversteekbaarheid)
2. Blekerssingel en Fluwelensingel (verkeersoverlast)
3. Joubertstraat (verkeersoverlast)
4. Kruispunt Goudkade / KW-weg (wachttijd en veiligheid)
5. Bodegraafsestraatweg (verkeersoverlast)
6. Kleiwegplein (complex kruispunt, lange wachttijden)
7. Sportlaan (hard rijden)
8. Haastrechtsebrug en omgeving (wachttijd)
9. Koningin Wilhelminaweg e.o. (verkeersoverlast)
10. N207 bij Westergouwe (doorstroming)
11. Burgemeester Jamessingel (snelheid)
12. Thorbeckelaan (veiligheid)
13. Graaf Florisweg
14. Bereikbaarheid bedrijvenparken
15. Breevaartknoop
16. Florisknoop
17. Stationsknoop
18. Ridder van Catsweg & Plaswijckweg (schoolomgevingen, oversteekbaarheid, kruispuntinrichting)
19. Burg. van Reenensingel (oversteekbaarheid)
20. Voorwillenseweg (hoofd fietsroute i.c.m. autoverkeer)
21. Sluiseiland (verkeersonveiligheid Kompasrotonde)
22. Nieuwe Veerstaal/Rotterdamseweg (krap fietspad, geen voetpaden, hoge verkeersintensiteit)
23. Bloemendaalseweg (hoofd fietsroute i.c.m. autoverkeer)
24. Parkeersituatie / parkeerdruk
25. Doorstroming verkeer/ wachttijd bij verkeerslichten
26. Verkeersveiligheid / snelheid autoverkeer (bv. rond schoolomgevingen)



27. Autoluwe binnenstad
28. Gouda fietsstad
29. Duurzame mobiliteit
30. Zwaar vrachtverkeer in binnenstad (trillinghinder)

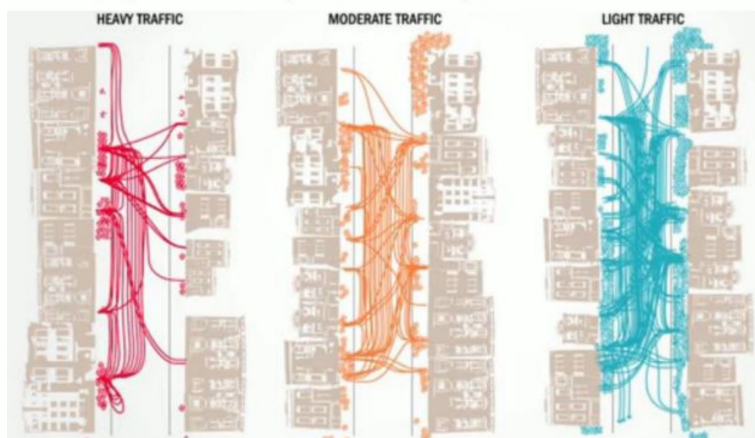
Ruimte voor iedereen

Gouda wil een inclusieve gemeente zijn, waarbij iedereen meedoet. Als gemeente willen we een kindvriendelijke stad zijn, waar kinderen veilig en gezond kunnen spelen en opgroeien. Als ouderen veilig kunnen wandelen en fietsen, helpt dit bij het langer gezond en vitaal te blijven. Ook kunnen ouderen dan langer zelfstandig winkels bezoeken en sociale contacten onderhouden. Dit draagt bij aan de levenskwaliteit.

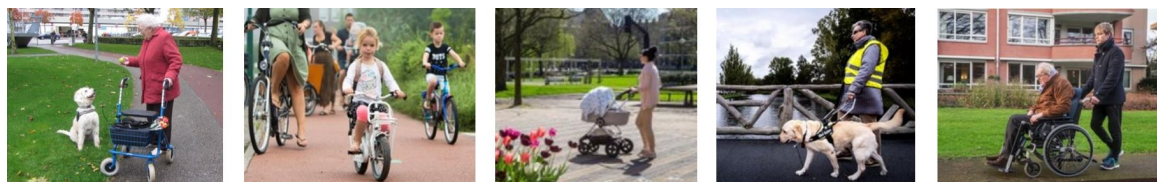
Ook voor kinderen is het belangrijk dat zij al jong zelfstandig naar school kunnen, veilig buiten kunnen spelen en sociale contacten kunnen onderhouden. Het helpt kinderen bij het ontwikkelen van een goede gezondheid, fysieke motoriek en sociale ontwikkeling. Speciale aandacht is nodig voor de mobiliteit van mensen met een beperking. Dan gaat het om mensen met fysieke, sociale, visuele en/of auditieve beperkingen, bijvoorbeeld rollator- en rolstoelgebruikers.

Voor kwetsbare verkeersdeelnemers zijn veilige, ruime en obstakelvrije wandelpaden, fietspaden van groot belang. Ook zijn aparte voorzieningen wenselijk zoals geleidelijnen, visuele markering van rijbanen, rateltickers bij verkeerslichten, drempelvrije overgangen, voldoende groentijd bij oversteekplaatsen. De gemeente houdt bij verkeersmaatregelen nadrukkelijk rekening met de voorschriften en richtlijnen voor kwetsbare deelnemers.

Sociale relaties tussen mensen in een straat met veel (rood), gemiddeld (geel) of weinig (blauw) autoverkeer



Het bundelen van autoverkeer buitenom stadswijken helpt bij een inclusieve samenleving. Onderzoek toont aan dat mensen in straten met minder autoverkeer meer sociale contacten hebben in hun omgeving. (D. Appleyard, 1969)

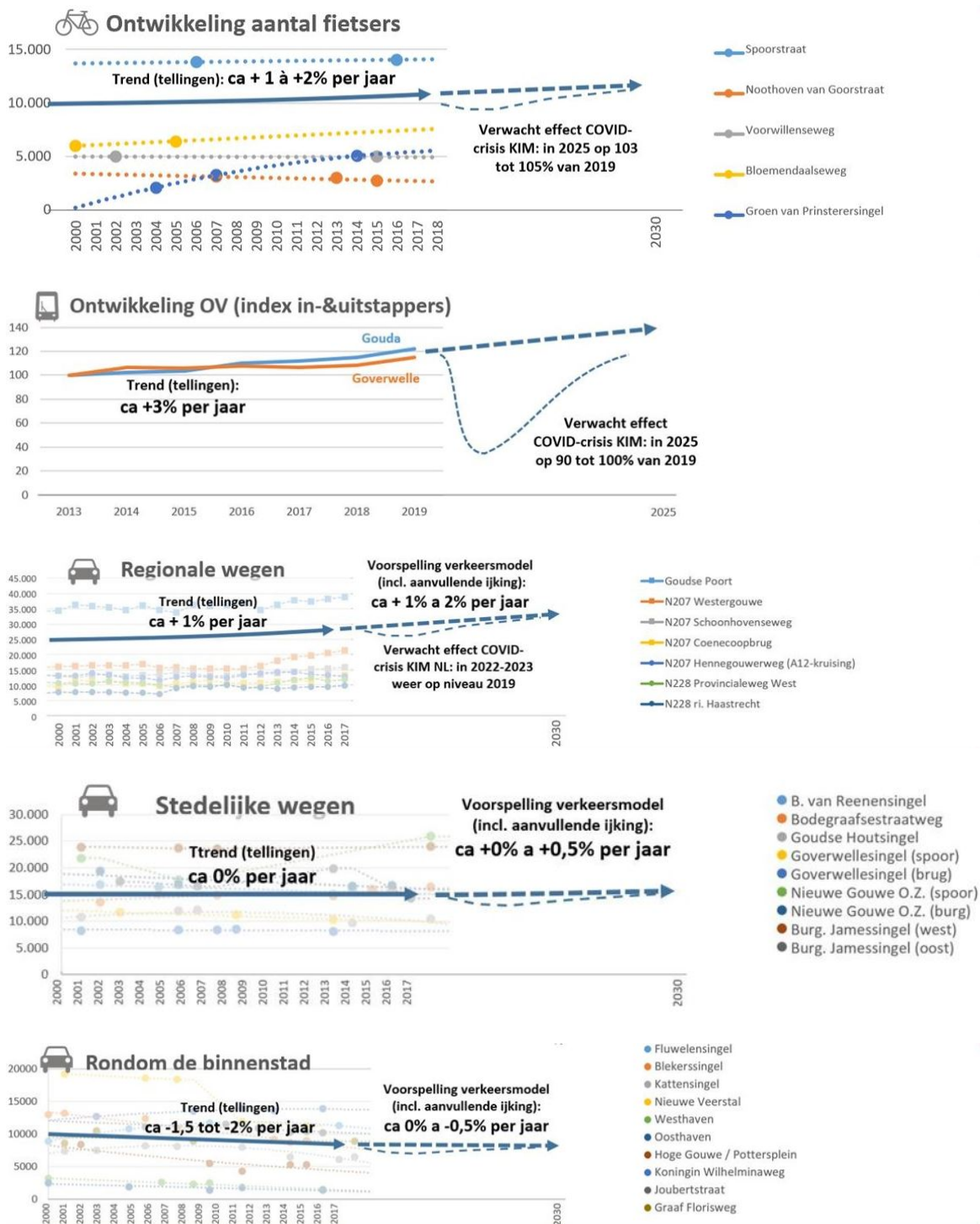


Lange termijn trends in mobiliteitsgedrag

Meerjarige verkeerstellingen geven waardevol inzicht in de lange termijn trends in het mobiliteitsgedrag in Gouda. Het aantal fietsbewegingen in Gouda groeit sinds ca 20 jaar gestaag met gemiddeld 1 à 2% per jaar. Voor het OV-gebruik van de stations is dit zelfs ca 3% per jaar (pre corona).

Bij het autogebruik is er een meer gedifferentieerd beeld. Op de grote wegen nabij de snelweg en op de provinciale wegen groeide het autoverkeer de afgelopen 20 jaar met ca 1% per jaar, maar rondom de binnenstad was er een krimp van 1,5 tot 2% per jaar. De stedelijke wegen zaten hier tussenin met een nulgroei, ondanks de groei van de bevolking en de werkgelegenheid.

Afhankelijk van het verloop van de Corona-crisis, verwacht het landelijke Kennisinstituut voor Mobiliteit rond 2025 herstel van het mobiliteitsgedrag. Voor het autoverkeer is dit volgens het instituut mogelijk al sneller, rond 2022-2023. Het is de verwachting dat de Goudse maatregelen in de wandel-, fiets-, OV- en autonetwerken uit het verkeerscirculatieplan zullen bijdragen aan verdere uitbouw van het aandeel lopen en fietsen in de vervoerwijzekeuze (modal shift). De huidige Corona-crisis kan hierin een versnelende factor vormen.



Mobiliteitsgebruik en economie

Het gebruik van steden verandert door de jaren heen en daarmee ook de mobiliteitsbehoefte. In elke periode maakt de gemeente nieuwe keuzes om binnen de stad bepaalde vervoerwijzen meer of minder ruimte te geven. Zo sluit de stad aan op de actuele behoeften van de inwoners, ondernemers en bezoekers op het gebied van leefbaarheid en economie.

Kijkend naar economie en mobiliteit, dan zijn er verschillende behoeften:

- Maak-, reparatie- en vervoersbedrijvigheid (industrie, autobedrijven, overslag, groothandel) behoeven een goede auto- en vrachtbereikbaarheid. Veelal betreft het bedrijventerreinen nabij de snelweg

- Zakelijke dienstverlening heeft naast autobereikbaarheid meer behoefte gekregen aan goede OV- en fietsbereikbaarheid; vooral hoogopgeleide forensen gebruiken relatief veel de fiets en het OV. De markt kiest meer dan voorheen voor kantoorruimtes nabij centrumgebied en stations. Dankzij thuiswerken gaat het dan vaker om kleinere kantoren met een accent op overleg en ontmoeting.
- Kennisbedrijven en creatieve economie hechten aan een stimulerende en aantrekkelijke verblijfskwaliteit, loop- en fietskwaliteit. Hetzelfde geldt voor horeca, winkelen en leisurefuncties (naast logistieke ontsluiting).

Ook in Gouda nemen dienstverlening, creatieve ondernemers en leisure in belang toe. Verblijfskwaliteit en leefbaarheid krijgt hiermee een groter economisch belang. Historische beelden van de Markt illustreren dit:

- Voor de Tweede Wereldoorlog was de rol van de auto klein (1910)
- In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw werd volop met de auto gereden op de Markt en was deze zelfs parkeerterrein (1980)
- Nu is De Markt een autoluw en bruisend hart van de stad (2021).

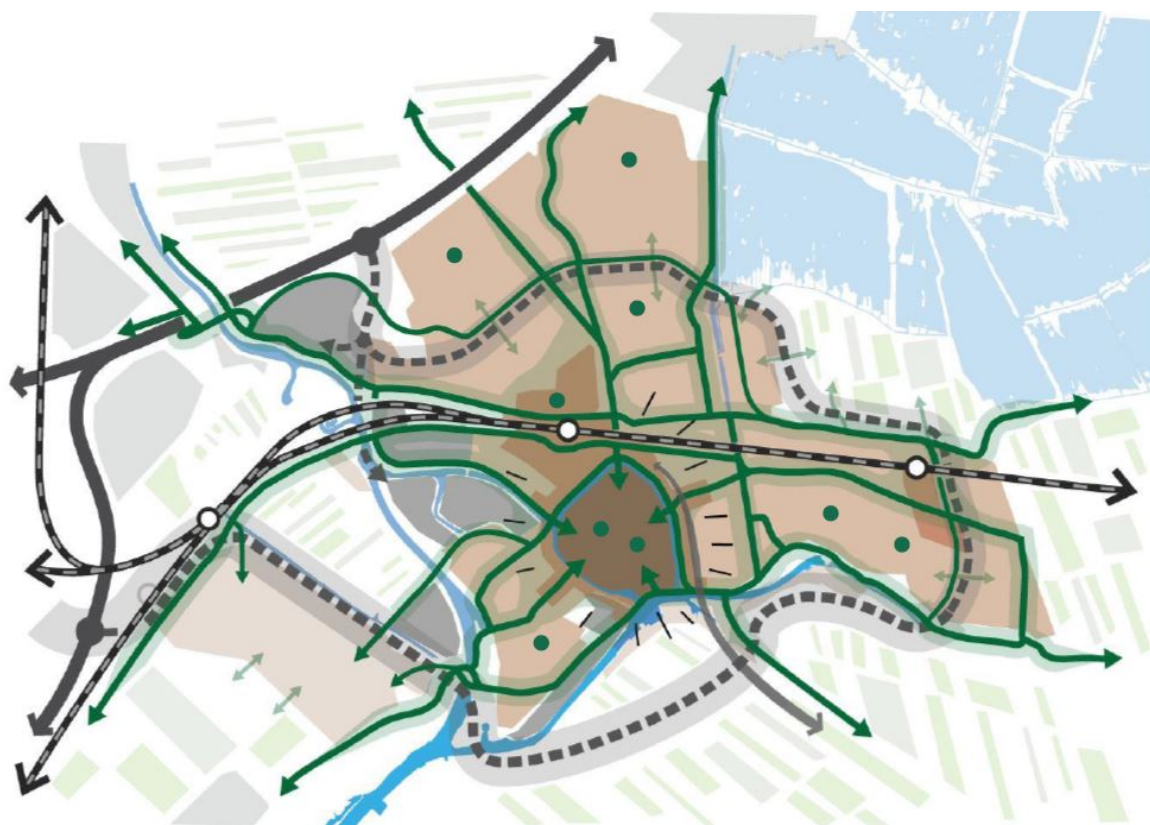
Uit onderzoek (Vervoer naar retail, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2013) blijkt dat consumenten van retail en recreatieve voorzieningen zich bij de keuze van hun bestemmingen laten leiden door de kwaliteit van het aanbod (assortiment, kwaliteit, service) en de ambiance (verblijfsklimaat, uitstraling, schoonheid, veiligheid). Deze bepalen primair de aantrekkingskracht van een gebied. Bereikbaarheid en parkeren blijken vooral een weerstandsfactor: wanneer hier een passend basisniveau is, zijn dit factoren die het aantal bezoekers aan het gebied beperkt beïnvloeden.



3 Wenkend lange termijn perspectief

Het verkeerscirculatieplan werkt toe naar een stip op de horizon. Dit hoofdstuk licht het gewenste lange termijn beeld toe. De wensbeelden zijn mede tot stand gekomen in intensieve participatie met Goudse Belangenbehartigers.





Legenda

- A-milieu: voetganger centraal
- B-milieu: gemengde mobiliteit
- C-milieu: meer gescheiden structuren

- Loop- en fietsverbindingen
- Hoofd fietsnetwerk
- Hoogwaardig openbaar vervoer
- Randwegstructuur autoverkeer
- Hoofdwegen autoverkeer

Voetganger centraal

Het wenkende lange termijn perspectief bevat verschillende elementen. Voetganger en fietser worden de hoofdgebruikers binnen Gouda. Dit kan door de autodominate te temperen op plekken waar belangrijke wandelrelaties liggen. De relatie van de binnenstad met de Hollandsche IJssel wordt versterkt, zodat Gouda weer aan het water komt te liggen. De looproutes en oversteekbaarheid tussen de ruimere stationszone, ziekenhuis en binnenstad worden versterkt. Binnen de binnenstad staat de voetganger centraal als hoofdgebruiker. Andere vervoerwijzen gedragen zich hier als gast. Zie ook blz 18.

Versterken structuren voor de fietser

De historische structuren (radialen) zijn geschikt als hoofd fietsroutes vanuit de randen naar de binnenstad en de stationszone. Het gaat hier om autoluwe structuren. Waar nodig wordt het autoverkeer getemperd om de fiets ruimte te geven ('het nieuwe 30'). Daarnaast krijgt de fiets directe routes buiten het centrum om. Aan de randen gaan de stedelijke fietsstructuren logisch over in regionale door fietsroutes. Dit alles zorgt dat de fiets een hoogwaardiger alternatief wordt voor de auto. Zie ook blz 19.

Ruimte voor regionaal en lokaal OV

Het verbindende OV moet in reistijd, frequentie en comfort zo goed mogelijk concurreren met de auto. Het gaat hier om de trein en R-net-bus-verbindingen (vanwege de centrumfunctie van Gouda voor omliggende gemeentes). Binnen Gouda krijgt de R-net een betrouwbare doorstroming tussen stationszone en Krimpenerwaard via de Blekers- & Fluwelensingel, inclusief prioriteit bij verkeerslichten. De sociale functie van OV biedt mobiliteitsvrijheid aan mensen die niet per auto of fiets kunnen reizen. Hier ligt de focus op korte loopafstanden tot OV-haltes. Ook deze verbindingen krijgen betrouwbare verbindingen binnen Gouda. Tot slot zet Gouda in op combinaties van OV, auto, deelmobiliteit en fiets (ketenmobiliteit). Dit gebeurt met o.a. deelfiets-hubs op treinstations, in Gouwepark en bij parkeervoorzieningen rond de binnenstad (Park & Bike). Zie blz 20.



Autoverkeer gebundeld langs de randen van de stad

Het autoverkeer wordt sterker dan nu gebundeld langs de randen. De belangrijkste regionale randweg is de N207 (o.a. Zuidwestelijke Randweg, aangelegd met Goudse medefinanciering om het doorgaand autoverkeer door Gouda te verminderen). Deze provinciale weg moet in de toekomst nog meer doorgaand verkeer opvangen. De Van Reenensingel, Goudse Houtsingel en Goverwellesingel vormen samen een stedelijke randweg. Het bundelen van autoverkeer op de randwegen geeft binnen Gouda meer ruimte voor wandelen, fietsen en OV. Buiten de randwegen geldt 'het nieuwe 30' (zie blz. 21). Op korte ritten binnen de stad waar wandelen en fietsen geschikte alternatieven zijn, krijgt de auto soms iets langere reistijden. Dit geeft wandelen, fietsen en OV ook een sterkere concurrentiepositie t.o.v. de auto. Het leidt tot een andere verdeling in het vervoerwijzegebruik (duurzame modal shift).

Vertaling naar wensbeelden wandelen, fietsen, OV, auto, vrachtverkeer

De volgende bladzijden bevatten de wensbeelden per vervoerwijze. Het gaat hier om het lange termijn-beeld, dat verder reikt dan het Verkeerscirculatieplan.

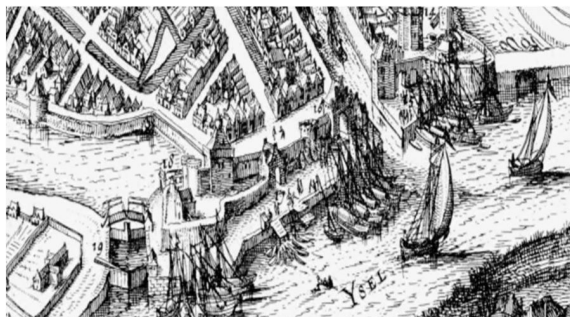
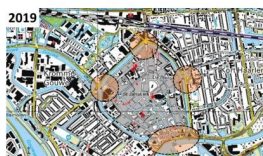
De toekomst is geworteld in het verleden

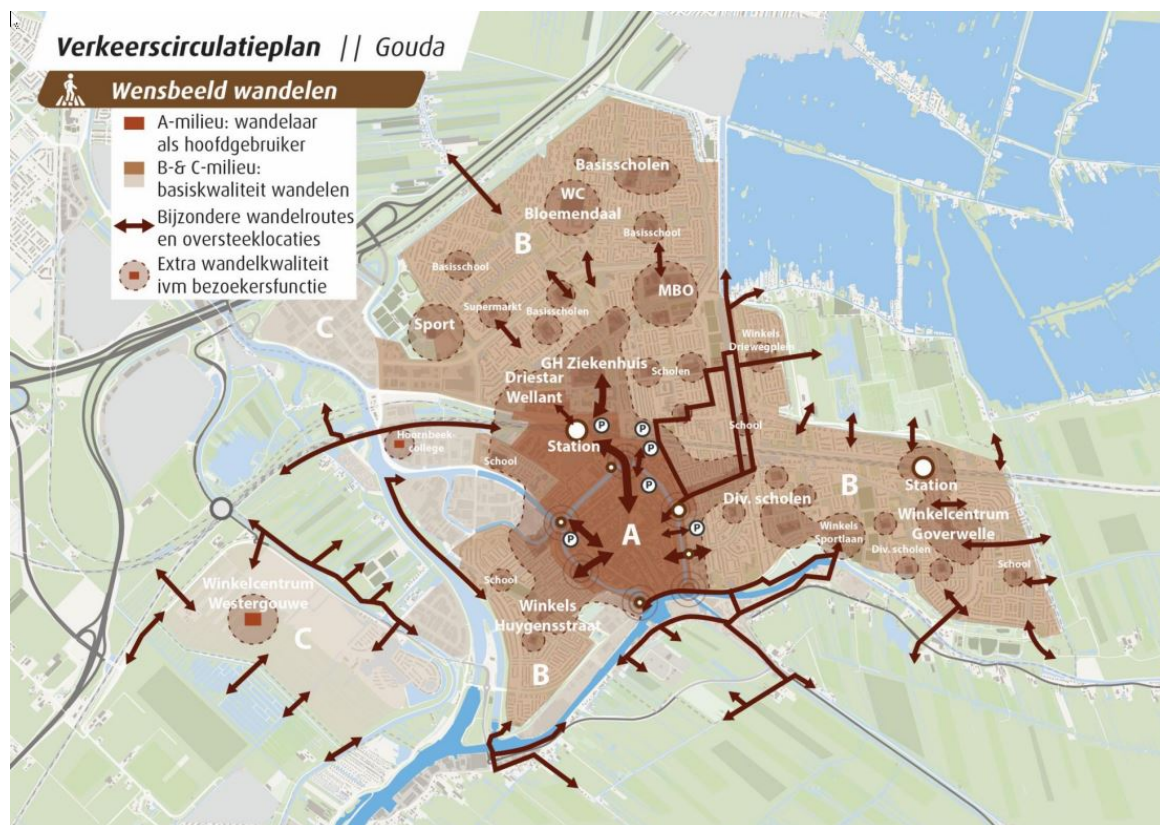
Gouda heeft een rijke historie. Vooral in en rond de binnenstad kent de stad bijzondere parels. Ook de historische linten zijn karakteristiek voor Gouda. In een aantal gevallen is de rijke historie niet goed af te lezen aan de huidige inrichting. Er liggen veel kansen om de ruimtelijke kwaliteit van historische plekken nieuw leven in te blazen. Een aantrekkelijke uitstraling die aansluit bij de historische rijkdom en erfgoed, draagt ook bij aan de omgevingskwaliteit en economische vitaliteit, als het gaat om toerisme en recreatie. Groen, cultuurhistorie en stedenbouw zijn dan ook belangrijke aspecten die meewegen in de inrichting van de openbare ruimte.

Enkele waardevolle plekken:

- Nieuwe Veerstal, waar Gouda weer een gezicht aan het water kan krijgen. Hier is het nodig om de verkeersdominantie terug te dringen
- Kleiwegplein, waar meer verblijfsruimte nodig is om te kunnen functioneren als aantrekkelijke loop- en fietsroute tussen stationszone, binnenstad en noordelijke delen van Gouda
- Binnenstadssingels, waar het autoverkeer getemperd moet worden om de historische kwaliteit weer te ervaren
- De binnenstad zelf, waar lopen centraal moet staan, en waar meer ruimte nodig is voor verblijven en klimaatadaptief groen.

Zie ook 2.12 en 2.13 in de achtergrondrapportage voor meer toelichting.



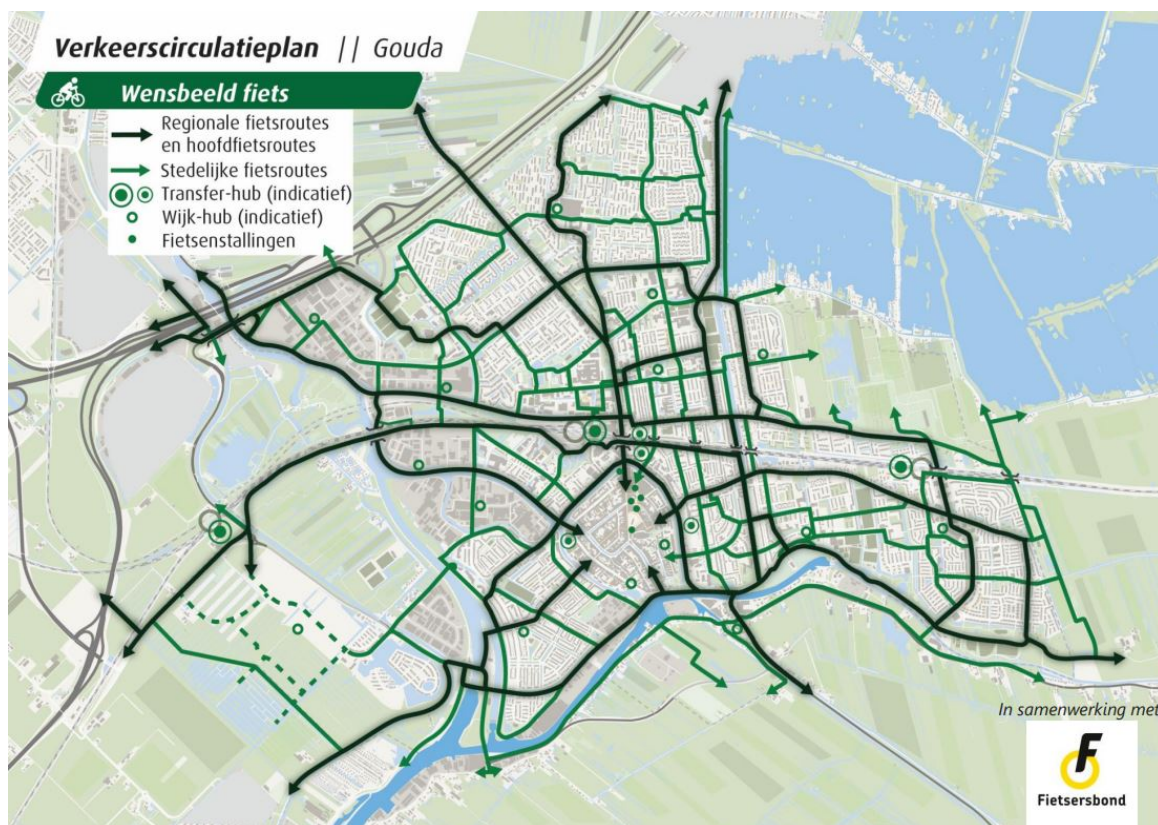


A-, B-, en C-mobiliteitsmilieus

In en rond de binnenstad is de voetganger belangrijk. Dit is het A- milieu van de stad ('15 minuten wandelstad').

In de stadswijken van Gouda moet de ruimte zo goed mogelijk worden verdeeld tussen vervoerwijken. Dit is het B-milieu ('15 minuten fietsstad').

In de bedrijventerreinen, buitenwijken en het buitengebied moeten veilige wandel- en fietsvoorzieningen zijn, maar vanwege de randligging vervult ook de auto een belangrijke bereikbaarheidsrol. Dit is het C-milieu.



Fijnmazig fietsnetwerk

Hoofdfietsroutes leiden de fietsers vanuit alle windrichtingen naar de binnenstad en OV-knopen. Deze routes sluiten aan op het provinciale fietsnetwerk. In de wijken zorgen stedelijke fietsroutes voor een goede ontsluiting en directe verbindingen tussen de wijken onderling.

In de binnenstad zijn voldoende hoogwaardige fietsenstallingen (indicatief). Bij OV-knopen en parkeervoorzieningen zijn transferhubs voor een soepele overstap van/naar first-last-mile vervoer. In de woonwijken zijn wijkhubs met deelmobiliteit (zoals bakfietsen) en voorzieningen (bv een pakketmuur) voor inwoners.



Toekomstbestendig busnetwerk

Tussen station Gouda en de Krimpenerwaard rijdt een hoogfrequente Rnet verbinding, gericht op OV-bereikbaarheid van de regio.

Richting woonwijken en buurgemeenten is er ontsluitend OV (stad- en streeklijnen). Diverse optimalisaties zijn voorzien, zie ook het achtergrondrapport over de busroutes in Gouda.

Voor de buitengebieden en gebieden met een selectieve OV- vraag wordt vraaggestuurd OV ingezet zoals de buurtbus, Groene Harthopper (en andere vormen van personenvervoer).



Autoverkeer langs de randen

De randwegenstructuur zijn goed ingericht om grote hoeveelheden verkeer af te wikkelen, en dragen daarmee in belangrijke mate bij aan de autobereikbaarheid van Gouda én aan minder doorgaand autoverkeer in de wijken.

Op de overige wegen wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk gestimuleerd van de hoofd- en randwegen gebruik te maken. Daartoe worden op strategische plekken route- en parkeer-informatie getoond aan weggebruikers en bezoekers.



Routes voor grote voertuigen

Grotere en zwaardere voertuigen volgen zo veel mogelijk de hoofd- en randwegen om naar de eindbestemming te komen. De bedrijventerreinen zijn veelal gunstig gelegen aan de westkant van Gouda met korte routes naar het rijkswegennet.

Buiten de hoofdroutes voor grote en zware voertuigen kunnen beperkingen gelden voor vrachtverkeer. Dit is al zo op de Joubertstraat en Koningin Wilhelminaweg. Voor de binnenstad wordt in april een voorstel voorgelegd aan de raad om zero-emissie stadslogistiek in te voeren vanaf 2025, en mogelijk op termijn een logistieke hub.

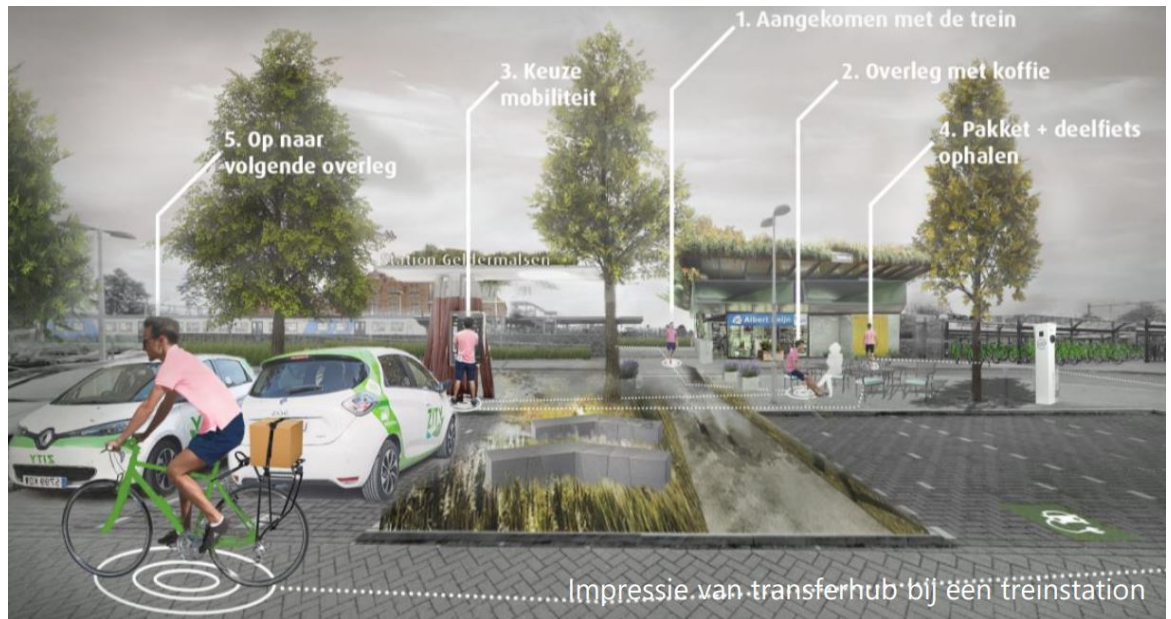
Mobiliteitshubs voor prettige ketenmobiliteit

Combinaties van wandelen, fietsen, OV-gebruik en autoverkeer binnen één reis worden steeds belangrijker. Het gaat hier om ketenmobiliteit: fietsen naar het station om daar over te stappen op de trein. Of met de auto naar de parkeergarage om daar te voet verder te wandelen.

Voor een aantal doelgroepen kan verder deelmobiliteit een geschikt alternatief zijn voor de traditionele eigen auto. Ook die deelmobiliteit (zoals deelfiets, -auto, -cargobike) moeten een logische plek krijgen in een mobiliteitshub. De gemeente ondersteunt en stimuleert initiatieven rond mobiliteitshubs.

De gemeente Gouda definieert verschillende typen hubs. Zie ook blz 20. Hubs zijn plekken met een gemakkelijke overstap tussen vervoerwijzen, en waar mensen soms ook voorzieningen zoals een pak-ketservice, fietsreparatie en andere voorzieningen kunnen vinden:

- Grote transferhubs: de treinstations met overstap op bus en (deel)fiets
- Kleine transferhubs: bijv. deelfietsplekken in Gouwepark en deelfietsplekken bij parkeervoorzieningen rond de binnenstad
- Wijkhubs: plekken waar bewoners deelmobiliteit kunnen oppikken.
- Tot slot moeten ook fietsenstallingen als hubs worden gezien.



4 10 maatregelen voorkeursvariant

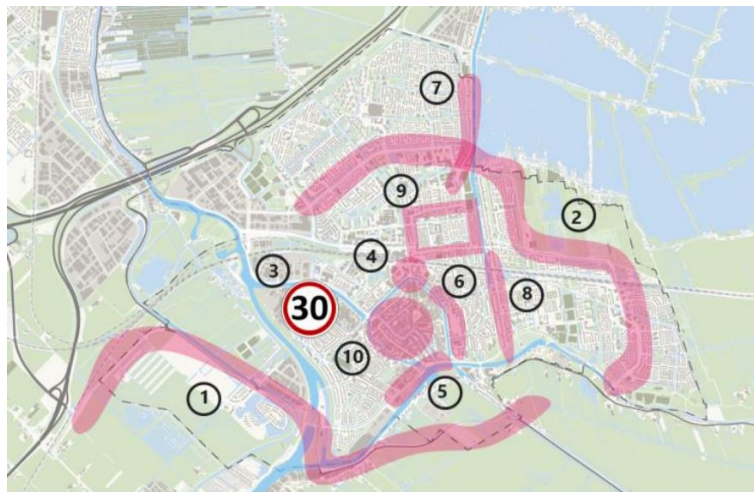
Het verkeerscirculatieplan bestaat in hoofdlijnen uit 10 clusters van maatregelen, die gezamenlijk bijdragen aan het gewenste lange termijn perspectief. Dit hoofdstuk licht deze toe.



Voorkeursvariant: resultaat van samenwerking

Bij het wenkend perspectief voor de verkeersnetwerken in Gouda horen verschillende concrete maatregelen. Het uiteindelijke maatregelenpakket is een resultaat van een samenspel van:

- Input van de Goudse Denktank
- Input van Gouda Onderneemt
- Expertise van verkeerskundigen (gemeente, adviesbureau Goudappel, afstemming Regio Midden Holland, Provincie Zuid-Holland, Arriva)
- Inzet van verkeersmodelanalyses (zie bijlage 3).



De 10 samenhangende maatregelen voorkeursvariant

De voorkeursvariant bestaat uit een samenhangend pakket van tien maatregelen. Daarnaast zijn er meer verspreide lokale maatregelen. Dit hoofdstuk licht hierna elk van de maatregelen nader toe:

1. Verbeteren randweg N207-Zuidwestelijke Randweg
2. Verbeteren stedelijke randweg Van Reenensingel-Goudse Houtsingel- Goverwellesingel met voorrangspoleinen met oversteeklichten
3. 'Het nieuwe 30', instelling verkeerslichten meer inrichten op oversteekbaarheid
4. Vereenvoudigen Kleiwegplein met meer verblijfsruimte en groen
5. Pilot Autoluwe Nieuwe Veerstal met shared space, verbeteren fietsroute Rotterdamseweg-Westergouwe
6. Verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel
7. Visueel versmallen Bodegraafsestraatweg
8. Verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat-Zwarteweg
9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Statensingel-Graaf Florisweg, fietsstraat Graaf Florisweg
10. Verbeteren verblijfskwaliteit en groen in de binnenstad, anders omgaan met parkeren in en rond de autoluwe binnenstad.

1. Verbeteren N207-Zuidwestelijke randweg

Op de N207 bij Westergouwe treden in de spitsperiodes nu al wachtrijen op bij de rotondes. Samen met de provincie Zuid-Holland zijn maatregelen afgesproken om de bereikbaarheid te verbeteren: aanpassen van de twee rotondes op de N207 tot kruispunten met verkeerslichten. Dit geeft extra verkeerscapaciteit en minder wachtrijen. Ter ontsluiting van Westergouwe komt er een nieuw kruispunt met verkeerslichten op de N457.

De Zuidwestelijke Randweg is met medefinanciering van de gemeente Gouda tot stand gekomen ter ontlasting van wegen in Gouda. De verkeersdruk op de Zuidwestelijke Randweg neemt naar 2030 verder toe. Voor voldoende doorstroming moeten de rotondes een hogere capaciteit krijgen. De gemeente is hierover in gesprek met de provincie (wegbeheerder). Dit draagt verder bij wegen binnen Gouda te ontlasten van doorgaand autoverkeer.

Aan de randen van Gouda moet verkeersinfo worden geplaatst die aangeeft dat de route buitenom de snelste voorkeursroute is voor doorgaand verkeer. Op termijn liggen hier kansen voor 'in car'-systemen (toepassing smart mobility en 'talking traffic'-concepten).



2. Verbeteren stedelijke randweg Van Reenensingel-Goudse Houtsingel-Goverwellesingel

De Van Reenensingel, Goudse Houtsingel en Goverwellesingel blijven 50 km/u, vanwege de verkeersfunctie voor Gouda. De kruispunten in bijgaand kaartje worden voorrangspunten met oversteeklicht. Dit verbetert zowel de oversteekbaarheid als de autodoorstroming. Aan de westkant sluit de stedelijke randweg aan op de Spoorzone, bij de kruispunten daar komt extra capaciteit in de vorm van extra en/of langere opstelstroken. De herinrichting van de stedelijke randweg betreft concreet:

- Negen kruispunten vormgeven als voorrangspunten, met lokale uitbuiing van autorijbanen voor lagere snelheden, bij Goudse Houtsingel aanpassing van de oversteeklocaties vanwege verkeersveiligheid
- Er komt één autorijstrook per richting zodat mensen gemakkelijker kunnen oversteken. Ook blijft meer ruimte over voor groen.
- Kwetsbare voetgangers en fietsers krijgen een aanmeldvoorziening om de autohoofdstroom 'op rood' te zetten voor extra oversteekqualiteit.
- Langs de weg blijven éénrichtingsfietspaden aan beide zijden, omdat voor tweerichtingsfietspaden bomenkap nodig zou zijn.
- Het is wenselijk dat stedenbouwkundigen mee-ontwerpen, om te zorgen voor een parkway-achtige uitstraling van de stedelijke randweg.



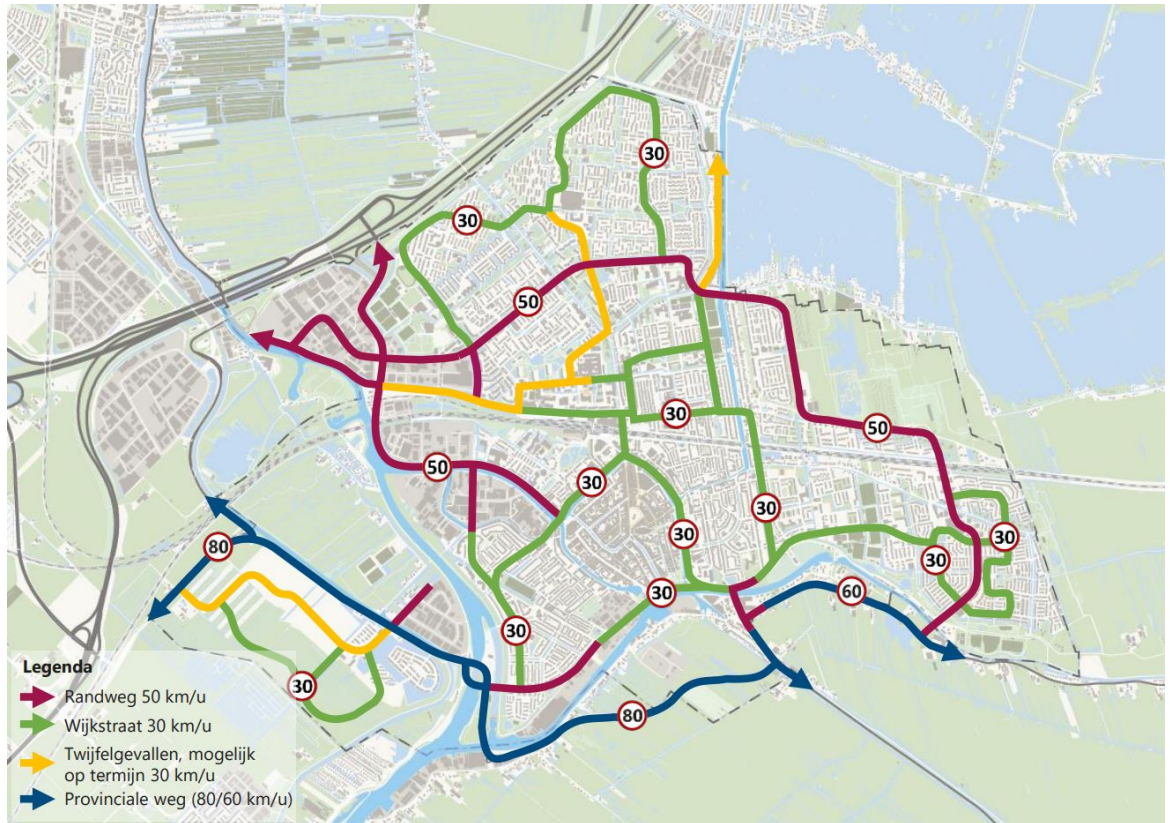


3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

Gouda omarmt het besluit van de Tweede Kamer in 2020 om 30 km/u als standaard te hanteren binnen de bebouwde kom. Dit is een aanscherping ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2017-2026. Het sturen op lagere snelheden geeft meer kansen voor verblijfskwaliteit in de inrichting.

Naast extra kwaliteit en verkeersveiligheid voor wandelen en fietsen, krijgt autoverkeer binnen Gouda zo een lagere gemiddelde snelheid ('doorwaadbare stad'). Dit draagt bij aan de concurrentiepositie van lopen en fietsen. Daarnaast zal doorgaand autoverkeer meer gaan rijden via de hoofd- en randwegen.

Alle wegen binnen Gouda worden 30 km/u, met enkele uitzonderingen. Zie ook het kaartje. De randwegen houden een hogere snelheidslimiet vanwege de stroomfunctie van deze wegen. Enkele delen van het wegennet zijn nu nog niet geschikt te maken voor 30 km/u, vanwege o.a. de hoeveelheid autoverkeer, en/of het risico op schijnveiligheid. Bij voldoende verkeersafname en goede ervaringen met het Nieuwe 30, kunnen deze wegen mogelijk op termijn ook 30 km/u worden, tot die tijd blijven deze wegen 50 km/u.



Herinrichtingen naar het nieuwe 30 betreffen concreet:

- Asfalt vervangen door streetprint of elementen-verharding. Dit stimuleert lagere snelheden.
- Smallere rijlopers, meer groen. Bij minder dan ca 6.000 mvt/etm een gemengd profiel, gelijkwaardige kruispunten, bij minder dan ca 3.000 mvt/etm eventueel fietsstraat-inrichting. Bij drukke wegen fietsstroken of -paden en in principe voorrang op zijstraten (maatwerk)
- Bewegwijzering en verkeersinfo op de gewenste voorkeursroutes (o.a. parkeerroutes, vrachtroutes en doorgaand verkeer via randwegen)
- Bij kruispunten aanleg van oversteekplateaus/gemengde verblijfspleinen
- voor lagere snelheden, betere oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit
- Bij verkeerslichten meer groentijd voor fietsers en voetgangers en minder voor (doorgaand) autoverkeer. Dit geeft extra kwaliteit voor wandelen en fietsen, en stimuleert autoverkeer om via de randwegen te rijden.
- Aandacht voor comfort en reistijden busroutes. In samenwerking met Provincie, Rover en Arriva is onderzoek gedaan naar busroutes. Naar verwachting blijven de totale reistijden binnen Gouda op peil, omdat bussen nu al deels minder hard dan 50 km/u rijden en dankzij OV- doorstromingsmaatregelen.
- Aanpassingen koppelen aan regulier / groot onderhoud (gefaseerd).



Voorbeeld kruispuntplateau bij nieuwe 30



Voorbeeld wegvak bij nieuwe 30



Voorbeeldinrichting het nieuwe 30:
Korevaarstraat in Leiden



Voorbeeldinrichting het nieuwe 30:
Hof van Delftlaan in Delft

Gouda omarmt het nieuwe 30

Volgens de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig kent het wegennet binnen de bebouwde kom de volgende wegtypen:

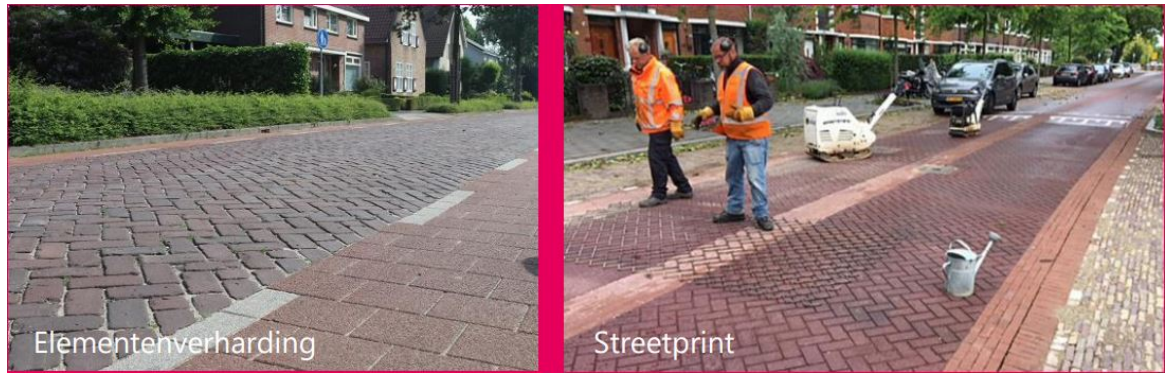
- **Erftoegangswegen:** woonerven en woonstraten in verblijfsgebieden met gemengd verkeer, snelheidslimiet van stapvoets of 30 km/u;
- **Gebiedsontsluitingswegen:** drukkere 50 km/u-straten met aparte fietsvoorzieningen.

Door de organische ontwikkeling van steden voldoet deze indeling niet altijd; er zijn wegen waarvan onduidelijk is tot welke categorie ze horen. Daarnaast willen de Nederlandse overheden toe naar nog minder ernstige ongevallen, een betere oversteekbaarheid en minder barrièrewerking. Ook is minder uitstoot door gemotoriseerd verkeer wenselijk (lucht/geluid). Tot slot is in het openbaar gebied steeds meer ruimte nodig voor verblijfsruimte, klimaatadaptief groen, wandelen en fietsen.

In oktober 2020 heeft de Tweede Kamer besloten tot '30 km/u binnen de bebouwde kom als standaard'. De gemeente Gouda omarmt dit besluit. In de toekomst worden alle wegen binnen Gouda 30 km/u, behalve waar een hogere snelheidslimiet echt nodig is én veilig kan. Op lange termijn is een zogenaamd ISA-systeem denkbaar, waarbij auto's zich automatisch aan veilige snelheden houden door elektronische systemen (ISA).

In Gouda houden alleen de randwegen een hogere snelheid, zodat er geen sluiproutes ontstaan door stadswijken. Daarnaast zijn enkele andere wegen niet geloofwaardig te transformeren tot 30 km/u-wegen (vanwege intensief autoverkeer en/of omgevingskenmerken). Hier zou 30 km/u leiden tot schijnveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Tot slot is maatwerk nodig in verband met o.a. nood- en hulpdiensten en OV.

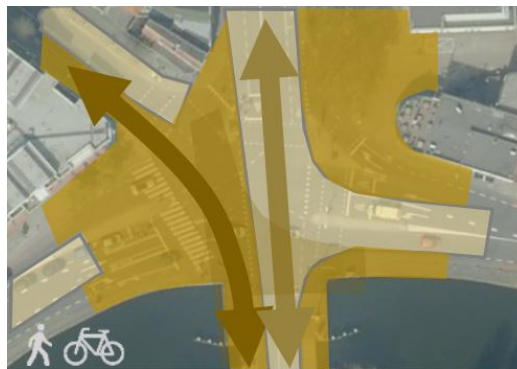
Naast de klassieke woonerven en 30 km/u-woonstraten zijn dus ook drukkere 30 km/u-straten mogelijk met bv. fietsstroken of -paden en voorrangregeling. Het is wenselijk om de snelheidslimiet af te dwingen door de juiste inrichting. Onderzoek van Goudappel en DTV (2020) leert dat wegen met elementenverharding (klinkers) of streetprint (asfalt met een ingestanst profiel) langzamer rijden stimuleert. In combinatie met 30 km/u levert dit per saldo een gunstig geluidseffect op.



4. Vereenvoudigen Kleiwegplein

Aan de noordzijde van de binnenstad is het Kleiwegplein een strategische en historische plek met belangrijke wandel- en fietsstromen. Hier komt een vereenvoudigde inrichting, beter in balans met de functie: meer ruimte voor wandelen, fietsen, verblijven en groen en minder ruimte voor asfalt. Rechts enkele voorbeeldsituaties van elders. De herinrichting betreft concreet:

- Tak Kattensingel loskoppelen voor autoverkeer (busverkeer wel mogelijk, bijvoorbeeld met verzinkbare palen of camera's). Dit is voorwaarde voor een betere verblijfskwaliteit. Dit geeft extra ruimte om direct omliggende wijken zo juist beter te verbinden voor wandelaars en fietsers. Lokaal wel omrijdbewegingen voor autoverkeer, dat is gunstig voor modal shift.
- Versmallen rijloper en kruisingsvlak, inrichten met streetprint of elementenverharding, toepassen van trottoirbanden (plaatselijk verlaagd)
- Verwijderen verkeerslichten, gelijkwaardig kruispuntprincipe, doseerlichten voor oversteken en OV tussen Blekerssingel en Vredebest.
- Benadrukken historische noord-zuid-as en de route station-binnenstad in de verharding (lopen, fiets), bredere, obstakelvrije wandelroutes
- Bovenstaande herinrichting moet verder worden uitgewerkt in een werkend ontwerp. Op basis van microscopische verkeerssimulatie blijkt dat het concept qua verkeersafwikkeling goed kan werken.



Voorbeeld inrichting Sneek



Voorbeeld verblijfsruimte Utrecht



Mogelijke toekomstige inrichting van het Kleiwegplein, gezien vanuit de Spoor tunnel

5. Autoluwe Nieuwe Veerstal en fietsroute langs Rotterdamseweg

Aan de zuidzijde van de binnenstad is de Nieuwe Veerstal een strategische en historische plek. Hier zorgen herinrichting en een autoluw-regime dat Gouda zich ruimtelijk met de Hollandsche IJssel verbindt. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Toeristen, wandelaars en fietsers krijgen hier volop ruimte. Parallel aan de Rotterdamseweg komt een hoogwaardige hoofdfietsverbinding naar Westergouwe, om deze wijk goed te verbinden met de rest van Gouda.

De herinrichting van de Nieuwe Veerstal betreft concreet:

- Gefaseerde pilot met tijdelijke inrichting: eerst tijdelijke weekend- afsluiting, daarna tijdelijke weekafsluiting. Daarvóór is tijdig informeren van weggebruikers nodig (social media, bebording). Randvoorwaarde is een goed functionerende Zuidwestelijke Randweg. Daarom zijn voor- en nametingen nodig van het autoverkeer. Van tevoren maakt de gemeente afspraken over de opzet, planning en criteria bij de pilot. Zie blz. 54.
- Na succesvolle pilot: inrichting volgens shared space principe waarbij wandelaars vanuit de binnenstad gemakkelijk de kades kunnen bereiken.
- Ontheffinghouders (OV, logistiek, bewoners, ondernemers, bezoekers) houden toegang. Hierbij wordt aangesloten op techniek van zero- emissie stadslogistiek/autoluwe binnenstad (zie maatregel 10).



6. Verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

De Blekerssingel-Fluwelensingel zijn historische binnenstadsingels waar meer ruimte nodig is voor wandelen, fietsen en verblijven, met minder autoverkeer en lagere snelheden. Zo wordt het geen barrière maar een verbinding tussen de binnenstad en de andere wijken in Gouda.

De herinrichting van de Blekerssingel-Fluwelensingel betreft concreet:

- Meer ruimte voor wandelen door verplaatsen van parkeerplaatsen naar de omgeving Klein Amerika, Vossenburchkade en Schouwburgplein, creëren wandelruimte langs oever, maatwerk voor mindervaliden.

- Instellen 30 km/u, instelling verkeerslichten met meer tijd voor oversteken (OV krijgt elektronisch prioriteit).
- Bussen blijven hier wel rijden, o.a. R-netlijnen; de gemeente maakt afspraken met de vervoerder over de rijsnelheid.
- Volwaardige fietsstroken en streetprint/elementenverharding (voorbeeld Maliesingel Utrecht) zijn wenselijk om de verblijfsfunctie te benadrukken.
- Nieuwe wandelverbinding met brug tussen Klein Amerika naar de binnenstad (Koepoort) inclusief veilige oversteek.
- Dynamische parkeerinfo met parkeerbezetting vanaf de randen van Gouda voorkomt onnodig zoekverkeer naar parkeervoorzieningen.



Voorbeeld singel Utrecht



Fluwelensingel nu



Fluwelensingel mogelijk toekomstige inrichting

7. Verbeteren Bodegraafsestraatweg

Op de Bodegraafsestraatweg rijdt nu veel doorgaand verkeer dat eigenlijk via de rand- en hoofdwegen moet rijden. Daarnaast vormt de weg een lokale verbinding tussen Gouda en Reeuwijk. Hierdoor zal de Bodegraafsestraatweg een drukke weg blijven, maar diverse maatregelen zorgen wel dat het (doorgaand) autoverkeer op de Bodegraafsestraatweg afneemt (zoals 30km/u en het eenrichtingscarré). Daarnaast is het belangrijk om op de Bodegraafsestraatweg de snelheid van het autoverkeer te verlagen, omdat hier vaak te snel wordt gereden. Een formeel 30 km/u-regime is nog niet mogelijk vanwege de verwachte verkeersdrukke, maar een inrichting die de snelheid tempert is mogelijk.

De herinrichting van de Bodegraafsestraatweg betreft concreet:

- Visuele versmalling door huidige wegmarkering vervangen door visueel afwijkende verhardingsstroken en molgoten (zie voorbeeld), toepassen trottoirbanden
- Realiseren van oversteekplateaus met streetprint/klinkers en oversteeklichten bij bestaande en nieuwe oversteeken naar de oevers van de Reeuwijkse plassen: nabij de komgrens, nabij het Watergraspad en nabij de bocht bij de Goudse Houtsingel.



Voorbeeld verhardingsstroken Delft



Bodegraafsestraatweg nu



Bodegraafsestraatweg mogelijk toekomstige inrichting

8. Verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat-Zwarteweg

Op de Joubertstraat-Zwarteweg rijdt nu doorgaand verkeer (ca 10-20% van totaal) dat eigenlijk via de randwegen moet rijden. Het maatregelenpakket geeft afname van het autoverkeer. De inrichting moet beter aansluiten op een verblijfsfunctie met lagere snelheden. De herinrichting betreft concreet:

- Instellen 30 km/u-regime, verkeerslichten met meer tijd voor oversteken.
- Kruispunten gelijkwaardig uitvoeren met oversteekplateaus met streetprint of elementenverharding. Bij groot onderhoud ook de wegvakken uitvoeren in streetprint of elementenverharding.
- Op de Zwarteweg huidige wegmarkering vervangen door visueel afwijkende verhardingsstroken en molgoten (zie Bodegraafsestraatweg).



Voorbeeld inrichting als fietsstraat in Utrecht



9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg

De omgeving Thorbeckelaan, Statensingel, Albert Plesmanplein en Bodegraafsestraatweg heeft te maken met drukke fietsstromen, aanwezigheid van scholen, een onduidelijke en soms onveilige weginrichting en doorgaand verkeer. Een éénrichtingscarré maakt een eenvoudigere en veiligere inrichting mogelijk. Er is minder asfalt nodig, wat meer ruimte voor groen geeft. Ook leidt het tot minder doorgaand verkeer op de Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat. Door de simpelere inrichting verbetert ook de doorstroming. Autoverkeer krijgt wel te maken met omrijdafstanden. Op netwerkniveau zijn deze effecten beperkt. De herinrichting betreft concreet:

- Eénrichting voor autoverkeer tegen de klok in, OV rijdt gebundeld via Willem de Zwijgersingel, fietsers krijgen langs Thorbeckelaan en Statensingel een tweerichtingenfietspad aan noord- resp. westzijde.
- Instellen 30 km/u, verkeerslichten geven meer tijd voor oversteken.
- Kruispunten met oversteekplateaus in streetprint of klinkers.
- Graaf Florisweg blijft tweerichtingen verkeer tot aan Vossenburchkade (op termijn fietsstraat-inrichting als auto-intensiteit dat toelaat).
- Vereenvoudigde inrichting Albert Plesmanplein, met betere afwikkeling voor alle vervoerwijzen en verbetering verkeersveiligheid.
- Voorkomen sluiproutes door wijk met lokale verkeersmaatregelen.



In de zienswijze-procedure zijn diverse zorgen geuit over de effecten van het éénrichtingscarré, bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van de ondernemers aan het Hogendorpplein en de Willem en Marialaan. Door het eenrichtingscarré nemen vanuit enkele windhoeken de rijafstanden voor automobilisten toe. Dit wordt ook beschreven in de economische effectbepaling uitgevoerd door Roots in opdracht van Gouda Onderneemt. Het is niet uitgesloten dat door het VCP deze ondernemers gevolgen ondervinden met mogelijk risico op omzetverlies.

Het éénrichtingscarré is een belangrijke maatregel die aan diverse doelstellingen een belangrijke bijdrage levert:

- Verkeersveiligheid verbetert (door oa. herinrichting van Thorbeckelaan en Albert Plesmanplein);
- Leefbaarheid verbetert (minder verkeer door woonstraten, zowel op de straten van het carré zelf als op de Joubertstraat en Bodegraafsestraatweg);
- Fietsnetwerk wordt verbeterd doordat een tweerichtingen fietspad aangelegd kan worden langs de Thorbeckelaan en Statensingel, dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid en het stimuleren van fietsen.

In diverse zienswijzen heeft de gemeente suggesties gekregen om het concept aan te passen, waarmee volgens Roots ook de negatieve economische effecten voor de ondernemers zijn te mitigeren. Zo kan bijvoorbeeld de verbinding tussen de Jamessingel en Graaf Florisweg mogelijk tweerichtingen blijven voor autoverkeer. De gemeente wil dit graag verder onderzoeken binnen het principe van het éénrichtingscarré, om vervolgens met inspraak van de omgeving een nadere afweging te maken over de verschillende belangen. Wel zijn de principes van het éénrichtingscarré belangrijk, maar zijn er mogelijk nog optimalisatiemogelijkheden om mogelijk negatieve effecten te mitigeren.

Daarom wordt nu een principebesluit gevraagd voor de principes van het éénrichtingscarré als onderdeel van het totale integrale VCP-plan, maar dient de uiteindelijke inrichting van het éénrichtingscarré nader uitgewerkt te worden met de omgeving en andere belanghebbenden. Over de uiteindelijke inrichting zal opnieuw een besluit aan de gemeenteraad gevraagd worden. Bovendien is deze maatregel nu

voorzien voor de 3^e tranche en is er nog geruime tijd om binnen de principes en het kader van het VCP deze maatregel verder uit te werken.

10. Verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad

De binnenstad is een bijzonder waardevol gebied in Gouda. Hier zet de gemeente in op het herwinnen van de openbare ruimte voor verblijven, wandelen, geveltuinjes, bomen, groenvakken en een autoluw milieu. Dit draagt bij aan de klimaatadaptiviteit, het woongenot én aan de winkelaantrekkelijkheid en het toerisme in de Goudse binnenstad.



Voorbeeld groen woonerf Haarlem



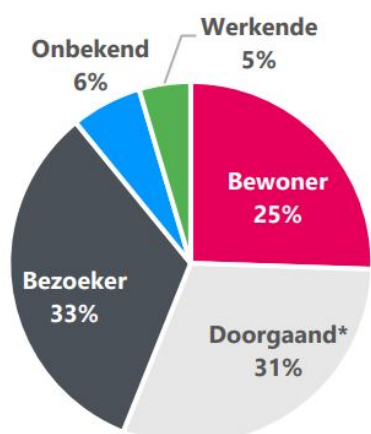
Optimaliseren aantrekkelijkheid Gouda

Een belangrijke sleutel om de verblijfskwaliteit in de binnenstad te verbeteren, is het terugdringen van gemotoriseerd verkeer in de binnenstad. De doelgroepen waar de meeste winst is te halen, zijn bezoekers (ca 33% van het autoverkeer in de binnenstad),

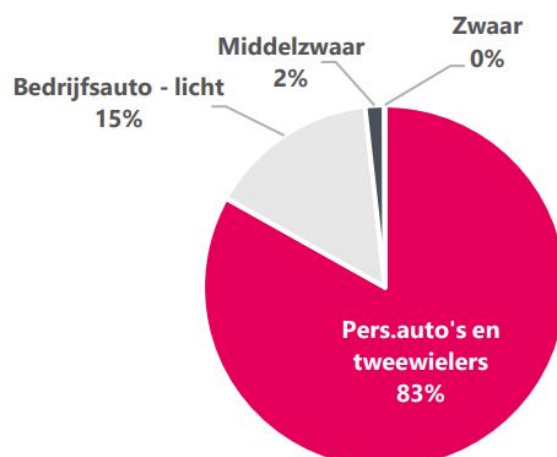
Hiervoor zijn gedragsgerichte maatregelen te treffen, gericht op:

- Aantrekkelijke verblijfskwaliteit, extra ruimte voor wandelen en fietsen in de binnenstad, en goede hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen, om gebruikers te verleiden tot nieuw gedrag.
- Optimaal benutten van parkeerlocaties en verminderen straatparkeren, dit stuurt de verkeersstromen en het reduceert zoek- en sluipverkeer.
- Selectieve toegang binnenstad, waarbij alleen de doelgroepen die nodig zijn, gemotoriseerd toegang hebben tot kwetsbare delen van de stad.

De volgende bladzijden zoomen in op deze drie typen maatregelen.



*doorgaand verkeer bestaat uit:
logistiek, sluipverkeer, haal- en brengverkeer, taxi



*tweewielers: motorfietsen

Verkeersbewegingen van/naar binnenstad (werkdag)

In de eerste plaats zorgt een aantrekkelijke verblijfskwaliteit en extra ruimte voor wandelen en fietsen, dat mensen in de binnenstad worden verleid tot het gewenste en gezonder gedrag. In de openbare ruimte van de binnenstad wordt de voetganger de hoofdgebruiker. Hierbij past een principe-inrichting met 'woonerf-kenmerken': gemengd profiel, smalle rijlopers zonder verhoogde trottoirs, auto en fiets gedragen zich als gast, voldoende wandelruimte en groen. Daarnaast krijgen wandelaars en fietsers betere en nieuwe micro-verbindingen binnen de binnenstad en richting de omliggende delen van Gouda: een nieuwe wandelbrug tussen Klein Amerika en de Koepoort en een "voetpad, fiets te gast"-

regime in enkele straten en stegen. Tot slot zijn ook voldoende hoogwaardige fietsenstallingen nodig rondom het winkelgebied. Dit vermindert wildparkeren van fietsen in de binnenstad.



Extra ruimte voor wandelen en groen (Leiden)



Impressie wandelbrug (Leiden)

In de tweede plaats zorgt een slimme strategie voor het autoparkeren voor minder autoverkeer in en rond de binnenstad. Uit cijfermatige analyses (zie bijlage 3) blijkt dat de bestaande parkeervoorzieningen voldoende capaciteit bieden, maar dat deze niet efficiënt wordt gebruikt. Er liggen éérst kansen in het beter benutten van parkeergarages en -terreinen:

- Voor bezoekers: beter benutten van Bolwerk, Stationsgarage en Vossenburchkade. Dit vergt: dynamische parkeerinfo vanaf de randen van Gouda die real-time aangeeft waar hoeveel plek is, prettige looproutes naar de binnenstad en een strenger straatparkeerregime in de binnenstad, bv. alleen dagkaarten of andere prijsdifferentiatie.
- Voor bewoners: verlagen van het aantal straatparkeervergunningen door natuurlijk verloop en wachtlijst. Optie is om nieuwe bewoners een vergunning aan te bieden voor collectieve parkeerlocaties zoals Bolwerk, Klein Amerika en Vossenburchkade. Alleen dit geeft in de binnenstad al binnen 10 jaar tot 25-50% minder straatparkeren. Onderdelen van dit parkeerproduct: zelfde prijsstelling als straatvergunningen, fietsenstalling bij de garage, strippenkaart voor incidenteel straatparkeren.
- Minder validen krijgen maatwerk om hun mobiliteit te garanderen (o.a. gratis parkeren op alle straatparkeerplaatsen en mindervalide-plaatsen)
- De gemeente faciliteert deelmobiliteitsaanbieders om microhubs te openen, zodat binnenstadsbewoners een volwaardig alternatief krijgen voor de eigen auto (deelauto, -fiets, -cargobike, OV-abonnement).
- De komende jaren blijft de gemeente de parkeerdruk meten op straat en in parkeervoorzieningen. Hieruit blijkt hoe snel en hoeveel straatparkeerplaatsen kunnen worden omgezet in verblijfsruimte/groen. Daarnaast wordt duidelijk of extra parkeercapaciteit nodig is. Daarbij kan gedacht worden aan een extra parkeerlaag op de Stationsgarage, Klein Amerika, Vossenburchkade en/of een nieuwe parkeervoorziening nabij de zuidelijke binnenstad (Goudasfalt of nabij Croda).

In de derde plaats kiest de gemeente voor een autoluwe binnenstad met selectieve toegankelijkheid vanaf 2025 (in aanvulling op het bestaande autovrije winkelgebied). In april 2021 heeft de gemeenteraad besloten dat vanaf 2025 alleen Zero Emission Stadslogistiek toegang krijgt tot de binnenstad. Het bijbehorende handhavingssysteem is een geschikte basis voor een autoluwe binnenstad, óók voor andere doelgroepen: het Delfts model, met flexibele ontheffingen voor OV, bewoners, ondernemers en bezoekers. Ontheffingen worden op kenteken telefonisch of via internet aangevraagd (tot 24 uur na bezoek, gratis of betaald).

De maatregelen voor de binnenstad zijn samen te vatten in onderstaande kaartbeeld.



Toegangssysteem Delft



Hoogwaardige deelmobiliteit



Van parkeren naar groen

In het Verkeerscirculatieplan wordt de gemeenteraad gevraagd een besluit te nemen over het toekomstbeeld voor de binnenstad. Op de voorgaande pagina's is dit toekomstbeeld van een autoluwe binnenstad geschetst.

Deze koers moet nadere uitwerking krijgen in een binnenstadstrategie met maatregelen en volgorde, te bepalen in afstemming met de verschillende stakeholders. Zoals beschreven gaat het om drie pijlers waar een raadsbesluit voor wordt gevraagd:

1. **Aantrekkelijk verblijfsklimaat.** De komende jaren vindt groot onderhoud plaats in de binnenstad. De gemeente grijpt dit aan om het verblijfsklimaat te verbeteren en nieuwe meer erf-achtige inrichtingen te realiseren. Dit kan met middelen van beheer- en onderhoud.
2. **Sturen op parkeren.** Om straatparkeerplaatsen om te kunnen zitten in meer groen en verblijfsruimte zijn sturende maatregelen nodig om het aantal straatparkeervergunningen in de binnenstad te beperken. In de binnenstad zijn ca. 1.500 bewoners- en bedrijfsvergunningen voor ca. 1.200 straatparkeerplaatsen. Een deel van de vergunninghouders parkeert nu al elders. Het doel is niet om de gehele binnenstad vrij te maken van parkeren op straat, een deel van de binnenstad is woongebied waar prima auto's op straat kunnen parkeren. Voor de aantrekkelijkheid van de binnenstad zijn er met name kansen voor parkeervrije grachten, zoals de West- en Oosthaven, de Lage- en Hoge Gouwe en de Turfmarkt. Hier zijn totaal zo'n 250 parkeerplaatsen (ca. 20% totaal). Daarmee zou zo'n 3.000 m² vrij komen voor andere functies, zoals groen, horeca en zitjes. Verminderen van parkeerplaatsen kan pas als het aantal straatvergunningen voldoende is gedaald. Dit is mogelijk met een vergunningenplafond (bv. maximaal 1000) met een organisch uitdoofbeleid: bij verhuizing vervalt het recht op een straatvergunning. Wel worden alternatieven geboden in de vorm van een vergunning op een parkeerlocatie in de schil, maar ook in de vorm van deelmobiliteit en goede fiets en OV-verbindingen.
3. **Sturen op toegankelijkheid.** Voorstel is om gelijktijdig met de zero- emissie stadslogistiek in 2025 ook een autoluwe zone in te stellen voor alle doelgroepen met een ruim ontheffingsbeleid. Dit beperkt onnodige autoritten, en geeft ruimte voor bestaande gebruikers.

Met deze maatregelen wordt de binnenstad van Gouda autoluw. Naar schatting kan zo'n 20% a 30% van het verkeer dat de binnenstad in- en uitrijdt gereduceerd worden, en tot wel 40% a 50% van het verkeer in het 'hart' van de binnenstad. De achtergrondrapportage licht dit verder toe.

Overige maatregelen

A. Samen werken aan wijkuitwerkingsplannen

Het verkeerscirculatieplan geeft de kaders op structuurniveau voor het wandel-, fiets- OV-, en autoverkeer en benoemt maatregelen op stedelijk netwerkniveau. Daarnaast neemt de gemeente lokale maatregelen om verkeerssituaties te verbeteren.

Verspreid in Gouda zijn lokale maatregelen nodig om de oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en verkeersafwikkeling te verbeteren, onder andere rondom schoolzones. Ook het nieuwe 30 moet uitwerking krijgen op staatsniveau, evenals eventuele parkeerregulering. Dergelijke punten krijgen een plek in wijkuitwerkingsplannen. Deze krijgen zo veel mogelijk een koppeling met regulier beheer- en onderhoud.

In elke wijk gaat de gemeente wijkuitwerkingsplannen opstellen, vanuit de kaders van het verkeerscirculatieplan. Omdat het hier gaat om maatwerk binnen wijken, doet de gemeente dit in nauwe samenwerking met inwoners en belanghebbenden in de wijk zelf.

Dit betreft wijkplannen voor:

- Westergouwe
- Korte Akkeren (o.a. herinrichting KW-weg)
- Binnenstad (nadere uitwerking maatregel 10)
- Kort Haarlem (o.a. wijkcirculatie, passend binnen het verkeerscirculatieplan, groot onderhoud nu in voorbereiding)
- Goverwelle (groot onderhoud nu in voorbereiding)
- Stolwijkersluis
- Noord (o.a. Molenmeesterslag – Dijkgraafslag)
- Bloemendaal
- Plaswijck.



Samen werken aan een veilige wijk

B. Fietsmaatregelen

Het stimuleren van fietsgebruik is een belangrijke ambitie van de gemeente, want fietsen draagt bij aan gezondheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Door te sturen op autoverkeer ontstaat meer ruimte voor de fiets. Fietspaden worden verbreed, ontbrekende schakels in het netwerk worden aangelegd, en wachttijd bij kruispunten wordt verminderd.

Voorbeelden:

- Verbeteren fietsroute Gouda – Bodegraven
- Verbeteren fietsroute Gouda – Rotterdam
- Verbeteren fietsroute Gouda – Alphen a/d Rijn



C. OV-maatregelen

Gouda heeft een uitgebreid busnetwerk van stadslijnen en streeklijnen. De gemeente wil deze behouden en verbeteren. De OV-kwaliteit blijft op peil door een aantal optimalisaties voor te stellen aan de provincie en vervoerder. Het gaat om het aanpassen van enkele routes en het optimaliseren van bushaltes (als onderdeel van wijkplannen). Ook een busdoorsteek bij Plaswijk is kansrijk voor kortere reistijden. Ook draagt het bij aan lagere exploitatiekosten, zodat het Goudse OV nog rendabeler en levensvatbaarder wordt. Nabij bushaltes faciliteert de gemeente de ontwikkeling van mobiliteitshubs voor inwoners van de aanliggende wijk.



5 Effecten van het verkeerscirculatieplan

Dit hoofdstuk beschrijft de effectanalyse van de maatregelen op leefbaarheid en gezondheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en economie.

Toetsing met milieu-, verkeer-, en koopstromenmodellen

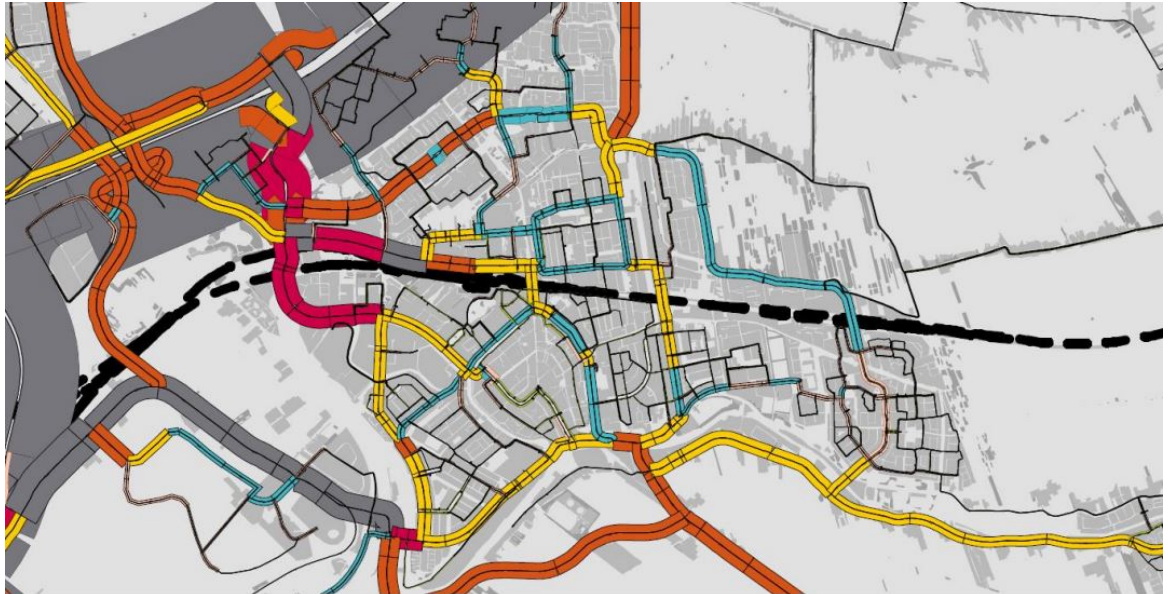
De effecten van het Verkeerscirculatieplan zijn getoetst op de hogere doelen uit hoofdstuk 2. Dit is gedaan met een milieumodel, verkeersmodellen en een koopstromenmodel. De modellen zijn geijkt op empirische gegevens. Ook nemen de modellen o.a. de toekomstige groei van Gouda mee. Dit alles zorgt dat de modellen goed aansluiten bij de werkelijkheid. Dit document beschrijft de resultaten op hoofdlijnen. Bijlage 3 bevat de technische achtergronden bij de modelberekeningen, alle afgevalen maatregelen die zijn geanalyseerd, de uitgangspunten bij de berekeningen en verdere inzoom in de effecten.



Opbouw van de verkeersanalyses

Hierna zijn de effecten beschreven van het uiteindelijke Verkeerscirculatieplan:

- Eerst is gekeken naar een 'niets doen'-situatie 2030: binnen Gouda geen infrastructuur-aanpassingen, maar wel woningbouw en vastgestelde regionale infrastructuurprojecten zoals verbreding van de A20
- Daarna zijn de effecten onderzocht van maatregel 1 en 2 (randwegen- structuur op orde: N207, Zuidwestelijke Randweg, Van Reenensingel- Goudse Houtsingel-Goverwellesingel, Spoorzone en Goudse Poort)
- Tot slot is dezelfde berekening uitgevoerd, met alle maatregelen van het Verkeerscirculatieplan (maatregelen 1 tot en met 10).

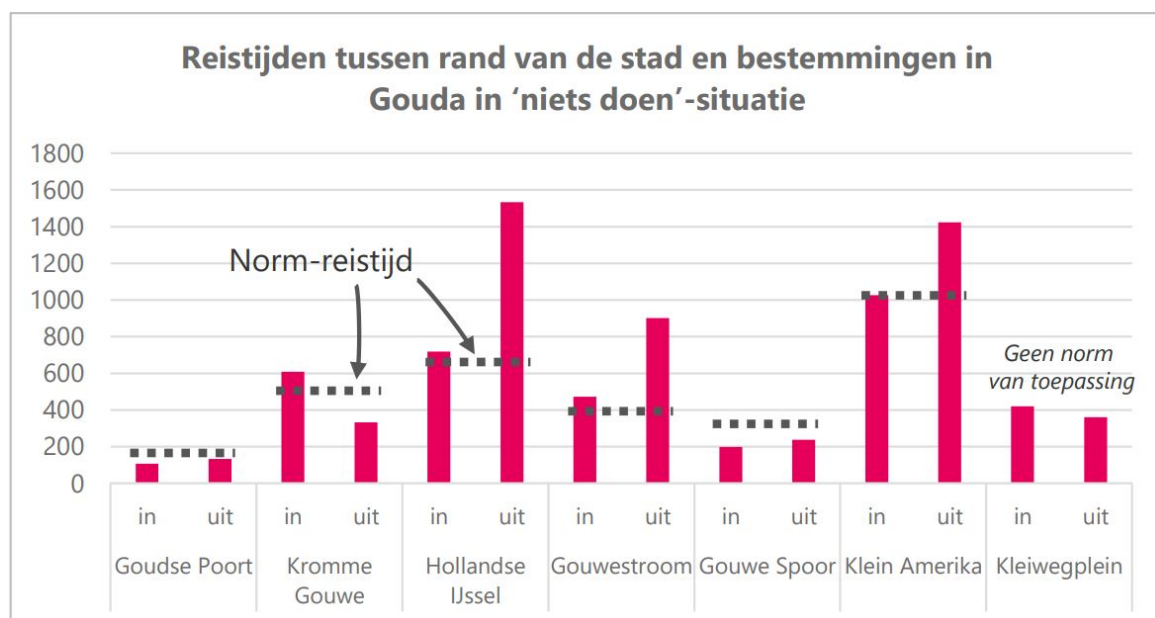


Niets doen is geen optie

Zonder maatregelen zullen reistijden binnen Gouda in de toekomst niet meer voldoen aan de normen uit het Mobiliteitsplan van de gemeente Gouda. Dit speelt vooral op de N207 bij Westergouwe en de Goudse Poort. Zonder capaciteitsverruiming van kruispunten zullen de wachttijden in de ochtend- en avondspits hier fors oplopen.



In het Mobiliteitsplan is onder meer gesteld dat de reistijd op de stadswegen in de spits maximaal 50% langer mag zijn dan in de daluren. In 2015 was de reistijd op deze wegen in Gouda maximaal 28%, de hoogste waarde was gemeten op de N207. Op de overige wegen wordt wel aan het doorstromingscriterium uit het Mobiliteitsplan voldaan. Zie hieronder de analyse van reistijden voor de toekomstsituatie zonder maatregelen.

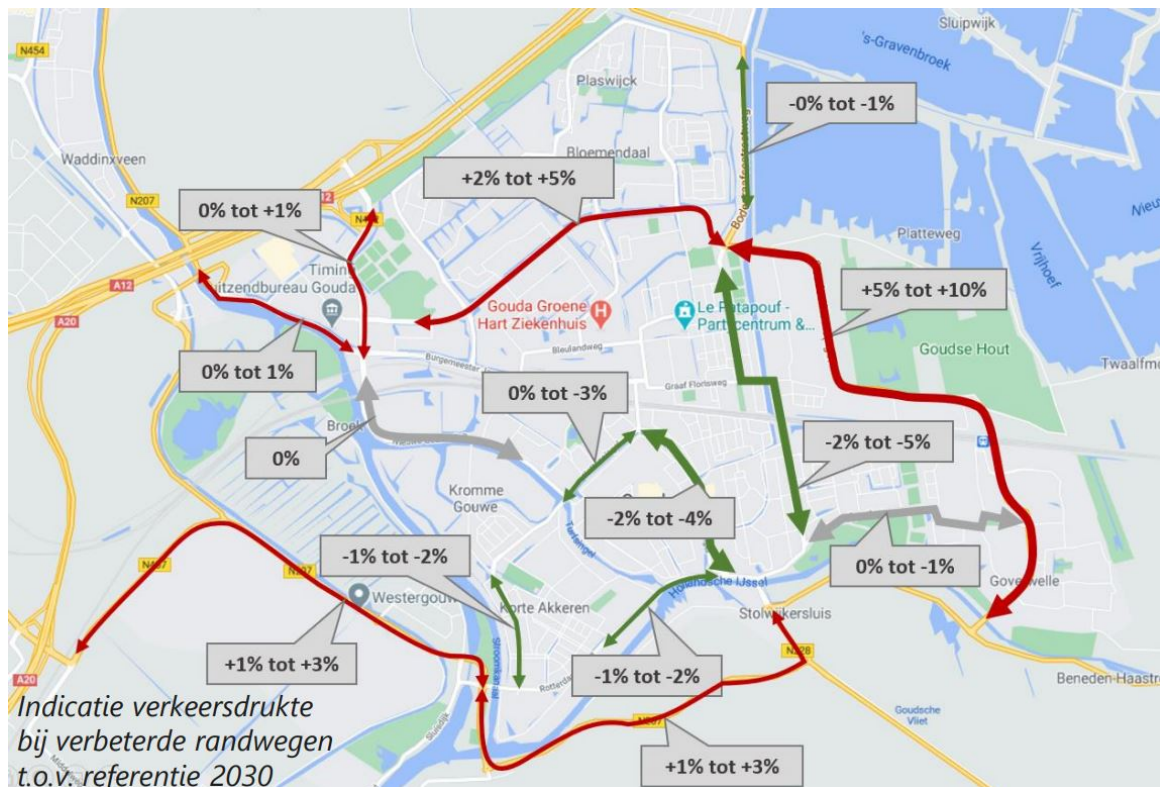


Enkel randwegen op orde brengen is niet voldoende

Vervolgens zijn de verbeteringen aan de randwegenstructuur onderzocht (maatregel 1 en 2 en verbeteringen in de Spoorzone). Het gaat hier om maatregelen die de verwachte doorstromingsproblemen voor het autoverkeer verbeteren.

De maatregelen zijn volgens de verkeersmodellen effectief: er ontstaat in de toekomstsituatie een goede autodoorstroming op de randwegen, die fungeren als drager van het Goudse verkeerssysteem. Op alle relaties voldoet de reistijd aan de reistijdnormen uit het Mobiliteitsplan.

De verbeterde doorstroming op de randwegen leidt echter nog niet tot voldoende verkeersverlaging in de rest van Gouda. Zie het beeld rechts. De leefkwaliteit binnen Gouda verbetert dus onvoldoende. Vooral op de Bodegraafsestraatweg, Joubertstraat, Blekerssingel, Fluwelensingel en Nieuwe Veerstal sluit de verkeersdruk niet aan op de streefwaarden uit het Mobiliteitsplan. Voor de verschillende wegtypen zijn streefwaarden ten aanzien van de verkeersintensiteit gedefinieerd. Er zijn extra maatregelen nodig om de doelen te behalen.

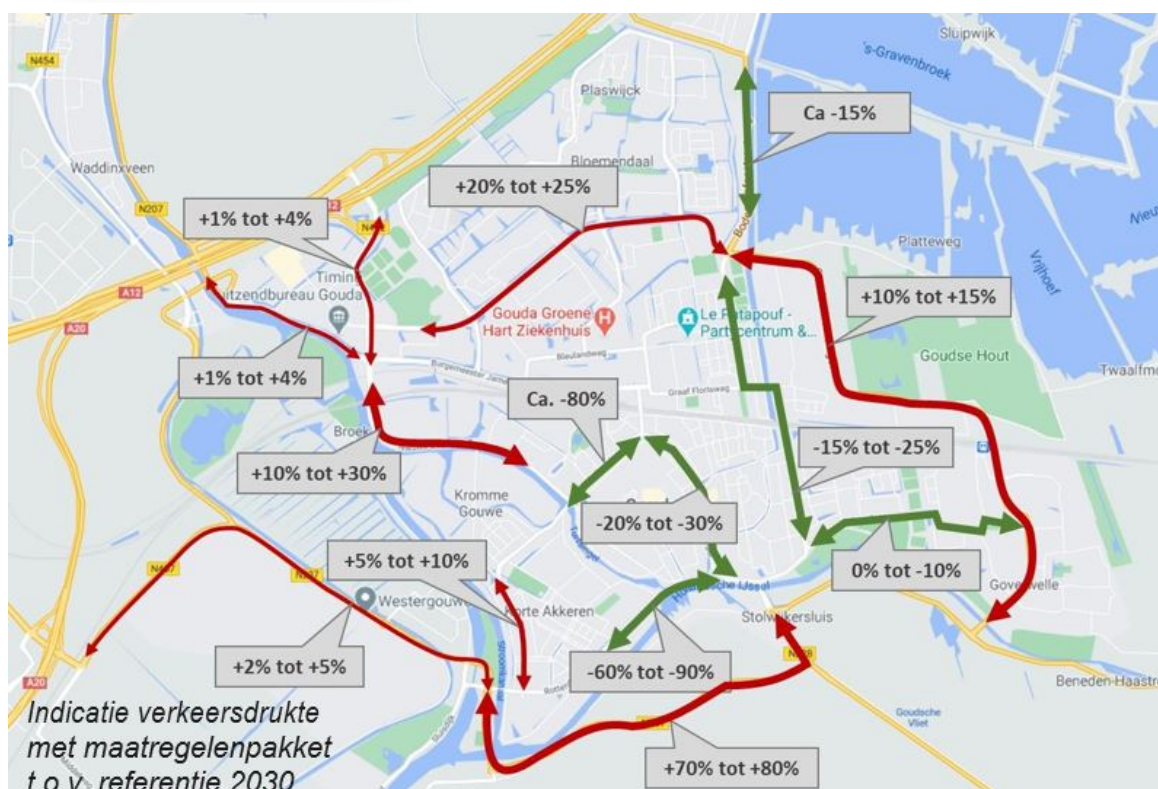
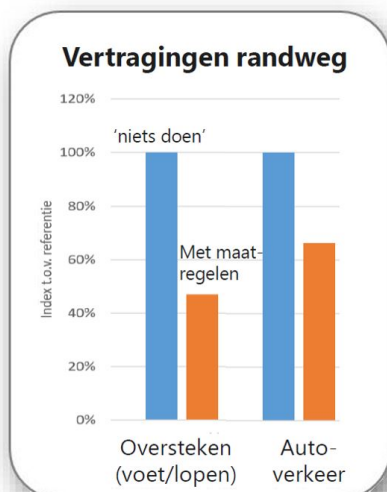


Compleet pakket leidt tot verbetering reistijden en leefkwaliteit

De maatregelen 3 tot en met 10 zijn nodig om, naast de verbetering van randwegen, óók de verkeersdruk op de wegen in en rond de binnenstad en de stadswijken verder terug te dringen. Dit draagt bij aan een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen Gouda.

Volgens de verkeersmodellen heeft het complete maatregelenpakket een positief effect ten opzichte van de 'niets doen'-situatie. Er gaat nog meer autoverkeer over de randwegen rijden. De autodoorstroming op de randwegen én de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor wandelaars en fietsers verbetert. De verkeersgroei op de randwegen is niet zo groot, dat er lucht- en geluidsproblemen voor omwonenden ontstaan.

Elders in Gouda gaat minder autoverkeer rijden, zodat de streefwaarden uit het Mobiliteitsplan 2017-2026 worden behaald. Volgens de modellen ligt alleen de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg, Joubertstraat en Koningin Wilhelminaweg om en nabij de streefwaarden. Bijlage 3 bevat een technische toelichting op de reistijden en verkeersintensiteiten van het complete maatregelenpakket.



Inzoom autoluwe Nieuwe Veerstal

De berekeningen van de voorkeursvariant gaan uit van een autoluwe Nieuwe Veerstal. Daardoor kan de binnenstad weer met de Hollandse IJssel worden verbonden, met kansen om hier een aantrekkelijke plek te maken.

Bij een autoluwe Veerstal voorspelt het verkeersmodel een doorstromings- knelpunt op de Zuidwestelijke Randweg in 2030. Dat komt omdat het verkeersmodel er van uitgaat dat vrijwel alle autoverkeer op de Nieuwe Veerstal gaat rijden via andere routes. Onderzoeken en praktijkervaringen leren echter dat in werkelijkheid slechts een deel van het 'weggedrukte' autoverkeer elders terugkomt. De rest van het verkeer 'verdamp't' (mensen reisden niet of met ander vervoer).

Uitgebreide tellingen tijdens werkzaamheden aan de Nieuwe Veerstal in 2017-2018 bevestigen dit beeld. Ongeveer tweederde van het autoverkeer op de Nieuwe Veerstal kwam elders terug in Gouda. Dit pleit voor een pilot 'autoluwe Nieuwe Veerstal' om eerst in de praktijk te meten of een autoluwe Veerstal gepaard kan gaan met een goed doorstromende Zuidwestelijke Randweg. Bij een succesvolle pilot en in overleg met provincie Zuid-Holland kan de gemeenteraad een finaal besluit nemen.

Waarom geen stadsbreed sectorenmodel?

Het maatregelenpakket richt zich op een 'doorwaadbare stad'. Een volwaardig sectorenmodel met een volledig autoluwe Blekerssingel- Fluwelensingel en Joubertstraat-Zwarteweg is afgefallen. Uit analyses en in gesprekken met belanghebbenden blijkt dat zo'n oplossing zou leiden tot te grote kwetsbaarheid van het wegennet bij incidenten en tot meer dan een verdubbelde verkeersdruk op de Goudse Houtsingel.

Pas op het moment dat de genomen maatregelen niet effectief genoeg zijn én er gewerkt kan worden met flexibele, elektronische blokkades die alleen doorgaand autoverkeer beboeten, kan worden overwogen om dit als een nieuw besluit voor te leggen aan de gemeenteraad. Dan is verdere verluwing van de singels, Kleiwegplein en Joubertstraat- Bodegraafsestraatweg mogelijk. Op dit moment heeft het Openbaar Ministerie als bevoegd gezag voor handhaving van de wegenverkeerswet aangegeven nog onvoldoende vertrouwen te hebben in dergelijke onbewezen systemen. Deze zijn ook nog niet operationeel in Nederland.

Effecten op de geluidssituatie

Het verkeerscirculatieplan draagt bij aan een verbetering van de geluidssituatie in Gouda. Het maatregelenpakket is door de omgevingsdienst Midden-Holland doorgerekend met milieumodellen. Daarmee is inzichtelijk wat de toekomstige uitstoot is van gemotoriseerd verkeer en de geluidsbelasting van wegverkeer op woningen.

Door de lagere snelheid en de afname van verkeer in met name het hart van Gouda heeft het VCP positieve effecten op de geluidssituatie. Diverse woningen waar nu sprake is van een overschrijding van de geluidsbelasting ten aanzien van de Wet Geluidshinder worden bij invoering van het VCP opgelost. Ook neemt het aantal ernstig geluidgehinderden af, en hebben inwoners minder last van geluidshinder (door een verschuiving van inwoners naar lagere geluidsklasse).

Op de randwegen wordt het wel drukker qua autoverkeer. Uit de analyse blijkt dat op grote delen van de randweg geen significante geluidseffecten optreden. Langs delen van de Burgemeester van Reenen-singel en Goverwellesingel is stil asfalt nodig om te voldoen aan de wet geluidshinder. In enkele gevallen zijn aanvullende maatregelen nodig.

Effecten op luchtkwaliteit

Overall in Gouda wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. In de huidige situatie wordt nog niet overal voldaan aan de adviesnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor fijnstof. De toekomstige luchtkwaliteit na invoering van het verkeerscirculatieplan is getoetst door de omgevingsdienst Midden-Holland.

Uit de doorrekening blijkt dat in 2030 de luchtkwaliteit in Gouda is verbeterd door een verschoning van het wagenpark (meer elektrische voertuigen), waardoor de concentraties van verontreinigende stoffen zullen dalen ten opzichte van nu. Uit de analyse van de omgevingsdienst blijkt dat de luchtkwaliteit van Gouda met name wordt bepaald door achtergrondconcentraties, en dat het VCP geen significant effect heeft op de luchtkwaliteit. In 2030 wordt overal voldaan aan de wettelijke grenswaarden en WHO-advieswaarden voor stikstofdioxiden en fijnstof.

Wel is conservatief gerekend met een beperkte modal shift. In de praktijk verwacht de gemeente positievere effecten (dan nu uit de berekeningen blijkt) omdat het VCP mensen stimuleert meer te lopen, fietsen en het OV te gebruiken, wat goed is voor de luchtkwaliteit van Gouda.

Economische effecten van het verkeerscirculatieplan

Eén van de doelen van het verkeerscirculatieplan is om Gouda aantrekkelijker te maken voor bezoekers en toeristen. Voor winkeliers en horeca in Gouda biedt een betere verblijfskwaliteit en minder autoverkeer nieuwe economische kansen. Dit blijkt uit voorbeelden in veel andere binnensteden. Gouda heeft waardevolle ruimtelijke en historische kwaliteiten en een bovenlokaal winkel-, horeca- en culturaanbod.

De binnenstad met zijn grachten, kerken, winkels, horeca en cultuur kan met een autoluwe binnenstad nog aantrekkelijker worden, en zo extra bezoekers trekken, die langer blijven en vaker terugkomen. In een tijd van opkomend online e-winkelen is het des te belangrijker om consumenten extra beleving en kwaliteit te bieden. Een goede bereikbaarheid en hoogwaardige parkeervoorzieningen zijn hierbij een basisvoorwaarde.

Uit koopstromenonderzoek blijkt dat ondanks 30 km/u en andere verkeersmaatregelen de binnenstad met een aantrekkelijke verblijfsklimaat extra bezoekers kan aantrekken, wat een positief effect heeft op

de omzetten van ondernemers. Met name recreatief winkelen, horeca en cultuur kunnen profiteren van een aantrekkelijkere binnenstad.

Economische onderzoek door Roots in opdracht van Gouda Onderneemt toont een aantal aandachtspunten ten aanzien van de economische effecten van het VCP. Het éénrichtingscarré kan een negatief effect hebben op de winkelgebieden van het Hogendorpplein en de Willem en Marialaan, zoals bij dit maatregelcluster uitgelegd zijn er mogelijk ook optimalisaties om deze negatieve effecten (deels) te mitigeren. Dit wordt nader onderzocht en afgewogen als uitwerking van het VCP.

Ook ziet Roots risico's bij de aanpassing van het Kleiwegplein, maar indien de parkeerroute goed is aangegeven met dynamische parkeerverwijzing en de doorstroming op de randwegen is goed, dan kunnen deze negatieve effecten gemitigeerd worden. Deze voorwaarden zijn opgenomen voor de uitvoering van de maatregelen aan het Kleiwegplein.

Een laatste risico volgens Roots is de autoluwe Nieuwe Veerstal. Indien dit leidt tot een opstopping op de Zuidwestelijke Randweg kan dit negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid en de economie van Gouda en de regio. Voor deze maatregel is voorzien om eerst met een pilot te starten om op een beheersbare manier de effecten in de praktijk te ondervinden. Daarmee zijn risico's van deze maatregel te mitigeren.

6 Uitvoerings programma

Het verkeerscirculatieplan is een meerjarenplan. Dit hoofdstuk plaatst de afzonderlijke maatregelen in de tijd in de vorm van een uitvoeringsprogramma.



Naar een uitvoeringsagenda met projectoverzicht en -kaart

Dit hoofdstuk bevat de uitvoeringsagenda met concrete projecten. Per project is ook de uitvoeringsperiode aangegeven. Na besluitvorming over het verkeerscirculatieplan zal de gemeente een projectorganisatie binnen de gemeente inrichten, met projectleiders die verantwoordelijk zijn voor de voortgang van de afzonderlijke projecten. De eerste maatregelen kunnen naar verwachting in 2022 in uitvoering gaan. Na besluitvorming zullen de maatregelen worden uitgewerkt binnen de kaders van het plan, met een integrale afweging over verkeer, groen, cultuurhistorie en stedenbouw.

Uitvoering gefaseerd over korte, middellange en lange termijn

Het verkeerscirculatieplan is een meerjarenplan met een fasering in de maatregelen. Vanuit verkeers- hinder en het borgen van een robuuste bereikbaarheid is het niet wenselijk om tegelijkertijd aan te veel verschillende wegen tegelijk te werken. Ook is het nodig om de kosten over meerdere jaren te spreiden, zodat de gemeente de financiële lasten goed kan dragen. Tot slot is het wenselijk – vanwege efficiënte inzet van financiële middelen – om herinrichtingsprojecten te combineren met regulier groot onderhoud, rioolvervanging- en ophoogwerkzaamheden.

Binnen de fasering: prioriteit voor de randwegen

Binnen de fasering heeft de verbetering van de randwegen een hoge prioriteit. Immers: verkeersluwende maatregelen binnen Gouda hebben maximaal rendement als de randwegen op orde zijn.

Voor de provinciale weg N207 bij Westergouwe liggen al ver gevorderde plannen klaar om de kruispunten aan te pakken. Naar verwachting zijn al op korte termijn bestuurlijke afspraken mogelijk met de provincie. Een volgende stap is dan het aanpakken van de rotondes van de Zuidwestelijke randweg. Hierover lopen nu gesprekken met de provincie.

Op de stedelijke randweg van Gouda heeft de aanpassing van veilige oversteken op de Goudse Hout- singel een hoge prioriteit, conform het advies van eerder variantenonderzoek. Verder heeft de stedelijke randweg in principe nog voldoende verkeerscapaciteit over. De overige kruispunten in de Spoorzone en op de stedelijke randweg worden daarom gefaseerd aangepakt, omwille van beheersbare verkeers- hinder en het spreiden van financiële lasten. Het uitrollen van deze maatregelen is goed te combineren met de uitrol van verluwende leefbaarheidsmaatregelen binnen Gouda.

Jaarlijkse investeringskosten van het verkeerscirculatieplan

De investeringskosten van de uitvoeringsagenda zijn nog niet gedekt in de gemeentelijke begroting. De gemeenteraad krijgt bij de behandeling van het verkeerscirculatieplan een separaat financieel overzicht van alle maatregelen op de projectenlijst, op basis van kentallen. Om efficiënt met gemeentelijke publieke middelen om te gaan, wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van beheer- en onderhouds- budgetten.

Daarnaast is in een aantal gevallen (mede-)financiering door rijk, provincie en/of gebiedsontwikkeling mogelijk. Zo draagt de provincie bij aan de bekostiging van regionale doorfietsroutes, bushaltes en een duurzaam veilige inrichting van wegen. Infrastructuraanpassingen rond Westergouwe en de Spoorzone-ontwikkeling worden deels bekostigd uit de opbrengsten van de grondexploitatie. Ook wordt hier een beroep gedaan op Rijkssubsidies (woningbouw- en verkeersveiligheidsimpuls).

De overblijvende investeringskosten worden over 15 tot 20 jaar uitgespreid, zodat de jaarlijkse kapitaal- lasten van de gemeente beheersbaar blijven.

Ook beheerskosten tellen mee

In een aantal gevallen is sprake van verandering van bestaande infrastructuur. In sommige gevallen brengt dit extra beheers- en onderhoudskosten met zich mee, bijvoorbeeld bij verandering van asfalt naar straatprintverharding. De uitvoeringsagenda bevat verder slechts beperkt nieuwe infrastructuur wat om extra beheer en onderhoud vraagt.

Na besluitvorming: opstarten monitorings- en evaluatieplan

De komende jaren worden de effecten van het verkeerscirculatieplan nauw gevolgd. Dit gebeurt met een uitgebreid monitoringsprogramma met metingen van verkeer, parkeren, verkeersveiligheid, milieu en de lokale economie. Zo houdt de gemeente grip op de realisatie van de ambities en of aanvullende maatregelen nodig zijn. Er wordt een projectmanager Verkeerscirculatieplan aangesteld vanuit de gemeente om dit aan te sturen. Het monitorings- en evaluatieplan wordt opgesteld na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan door de gemeenteraad. In dit plan worden afspraken gemaakt over o.a. de wijze van meten, meetperioden, meetcriteria, nulmetingen, te betrekken partijen, en in samenhang ontwikkeld met dashboard duurzaamheid en het uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeers- en ver- voerplan.

Onderlinge voorwaarden bij uitvoering maatregelen

Alle voorziene maatregelen van het VCP zijn ingedeeld in tranches, op basis van mogelijke koppelingen met beheer- en onderhoud, op basis van urgentie en op basis van onderlinge voorwaarden tussen maatregelen. Om de indeling in tranches nader te duiden is per maatregelcluster hier een duiding gegeven:

1. Randwegen op orde

De N207 bij Westergouwe staat nu al geregeld vast. Daarom wordt z.s.m. gestart met de voorbereidingen voor deze maatregelen. Na bestuurlijke afspraken worden de maatregelen nader uitgewerkt, effecten voor de omgeving in beeld gebracht en wordt de omgeving betrokken. De Zuidwestelijke Randweg heeft nog restcapaciteit, waardoor opwaardering van de rotondes minder prioritair is dan het deel bij Westergouwe.

Opwaardering van de rotondes is mogelijk wel randvoorwaardelijk voor instelling van een autoluwe Nieuwe Veerstal (de pilot moet dit uitwijzen).

2. Stedelijke randweg met voorrangspoleinen

Bij de Spoorzone is het nodig om de capaciteit van kruispunten uit te breiden, deze worden gefaseerd aangepakt in het 'ritme' met de stedelijke ontwikkeling van de spoorzone. De rest van de randweg heeft in principe voldoende capaciteit om extra verkeer op te vangen. Echter, voor de Goudse Houtsingel is het nodig om de tijdelijke drempels te vervangen voor een definitieve veilige inrichting van de overtoegen, voordat er elders maatregelen genomen worden die het verkeer op de Goudse Houtsingel verhogen (zoals éénrichtingscarré, en Joubertstraat-Zwarteweg).

3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

Het aanpassen van straten naar 30 km/u is nodig om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en het fietscomfort in straten te verbeteren. Uit verkeersberekeningen blijkt dat enkel deze maatregelen niet voor grote verschuivingen zorgen in verkeersstromen. Daardoor kennen deze maatregelen veelal ook geen randvoorwaarden voor de uitvoering, en kan meteen al met deze maatregelen gestart worden.

4. Kleiwegplein

Voordat deze maatregelen genomen kunnen worden dient de verkeersafwikkeling op de alternatieve route voor autoverkeer via de Jamessingel en Goudse Poort op orde te zijn. Ook is het belangrijk dat de parkeerroute op orde is met een goed werkend parkeerverwijssysteem.

5. Autoluwe Nieuwe Veerstal

We kijken of er kansen zijn om (een eerste deel van) deze pilot ten tijden van Gouda 750 jaar uit te voeren, waarbij ook geproefd kan worden aan de ruimtelijke kansen die hier ontstaan door de Nieuwe Veerstal ook te gebruiken voor activiteiten in dit kader. De pilot kan ook gekoppeld worden aan de dijkwerkzaamheden die vanaf 2021/2022 door het waterschap uitgevoerd gaan worden. De pilot dient uit te wijzen of en onder welke voorwaarden de definitieve inrichting ingevoerd kan worden.

6. Blekerssingel en Fluwelensingel

Het wegdek van deze singels is slecht en bijna aan het einde van zijn levensduur. Vanuit beheer en onderhoud is het dan ook nodig om deze singels aan te pakken, en dan kan meteen een nieuwe inrichting worden gerealiseerd. Voor de invoering hiervan is het belangrijk dat goed zicht is op de parkeersituatie in de omgeving en de parkeerlocaties, en dat het opheffen van parkeerplaatsen langs de singels acceptabel kan.

7. Bodegraafsestraatweg

De straat moet vanwege onderhoud en een geluidssaneringsproject aangepakt worden, waardoor werk met werk gemaakt kan worden.

8. Joubertstraat - Zwarteweg

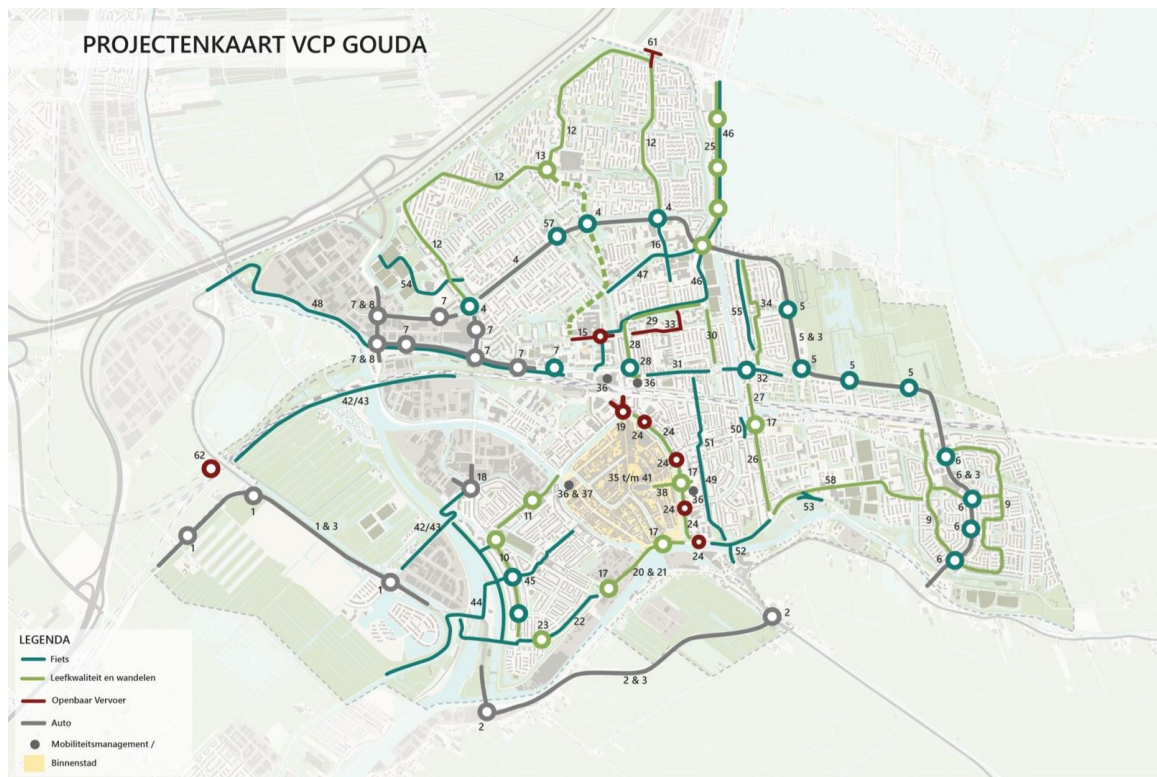
De Joubertstraat en Singels zijn communicerende vaten. Door aanpassing van de singels kan het zijn dat er (tijdelijk) extra verkeer over het traject Joubertstraat – Zwarteweg gaat rijden. Daarom is het belangrijk om dit traject, met een relatief hoge verkeersonveiligheid, kort na de aanpak van de singels onderhanden te nemen.

9. Eenrichtingscarré

Door het carré vinden er verschuivingen plaats van verkeersstromen naar andere wegen. Deze andere wegen moeten op orde zijn alvorens deze maatregelen worden ingesteld. Het is dan ook belangrijk dat de oversteeklocaties van de Goudse Houtsingel zijn aangepakt. Ook is het belangrijk dat het parkeerverwijssysteem op orde is. Idealiter zijn ook de voorrangspoleinen op de stedelijke randweg gereed om maximaal effect te sorteren als het carré wordt ingesteld, dit is geen harde randvoorwaarde.

10. Binnenstad

De komende jaren vindt groot onderhoud plaats in de binnenstad, waardoor werk met werk gemaakt kan worden om de openbare ruimte opnieuw in te richten. Voor de parkeerstrategie komt een aparte fasering.



Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda		Invloed vooral op:	Fasering:			
			1°	2°	3°	4°
Cluster 1: Verbeteren randweg N207 – Zuidwestelijke Randweg						
1	N207 Westergouwe, realisatie kruispunten met verkeerslichten. Financiële dekking uit ontwikkeling Westergouwe. Op korte termijn bestuurlijke afspraken met provincie.	●	●	●		
2	Zuidwestelijke Randweg, capaciteitsuitbreiding rotondes. Provincie is wegbeheerder, mogelijk financiële bijdrage gemeente. Nadere afstemming met Provincie.	●	●		●	
3	Bewegwijzering en dynamische reistijdinformatie, verwijzen en stimuleren hoofdroutes via randwegen en stadsboulevard.	●	●		●	
Cluster 2: Verbeteren stedelijke randweg (Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwellesingel)						
4	Burgemeester van Reenensingel, aanpassen 3 kruispunten met VRI naar voorrangspunten met doseerlicht. Kruispunten met Groenhovenweg, Ridder van Catsweg en Plaswijckweg. Incl. stil asfalt op delen.	●	●	●		●
5	Goudse Houtsingel, aanpassen 4 oversteeklocaties/kruispunten naar veiliger voorrangspunten of oversteekvoorziening conform studie naar maatregelen van Sweco uit 2019.	●	●	●		
6	Goverwellesingel, aanpassen 4 kruispunten met verkeerslichten naar voorrangspunten met doseerlicht, om doorstroming autoverkeer én oversteekbaarheid te verbeteren. Ook aanleg stil asfalt op enkele delen.	●	●	●	●	
7	Spoorzone capaciteitsuitbreiding kruispunten & weginrichting, medefinanciering uit gebiedsontwikkeling en mogelijk Rijkssubsidie. Gefaseerd aanpak, in lijn met ontwikkeling spoorzone.		●	●	●	●
8	Slim verkeersmanagement, implementatie van slimme software en technieken (bv. groene golf) in verkeerslichtenregelingen bij Goudse Poort en elders.		●		●	
Cluster 3: Doorwaadbare stad met 'het nieuwe 30'						
9	Goverwelle: Componistenlaan, Poldermoldendreef, Wil. Van Pruisenlaan, Middenmolenlaan, herinrichting naar 30km/u. Is reeds in uitvoering ihkv ophoging- en rioleringswerkzaamheden. Uitbreiding van de scope.	●	●	●		●
10	Koningin Wilhelminaweg herinrichting naar 30 km/u, aanleg (drie) plateaus met straatprint/klinkers, aanpassing kruispunten en oversteeklocaties.	●	●	●	●	
11	Reigerstraat en Wachtelstraat herinrichting naar 30 km/u, aanleg plateaus met straatprint/klinkers, verbeteren oversteekvoorzieningen	●	●			●

Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda

Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda		Invloed vooral op:				Fasering:				
							1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e
		tranche				tranche	tranche	tranche	tranche	
Cluster 3: Doorwaadbare stad met 'het nieuwe 30' (vervolg)										
12	Plaswijckweg, Hugo de Vrieslaan, Groenhoevenweg herinrichting naar 30 km/u, aanleg plateaus, streetprint/klinkers, aanpassing kruispunten	●		●					●	
13	Kruispunt Ridder van Catsweg - Hugo de Vrieslaan, ombouwen voorrangskruispunt naar rotonde ten behoeve van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid	●		●						●
14	Ridder van Catsweg en Buchnerweg voorlopig geen aanpassing, bij goede ervaringen met het Nieuwe 30 elders in Gouda mogelijk op termijn ook herinrichting van deze wegen naar 30 km/u	●		●						●
15	Bleulandweg, herinrichting van wegvak ter hoogte van ziekenhuis, aanpassing kruispunt met Ronseweg, ten behoeve van verbeteren fietsoversteek en bushalte, mogelijk aanpassing rijrichtingen Ronseweg	●		●	●			●		
16	Groen van Prinsterersingel (tussen Heemskerkstraat en Burg. van Reenensingel) inrichten met 30km- of fietstraat-profiel, ook als onderdeel van fietsroute Haastrechtsebrug - Plaswijck	●		●	●				●	
17	Afstelling verkeerslichten op 6 locaties aanpassen, meer prioriteit voor oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers en minder voor doorgaand autoverkeer, gebruik van randwegen wordt zo gestimuleerd	●		●	●		●			
18	Goudkade-Industriestraat, herinrichten naar kruispunt met verkeerslichten, met prioriteit voor rijrichting Industriestraat - Goudkade (en v.v.)	●		●	●		●			

Cluster 4: Vereenvoudigen Kleiwegplein met meer verblijfsruimte en groen

19	Kleiwegplein, herinrichting en versimpeling van het kruispunt met meer ruimte voor lopen en fietsen. Door deze versimpeling kunnen de verkeerslichten weggehaald worden en is meer ruimte voor groen.	●	●	●	●		●		
----	---	---	---	---	---	--	---	--	--

Cluster 5: Autoluwe Nieuwe Veerstaal, verbeteren fietsroute Rotterdamseweg-Westergouwe

20	Pilot Nieuwe Veerstaal autoluw. De pilot dient uit te wijzen of overgegaan kan worden tot een definitieve inrichting voor een autoluwe Nieuwe Veerstaal.	●	●	●		●			
21	Herinrichting Nieuwe Veerstaal & Schielands Hoge Zeedijk, bij succesvolle pilot nieuwe inrichting van wegvak tussen Bosweg en Fluwelensingel. Pilot zal ook relatie met capaciteit Zuidwestelijke Randweg uitwijzen.	●	●	●			●		
22	Fietsroute Rotterdamseweg, fietsstraat Van Baerlestraat, incl. aansluitingen en oversteken. Uitvoeren in het kader van beheer- en onderhoud om zo werk met werk te maken.	●		●	●			●	

Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda

Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda		Invloed vooral op:				Fasering:			
						1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e
		   				tranche	tranche	tranche	tranche
Cluster 5: Autoluwe Nieuwe Veerstaal, verbeteren fietsroute Rotterdamseweg-Westergouwe (vervolg)									
23	Oversteekbaarheid Rotterdamseweg, nieuwe oversteek ter hoogte van Dotterplantsoen & nieuwe VRI bij kruising met Bosweg, ter dosering van het verkeer en verbetering van oversteekbaarheid.								

Cluster 6: Verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

24	Fluvelen- en Blekerssingel herinrichting conform 'het Nieuwe 30' met meer ruimte voor fiets en lopen, combineren met grootschalig onderhoud, verplaatsen parkeerders, rekening houdend met RNet-bus	●	●	●		●			
----	---	---	---	---	--	---	--	--	--

Cluster 7: Visueel versmallen Bodegraafsestraatweg

25	Bodegraafsestraatweg-noord, optisch versmallen, asmarkering in klinkers, molgoten, twee of drie plateaus met streetprint of elementenverharding ten behoeve van temperen (snelheid) autoverkeer	●		●		●			
----	---	---	--	---	--	---	--	--	--

Cluster 8: Verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat-Zwarteweg

26	Joubertstraat, herinrichting naar 30 km/u, aanleg plateaus met streetprint of elementenverharding, aanpassing kruispunten, anders afstellen VRI's met meer prio voor dwarsrichtingen	●		●				●	
27	Zwarteweg, herinrichting naar 30 km/u, bredere fietsstroken, smallere rijloper autoverkeer, streetprint of elementenverharding, plateaus en/of andere snelheidsremming.	●		●				●	

Cluster 9: Eénrichtingscarré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg

28	Albert Plesmanplein & Statensingel, versimpeling kruispunt en aanpassen naar 30km-profiel met éénrichtingsverkeer en vrijliggend fietspad.	●		●	●			●	
29	Thorbeckelaan, aanpassen naar 30km-profiel met éénrichting voor autoverkeer en vrijliggend fietspad.	●		●	●			●	
30	Bodegraafsestraatweg tussen Graaf Florisweg en Thorbeckelaan, aanpassen naar 30 km-profiel met éénrichtingsverkeer. Randvoorwaarde is aanpak van de oversteeklocaties op Goudse Houtsingel.	●		●				●	
31	Graaf Florisweg, recent aangepakt. Bij volgende groot onderhoud profiel aanpassen naar aantrekkelijke fietsstraat-inrichting (tot aan kruispunt Zwarteweg - Achterwillenseweg).	●		●					●

Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda

Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda		Invloed vooral op:					Fasering:			
							1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e
		tranche					tranche	tranche	tranche	tranche
Cluster 9: Eénrichtingscarré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg (vervolg)										
32	Achterwillenseweg, aanpassen naar fietsstraatprofiel tussen Zwarteweg en Isoldestraat, incl. aanpassing kruispunt Zwarteweg - Achterwillenseweg	●		●	●					●
33	Willem de Zwijgerlaan & Johan de Wittlaan, selectieve toegang voor 2-richtingenbusverkeer, bestemmingsverkeer en hulpdiensten				●				●	
34	Dijkgraafslag en Molenmeesterslag, aanpassen profiel, klinkers/streetprint, plateaus, asverspringen, versmallingen, gelijkwaardige kruispunten	●		●						●

Cluster 10: Binnenstad

35	Openbare ruimte binnenstad, herinrichten openbare ruimte met meer groen, verblijfsruimte, en erf-kenmerken, fiets als gast toestaan in enkele stegen (mee liften met groot onderhoud)	●	●	●	●	●	●	●	
36	Uitwerken parkeerstrategie binnenstad in nieuw parkeerbeleid: vergunningenplafond, uitdoofbeleid straatparkeren, prijsdifferentiatie, fietsparkeren. Relatie met project 41.	●	●	●		●			
37	Stelpost parkeeroplossingen (bv. omzetten vergunningen, uitbreiden parkeercapaciteit)	●	●	●	●		●		
38	Nieuwe wandelbrug Singels t.h.v. Klein-Amerika, nader onderzoek met buurt en stakeholders, mogelijk cultuurhistorische bezwaren	●	●	●		●	●		
39	Zero-emissie stadslogistiek, besluitvorming vindt plaats in een apart traject. Doel is een efficiënte en schone stadslogistiek t.b.v. verbetering van leefbaarheid binnenstad.		●		●	●			
40	Dynamisch parkeerwijssysteem vanaf rand van de stad naar de parkeerlocaties, om zo bezoekers tijdig naar de gewenste parkeerlocaties te begeleiden.		●		●	●			
41	Monitoring parkeersituatie binnenstad en onderzoek uitbreidingsmogelijkheden. Zoeklocaties: zuidkant binnenstad (Gouda Asfalt, Croda), Klein Amerika, Schouwburgplein, Stationsgarage, Vossenburchkade.								

Fietsprojecten

42	Fietsverbinding Westergouwe-Gouda, keuze uit 1 van de 2 mogelijke tracés: spoortracé of Mallemolentracé. Gemeente draagt financieel bij, Provincie financiert, voert project uit en is verantwoordelijk voor onderhoud.	●		●	●	reserve	●		
----	---	---	--	---	---	---------	---	--	--

Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda		Invloed vooral op:				Fasering:			
						1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e
Fietsprojecten (vervolg)						tranche	tranche	tranche	tranche
43	2e Fietsverbinding Westergouwe-Gouda , mogelijke wens voor de zeer lange termijn	●	●	●					●
44	Regionale doorfietsroute Gouda-Rotterdam , opwaarderen bestaande fietsroute naar regionale kwaliteitseisen, Provincie meefinanciert.	●	●	●	●				
45	Fietsstraat Jacob van Lennepkade , in het verlengde van regionale doorfietsroute Gouda-Rotterdam, valt net buiten herinrichtingsproject Korte Akkeren, financiële dekking nodig om fietsstraat compleet te maken.	●	●	●	●	reserve	●		
46	Regionale doorfietsroute Gouda-Bodegraven , opwaarderen bestaande fietsroute naar regionale kwaliteitseisen	●	●	●	●		●		
47	Omlooppad , optimaliseren voor veilige passages tussen fietsers en voetgangers	●	●	●					●
48	Regionale doorfietsroute Gouda-Alphen a/d Rijn , opwaarderen bestaande fietsroute naar regionale kwaliteitseisen	●	●	●	●		●		
49	Fietsroute Haastrechtsebrug - Gouda Noord , opwaardering fietsroute, deels onderdeel van herinrichting Kadebuurt en Kort Haarlem-Zuid, fietsstraten Groen van Prinsterersingel en Juliana van Stolbergstraat	●	●	●	●		●		
50	Fietsbrug Karnemelksloot t.h.v. Ussellaan , onderzoek en nadere afweging naar haalbaarheid van bruggen in het verlengde van Ijsellaan en Krugerslaan	●	●	●	●	reserve	●		
51	Fietsbrug Karnemelksloot t.h.v. Krugerslaan , nader onderzoek en afweging nodig naar haalbaarheid, mogelijk cultuurhistorische bezwaren	●	●	●	●				●
52	Haastrechtsebrug en omgeving , upgraden fietsinfrastructuur, bredere tweerichtingsfietspaden op de Goejanverweldijk richting Sportlaan en Fluwelensingel	●	●	●	●				●
53	Dijkopgang Sportlaan naar Goejanverweldijk voor fietsers, onderzoek en nadere afweging naar haalbaarheid van nieuwe/verbetering dijkopgang	●	●	●	●		●		
54	Fietsroute Goudse Poort - Groenhovenpark , verbeteren van de fietsroute door het Groenhovenpark en langs de sportvelden	●	●	●	●				●
55	Fietsroute Achterwillens , realisatie van gecombineerd wandel- en fietspad over het Aschotpad	●	●	●	●				●
Projectenlijst Verkeerscirculatieplan Gouda		Invloed vooral op:				Fasering:			
						1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e
Leefkwaliteit en voetganger						tranche	tranche	tranche	tranche
56	Verkeersveilige schoolzones in navolging van realisatie schoolzones in Plaswijck, verder met de volgende schoolzones in te richten.	●	●		●				
57	Veilige oversteek Bloemendaalseweg - Burgemeester van Reeneningel , lokale aanpassingen om inrichting van oversteek te verbeteren. Oversteek met verkeerslichten blijft behouden.	●	●						●
58	Sportlaan leefkwaliteit , lokale verkeersmaatregelen t.b.v. temperen autoverkeer en verbeteren veiligheid.	●	●				●		
59	Opstellen wijkmobiliteitsplannen om lokale verkeers- en leefbaarheidsvraagstukken aan te pakken, ook optimalisatie van bus- en vrachtwagenroutes. O.a. in Plaswijck, Goverwelle, Gouda-Oost.	●	●	●	●		●		
60	Actualisatie nota zwaar verkeer mede in relatie tot trilling problematiek, actualisatie binnen kaders van het Verkeerscirculatieplan en Regionaal Verkeer- en Vervoersplan	●			●		●		
Openbaar vervoer									
61	Doorsteek Plaswijckweg voor OV-bussen , op termijn aanleg nieuwe verbinding exclusief voor openbaar vervoer bussen waardoor stad- en streekbuslijnen geïntegreerd kunnen worden.		●	●					●
62	Eventuele aanpassing bushaltes onderdeel van uitwerking wijkplannen (ook relatie met beheer- en onderhoudsprojecten, werk met werk maken)		●	●	●		●	●	●
63	Station Gouweknoop op spoorlijn naar Alphen, nieuw treinstation voor een betere OV-ontsluiting van Westergouwe.		●	●					●
64	Deelmobiliteit en Mobiliteitshubs stimuleren , de gemeente ondersteunt marktpartijen bij uitrol en proeven met deelmobiliteit (bv. extra deelauto's) en mobiliteitshubs.		●	●			●	●	
Organisatie									
65	Monitorings- en evaluatieprogramma , doorlopende verkeerstellingen, periodieke onderzoek- en evaluatiestudies						●	●	●
66	Gemeentelijke organisatie : uitvoering en voorbereiding (incl. personele kosten)						●	●	●

De eerste tranche maatregelen

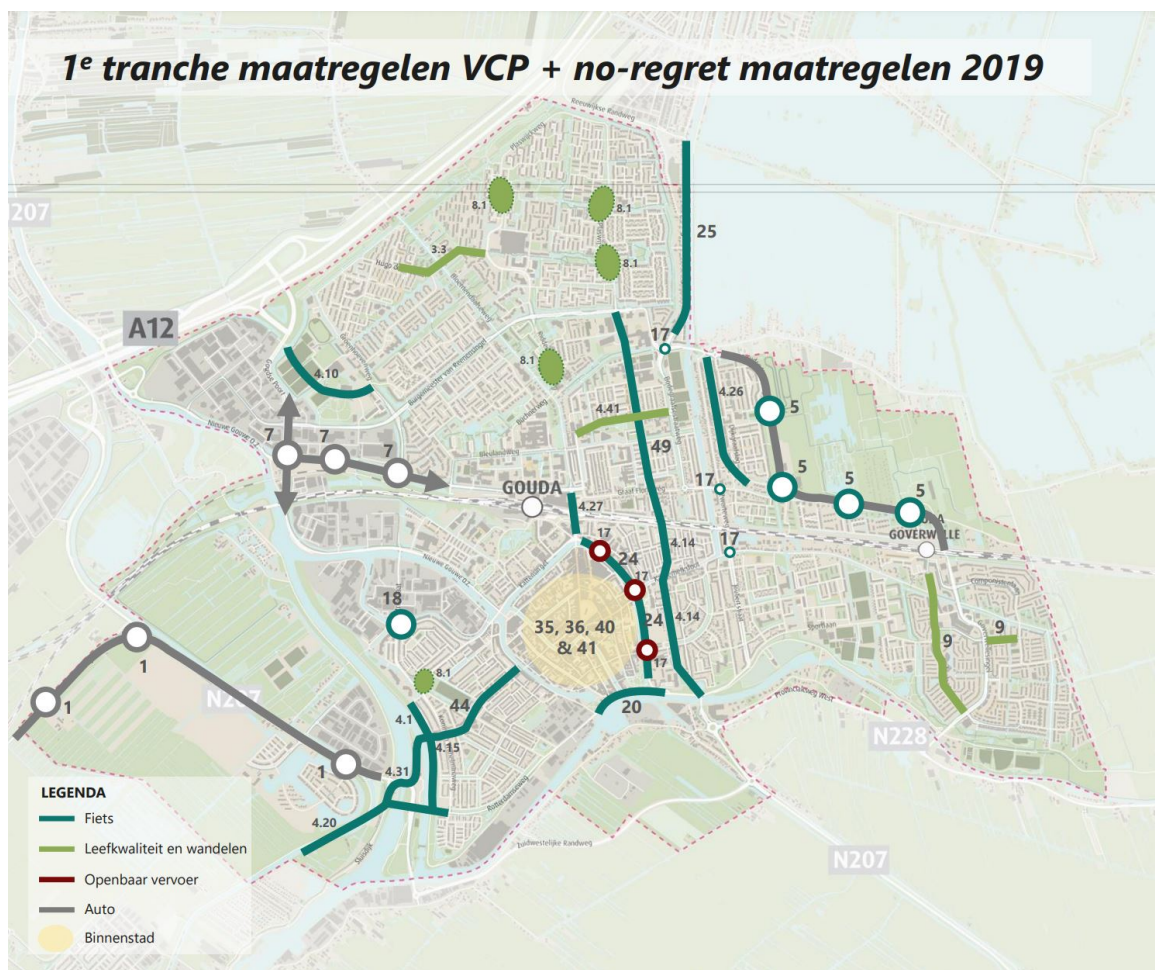
Alle projecten van de uitvoeringsagenda van het VCP zijn in tranches ingedeeld, vanwege een gefaseerde uitvoering. Iedere tranche heeft een looptijd van circa 5 jaar. Per tranche wordt financiering aangevraagd bij de gemeenteraad. Dit zijn tegelijkertijd ook belangrijke evaluatiemomenten om de stand van zaken op te nemen en te beschouwen of de gemeente met het VCP op de goede weg is om beleidsdoelstellingen te halen. De eerste tranche maatregelen betreft zowel capaciteitsuitbreidingen van (stedelijke) randwegen, als leefbaarheids-maatregelen en fietsmaatregelen. Zo worden op alle ambities tegelijkertijd stappen gezet.

Op de volgende pagina is een kaart opgenomen met alle projecten van de eerste tranche, samen met de no-regret maatregelen die reeds in 2019 zijn besloten en financiering voor gereserveerd is. Dit zijn de projecten waar de gemeente de komende jaren mee aan de slag is om te werken aan een veiligere, leefbaardere, duurzamere en bereikbaardere stad!

Bij volgende tranches opnieuw besluitvorming in de gemeenteraad

Voor de hiernavolgende tranches wordt telkens een nieuw financierings- voorstel voorgelegd aan de gemeenteraad voor besluitvorming. We werken wel toe naar het in dit document gestelde eindbeeld als stip op de horizon. Iedere tranche draagt er aan bij om dit eindbeeld te halen. De ingezette koers wordt daarmee vastgehouden, en enkel als uit monitoring en evaluatie blijkt dat we niet meer op koers zitten, dan stellen we deze koers bij.

Middels het opknippen van het VCP in tranches, kunnen de risico's en financiële lasten goed beheerst worden.



No-regret maatregelen (van fase 1 uit 2019)

- 3.3 Ridder van Catsweg – Hugo de Vrieslaan
- 4.1 Fietsroute Ruige Weteringpad
- 4.10 Fietsroute Goudse Poort – Groenhovenpark
- 4.14 Fietsstraat Derde Kade
- 4.15 Fietsstraat Jacob van Lennepkade
- 4.20 Doorfietsroute Rotterdam-Gouda (A-lijst)
- 4.26 Aschotpad asfalt i.p.v. tegels
- 4.27 Fietspaden rond spoortunnel asfalt i.p.v. tegels
- 4.31 Fietsoversteek Nieuwe Broekweg
- 4.41 Thorbeckelaan quick-win maatregelen
- 8.1 Schoolzones Plaswijck

1^e tranche maatregelen VCP

- 1. N207 Westergouwe (3 kruispunten)
- 5. Oversteeklocaties Goudse Houtsingel
- 7. Spoorzone kruispunten (1^e maatregelen)
- 9. Uitbreiding scope Westergouwe
- 17. Afstelling verkeerslichten
- 18. Kruispunt Goudkade-Industriestraat
- 20. Pilot Nieuwe Veerstal
- 24. Fluwelen- en Blekerssingel
- 25. Bodegraafsestraatweg
- 35. Binnenstad: herinrichting straten
- 36. Parkeerstrategie binnenstad uitwerken
- 40. Dynamisch parkeerverwijssysteem
- 41. Monitoring parkeersituatie & onderzoek uitbreidingen



- 44. Snelfietsroute Rotterdam – Gouda (B&C-lijst)
- 49. Fietsroute Haastrechtsebrug – Plaswijck
- 56. Vervolg verkeersveilige schoolzones (locaties n.t.b.)
- 60. Nota zwaar vrachtverkeer actualisatie

Aldus besloten in de openbare vergadering van 30 juni 2021.

De raad van de gemeente voornoemd,

griffier

mr. drs. E.J. Karman-Moerman

voorzitter

mr. drs. P. Verhoeve



Bijlagen

1. Samenstelling Goudse Denktank en Gouda Onderneemt
2. Veel besproken verkeerssituaties
3. Technische achtergrondrapportage (separate bijlage)

Verder is door Awareness (organisator van het participatieproces) een separaat rapport opgesteld over de participatie in het kader van het Verkeerscirculatieplan.



Bijlage 1. Samenstelling DenkTank en Gouda Onderneemt

Organisator participatieproces (gespreksleiding & verslaglegging)

Awareness adviesbureau voor
beleidsmarketing

Paul Weststrate, Jim Pedd, Jan
Eikema

Gezondheid, sport en scholen

Groene Hart Ziekenhuis
Vereniging Goudse Sport Orga-
nisaties
Driestar College
Driestar Educatief
MBO Rijnland

Artur Rebelo
Maurice Simons

Lute-Geert Verdouw
Kees Codée
Sidney Verkade

Straat- en wijkvertegenwoordigers

Bewonersplatform Binnenstad	Marie Louise Pierson
Bodegraafsestraatweg	Anja Lelieveld
Fluwelensingel en Blekerssingel	Niek van der Sprong
Gouda Noord	Jeroen van Walstijn
Goverwelle	Martin van Maanen
IJssellaan e.o.	Willem Jan van Tilborg
Joubertstraat	Henk de Vos
Kadebuurt	Wilco Spek
Korte Akkeren	Hans du Pré
Netwerk Achterwillens	Frank van der Voordt
Nieuwe Park	Jan Willem Eelkman Rooda
Wijkvereniging Westergouwe	Marloes Liem-Mulder
Oost	Wim van der Hoeven
Plaswijck	Martin Pohlkamp

Cultuur en geschiedenis

Historisch platform Gouda	Ineke Verkaaik-Hogervorst
Stichting Goudse Jan & andere cultuur	Jaap van Rijn

Ondememers

Gouda Onderneemt

Nico Voogt, Jan Willem van der
Wolf,
Gerard van Erk, Hilde Beekes,
Lennart
van Gastel, Don Frederiks, Marco
Steenwinkel, Hans van Aalst,
Peter van
Vliet, Gerard van Nieuwpoort,
Marcus
Schuchmann, Teun Bokhoven,
EC
Lafeber, Gerben Roskam

Overige belangenverenigingen

Fietzersbond
Goudse Adviesraad voor men-
sen met een beperking
Gouda Sterk aan de IJssel
Platform Binnenstad en haar
randen
ROVER
Werkgroep Gouda Krimpener-
waard

Jaap Rijnsburger
Michel van Lookeren

Gerard Overkamp
Gerard Overkamp
Jan Willem Fortuin
Hans du Pré

Bijlage 2. Veelbesproken verkeerssituaties

In de Denktank is een inventarisatie gemaakt van veelbesproken verkeerssituaties in Gouda. Deze situaties worden als knelpunt ervaren door inwoners van Gouda. Dit is een niet-limitatieve lijst, maar geeft op hoofdlijnen inzicht in een aantal opgaven en ervaren knelpunten in Gouda.

1. Goudse Houtsingel (hard rijden en oversteekbaarheid)
2. Blekerssingel en Fluwelensingel (verkeersoverlast)
3. Joubertstraat (verkeersoverlast)
4. Kruispunt Goudkade / KW-weg (wachtijd en veiligheid)
5. Bodegraafsestraatweg (verkeersoverlast)
6. Kleiwegplein (complex kruispunt, lange wachttijden)
7. Sportlaan (hard rijden)
8. Haastrechtsebrug en omgeving (wachtijd)
9. Koningin Wilhelminaweg e.o. (verkeersoverlast)
10. N207 bij Westergouwe (doorstroming)
11. Burgemeester Jamessingel (snelheid)
12. Thorbeckelaan (veiligheid)
13. Graaf Florisweg
14. Bereikbaarheid bedrijvenparken
15. Breevaartknoop
16. Florisknoop
17. Stationsknoop
18. Ridder van Catsweg & Plaswijckweg (schoolomgevingen, oversteekbaarheid, kruispuntinrichting)
19. Burg. van Reenensingel (oversteekbaarheid)
20. Voorwillenseweg (hoofd fietsroute i.c.m. autoverkeer)
21. Sluiseiland (verkeersonveiligheid Kompasrotonde)
22. Nieuwe Veerstaal/Rotterdamseweg (krap fietspad, geen voetpaden, hoge verkeersintensiteit)
23. Bloemendaalseweg (hoofd fietsroute icm autoverkeer)
24. Parkeersituatie / parkeerdruk
25. Doorstroming verkeer/ wachtijd bij verkeerslichten
26. Verkeersveiligheid / snelheid autoverkeer (bv. rond schoolomgevingen)
27. Autoluwe binnenstad
28. Gouda fietsstad
29. Duurzame mobiliteit
30. Zwaar vrachtverkeer in binnenstad (trillinghinder)

