

Nota grote en zware voertuigen Gouda

De raad van de gemeente Gouda;

gelezen het voorstel van 7 maart 2023,

besluit:

1. De ingediende zienswijzen, alsmede de ambtshalve wijzigingen, in behandeling te nemen en hierop te besluiten overeenkomstig bijgevoegde Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.
2. De volgende bijgevoegde plannen vast te stellen:
 - a. de Nota grote en zware voertuigen.
 - b. het geamendeerde Wijkmobiliteitsplan Binnenstad (inclusief fietsparkeerplan).
 - c. het geamendeerde Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren.
 - d. het geamendeerde Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem.
3. In de gebieden waar de wijkmobiliteitsplannen van dit raadsbesluit over gaan worden de schoolomgevingen met voorrang verkeersveilig gemaakt voor kinderen door:
 - a. Voor de wijkmobiliteitsplannen van de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid in, van, en naar de schoolomgevingen voor alle scholen in de eerste tranche (2023-2027) opgepakt.
 - b. De benodigde financiën hiervoor bij de begroting 2024-2027 te verwerken, aanvullend op de 2,2 miljoen euro benoemd onder besluitpunt 4.
4. Om een aanvullend investeringsbudget in het Concerninvesteringsplan op te nemen en te openen ter hoogte van € 2,2 mln. om de maatregelen uit de minimum- en basispakketten in de wijkmobiliteitsplannen (1e tranche) mogelijk te maken en dit in de begroting 2024 - 2027 te verwerken. De besteding zal in de jaren 2024-2027 plaatsvinden waarbij de kapitaallasten vanaf 2028 ten laste van het begrotingsperspectief komen. De eerste vijf jaar betreft dit een gemiddelde kapitaallast van € 102.000. Hiermee samenhangend zal de aanvraag van het benodigde investeringsbudget VCP-Tranche 2 (2028-2032) € 2,2 mln. lager uitvallen.

Inleiding

1. Grote en zware voertuigen op stadsniveau
2. Grote en zware voertuigen in de binnenstad
3. Maatregelen

Aanleiding

Momenteel geeft de Nota grote voertuigen Gouda uit 2009 kaders voor voertuigen waarvoor een C, D of E rijbewijs noodzakelijk is. Sinds 2009 is de stad, de logistiek en ook het wensbeeld voor grote en zware voertuigen veranderd. De in 2009 gestelde uitgangspunten en kaders zijn niet meer actueel. In en rond de binnenstad wordt hinder ervaren door grote en zware voertuigen. Mede door de slappe bodem van Gouda en de soms slecht gefundeerde huizen kunnen grote en zware voertuigen voor trilshinder zorgen. Bij de instemming met het instellen van een zero emissie zone voor logistiek verkeer in de binnenstad (april 2021) heeft de gemeenteraad de wens uitgesproken nader te onderzoeken of grote en zware voertuigen mogelijk vermeden kunnen worden in de binnenstad. Met het Mobiliteitsplan Gouda en het Verkeerscirculatieplan (hierna: VCP) is een nieuw kader geschetst. De voorliggende Nota grote en zware voertuigen geeft richting aan deze kaders en vervangt de nota uit 2009.

Kader: Mobiliteitsplan Gouda en het Verkeerscirculatieplan

Het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 en het VCP staan aan de basis van de totstandkoming van deze Nota grote en zware voertuigen. De invoering Zero-missiezone Stadslogistiek (ZES) en Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 schetsen de kaders voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Gouda.

Het Mobiliteitsplan bevat de volgende speerpunten:

- Het beter benutten van de bestaande infrastructuur
- Een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid en 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)

Binnen deze kaders heeft de gemeenteraad van Gouda in 2021 het VCP vastgesteld. Het VCP is een nieuwe visie op de mobiliteitsstructuren van Gouda, met daarin concrete maatregelen om de komende jaren aan de slag te gaan. Het VCP levert een bijdrage aan de volgende beleidsambities:

- Verbeteren leefbaarheid en gezondheid
- Aantrekkelijke (binnen)stad
- Stimuleren duurzame mobiliteit
- Verbeteren (economische) bereikbaarheid
- Toekomstbestendig- en haalbaarheid



De Nota grote en zware voertuigen

Ook het verkeer van grote en zware voertuigen van, naar en door Gouda is onderdeel van het Verkeerscirculatieplan. Verkeer van grote en zware voertuigen is het gevolg van (economische) activiteiten en maakt deze mogelijk. De grote en zware **voertuigen zijn voertuigen langer dan 6 meter of zwaarder dan 3.500 kilogram**.

Hierbij wordt met gewicht aangesloten bij de definitie van vrachtauto in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Grote en zware voertuigen zijn bijvoorbeeld vrachtwagens en lijnbussen, maar ook landbouwverkeer, vuilniswagens, brandweerwagens en touringcars. Grote en zware voertuigen zijn veelal medebepalend voor het straatbeeld.

Het doel van deze Nota is om kaders voor grote en zware voertuigen in lijn te brengen met de gestelde beleidsambities. De verschillende typen grote en zware voertuigen passen niet allen binnen een generieke methode. Enkele vormen van grote en zware voertuigen hebben namelijk een specifiek karakter. De volgende specifieke typen van grote en zware voertuigen zijn daarom apart behandeld.

- **Vuilniswagens;** vuilniswagens halen binnen een fijnmazige structuur afval op en moeten dus overal komen. Voor het afvalbeheer is een aparte studie uitgevoerd om de impact op de binnenstad te verkleinen.
- **Lijnbussen;** lijnbussen rijden vaste routes op gezette tijden. Hoewel beschreven knelpunten en aanpassingen te relateren zijn aan lijnbussen, is een aanpassing in de dienstregeling niet binnen afzienbare tijd te realiseren. Lijnbussen en de bijbehorende dienstregeling zijn daarom als gegeven beschouwd.
- **Hulpdiensten;** de bereikbaarheid van locaties voor nood- en hulpdiensten is van levensbelang. Bij incidenten, brand en gezondheidsproblemen dienen nood- en hulpdiensten, zoals de brandweer snel ter plekke te kunnen zijn. Hulpdiensten zijn onderworpen aan normen voor aanrijtijden: het is belangrijk dat zij overal snel kunnen zijn. Het belang hiervan weegt zwaar. Veiligheidsregio Hollands Midden onderzoekt de mogelijkheden om de aanrijtijden te verbeteren. Mogelijke oplossingen maken geen deel uit van deze nota.
- **Landbouwverkeer;** landbouwverkeer is regionaal doorgaand verkeer en heeft geen bestemming in Gouda. In regionaal verband moet hierover gesproken worden met buurgemeenten. Gelet op het ontbreken van de directe relatie met de stad Gouda, is hier niet nader op ingegaan.
- **Touringcars en campers;** Touringcars en campers vallen veelal ook in de categorie grote en zware voertuigen. De parkeersituatie en routes voor campers en touringcars hebben, gezien de bestemming, een directe link met de binnenstad. Deze voertuigcategorieën zijn daarom behandeld het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad van de gemeente Gouda.

Participatie

De Nota grote en zware voertuigen is opgesteld met behulp van belanghebbenden. Tijdens interactieve ateliers en in een online enquête heeft de gemeente Gouda knelpunten, randvoorwaarden, maatregelen en ambities van inwoners, ondernemers, belangenorganisaties en beleidsadviseurs opgehaald en ge-

toetst. Input varieert van trillingshinder bij woningen en onveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers, tot bereikbaarheid voor leveranciers en doorstroming op de voorkeursroute.

Uitgangspunten

Binnen de kaders van het Mobiliteitsplan en het VCP en op basis van de input van belanghebbenden zijn uitgangspunten voor deze Nota grote en zware voertuigen geformuleerd. De uitgangspunten zijn als volgt.

- Vrachtverkeer blijft zo lang mogelijk de hoofdroutes volgen.
- Duidelijke distributieroutes voorkomen zoekverkeer in Gouda, en doorgaand verkeer door Gouda.
- Met deze Nota wordt aangesloten bij het VCP en de invoering van de zero-emissie zone.
- De bereikbaarheid van bedrijven wordt verbeterd of blijft minimaal op peil.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 zijn de hoofdroutes en knelpunten op stadsniveau behandeld. In hoofdstuk 2 is ingegaan op de dynamiek en schaal van de binnenstad. In deze hoofdstukken is ingegaan op de mate waarin het wensbeeld in het VCP behaald wordt. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 maatregelen beschreven. De maatregelen geven gehoor aan de knelpunten en dragen bij aan de hiervoor gestelde uitgangspunten.

1. Grote en zware voertuigen op stadsniveau

1.1 Grote en zware voertuigen in Gouda

Logistiek hangt samen met een variëteit aan typen voertuigen. Zo ook met grote en zware voertuigen. Grote en zware voertuigen hebben invloed op de leefbaarheid en (het gevoel van) verkeersveiligheid in stedelijke gebieden. In het VCP is de ambitie opgenomen om leefbaarheid en gezondheid te verbeteren en de economische bereikbaarheid te verbeteren. Dit terwijl het aantal grote en zware vrachtwagens in Nederland toeneemt sinds 2014 (CBS, 2021). In dit hoofdstuk is de hoofdroute conform het wensbeeld van het VCP opgenomen.

Vervolgens is beschreven welke knelpunten zich voordoen op de hoofdroute, zoals opgenomen in het wensbeeld in het VCP. Vervolgens is ingegaan op de knelpunten die zich voordoen buiten de hoofdroute. De knelpunten zijn opgehaald tijdens de inventarisatie of zijn conflicten tussen de huidige situatie en het wensbeeld.

1.2 Wensbeeld hoofdroute

Het wensbeeld uit het VCP beschrijft de hoofdroutes voor grote voertuigen: de distributieroutes en ontsluiting van de voornaamste bestemmingen (bedrijventerreinen, binnenstad en wijkwinkelcentra). Grote en zware voertuigen volgen zoveel mogelijk de hoofd- en randwegen om naar de bestemming te komen. De bedrijventerreinen zijn veelal gunstig gelegen aan de westkant van Gouda met korte routes over randwegen vanaf het hoofdwegennet. Concreet bestaat de hoofdroute uit drie onderdelen:

- De bestemming: binnenstad, bedrijventerreinen en wijkwinkelcentra
- De ingang: A12, A20, Henegouwerweg (N207), Schoonhovenseweg (N207) en Reeuwijkse Randweg;
- De route: Nieuwe Gouwe O.Z., N207, N228, Goudse Poort, Rotterdamseweg, Goverwellesingel, Goudse Houtsingel, Bodegraafsestraatweg, Burgemeester van Reenensingel.



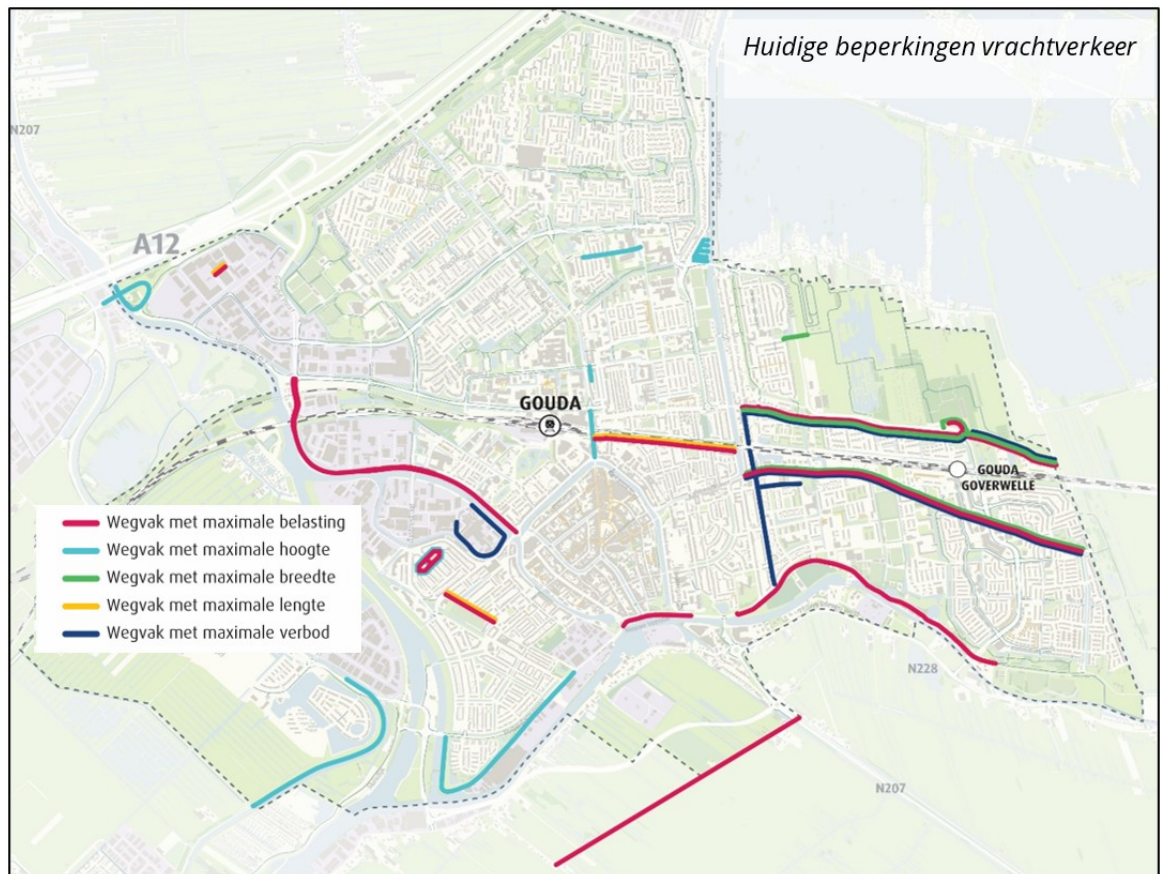
De hoofdroute in het wensbeeld is niet overal robuust: niet alle bestemmingen zijn bereikbaar indien een deel van de hoofdroute gestremd is door incidenten of werkzaamheden. Zo is bedrijventerrein Kromme Gouwe niet bereikbaar via de hoofdroute indien de Nieuwe Gouwe O.Z. gestremd is, Schielands Hoge Zeedijk niet indien de Rotterdamseweg niet toegankelijk is en een storing van de Haastrechtsebrug leidt tot een beperktere bereikbaarheid van de binnenstad en bedrijven in Kort Haarlem.

Buiten de hoofdroutes voor grote en zware voertuigen gelden op enkele wegen beperkingen voor vrachtverkeer. Dit is bijvoorbeeld het geval op de Joubertstraat en Koningin Wilhelminaweg. In het wensbeeld is een ambitie opgenomen voor een autoluwe Nieuwe Veerstal. In november 2022 heeft de gemeenteraad de evaluatie van de pilot Nieuwe Veerstal vastgesteld en ingestemd met een inrichting zonder autoluw regime, omdat op korte termijn niet aan alle randvoorwaarden voldaan kan worden. De Nieuwe Veerstal blijft vooralsnog voor alle weggebruikers toegankelijk.

Daarnaast is loskoppeling van de Kattensingel van het Kleiwegplein voorzien voor gemotoriseerd verkeer, waaronder ook grote en zware voertuigen (lijnbusen en hulpdiensten uitgezonderd).

1.3 Huidige vastgestelde beperkingen

In de huidige situatie wordt gestuurd op de routes voor grote en zware voertuigen. Dit gebeurt, onder meer door vrachtverkeer niet of beperkt toe te staan op bepaalde wegen. Zo geldt op de Spoorstraat een maximale hoogte van 3,8 meter. Op de (Zuidelijke-) Zwarteweg geldt een verbod voor vrachtwagens, en op de Koningin Wilhelminaweg, Oranjeplein en de Reigerstraat geldt een nachtelijk verbod voor vrachtwagens (tussen 22.00 en 06.00 uur). De beperkingen zijn vastgelegd middels verkeersbesluiten en, behalve de binnenstad welke zijn opgenomen in hoofdstuk 2, hieronder op kaart weergegeven.



1.4 Route gevaarlijke stoffen

Het transport van gevaarlijke stoffen, zoals tankwagens, kan impact hebben op de veiligheid langs de route. Om veiligheidsproblemen te voorkomen zijn wegbeheerders bij de wet verplicht aan te geven welke routes gebruikt mogen worden voor het transporteren van gevaarlijke stoffen. De huidige routes voor routeplichtige gevaarlijke stoffen zijn in 2013 vastgesteld en weergegeven in de afbeelding hiernaast.

De aangewezen routes voor gevaarlijke stoffen in Gouda gaan alle over hoofd- en randwegen. De Rotterdamseweg is een inrikker naar industriegebied Schielands Hoge Zeedijk en is geen doorgaande route meer. De doorgaande route voor gevaarlijke stoffen gaat sinds 2013 via de N207 Zuidwestelijke Randweg.

Om de omgevingskwaliteit te waarborgen mag transport van routeplichtige gevaarlijke stoffen alleen plaatsvinden over de aangewezen routes. Als de vervoerder hier vanaf wil wijken dan dient deze een ontheffing aan te vragen bij de gemeente.



1.5 Parkeren

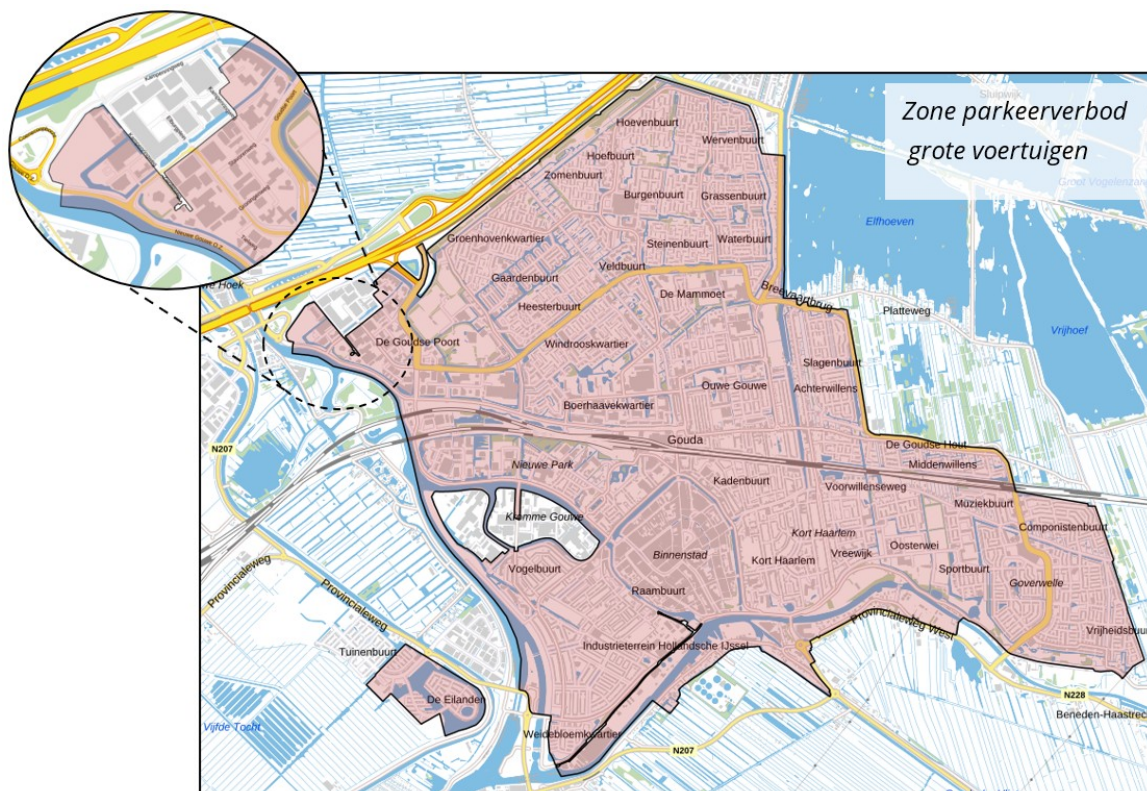
De definitie van grote voertuigen voor parkeren is opgenomen in het Aanwijbsbesluit Algemene Plaatselijke Verordening Gouda 2020 als voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,8 meter. Deze categorie voertuigen hebben stilstaand een forse ruimteclaim. In de APV zijn de volgende locaties aangewezen om te parkeren:

- Nijverheidsstraat;
- Nieuwe Gouwe W.Z., met uitzondering van het gedeelte, gelegen tussen het Jaagpad en de inrit van woonappartementen;
- Ambachtsstraat;
- Industriestraat, tussen de Koning Wilhelminaweg en de Nijverheidsstraat;
- Zwolleweg;
- Het gedeelte van 'De Goudse Poort', dat wordt begrensd door de Kampenringweg en de Hanzeweg;
- Bedrijventerrein Gouwestroom;
- Industrierrein Kromme Gouwe;
- Het Buurtje;
- Schielands Hoge Zeedijk.

Op straten buiten de aangewezen locaties geldt een verbod voor parkeren van grote voertuigen conform het Aanwijbsbesluit Algemene Plaatselijke Verordening Gouda 2020, art. 7 en art. 5.5 in de APV. Binnen het gemarkeerde gebied in de afbeelding is het verboden om grote voertuigen te parkeren.

Voor en door parkeren van grote en zware vrachtwagens zijn geen knelpunten bekend. Daarom is de beoogde situatie gelijk aan de huidige situatie. Wel is het parkeren van touringcars en grote campers een punt van aandacht, de parkeerlocaties worden heroverwogen en moeten opgenomen worden in het Aanwijbsbesluit Algemene Plaatselijke Verordening Gouda (zie het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad).

Momenteel wijkt de informatie op de gemeentelijke website af van de APV: op de website worden andere parkeerlocaties aangewezen. Van belang is dat de communicatie over de parkeergelegenheden eenduidig is en in lijn met de APV wordt gebracht. Ook op straat wijkt de situatie af van de APV. Zo staat aan het begin van de Schielands Hogezeedijk een parkeerverbod voor grote voertuigen.



1.6 Knelpunten stad

Op basis van de interactieve ateliers, de online enquête en aanvullende meldingen bij de gemeente Gouda zijn diverse knelpunten geïnventariseerd. Deze knelpunten zijn in te delen in twee categorieën:

- knelpunten op de hoofdroute
- knelpunten niet op de hoofdroute

1.7 Knelpunten hoofdroute

Knelpunten op de hoofdroute conflicteren met het wensbeeld voor grote en zware voertuigen. In de afbeelding op de volgende pagina zijn de knelpunten op de hoofdroute weergegeven. Op de knelpunten is hierna nader ingegaan.

1.7.1 Robuustheid

De hoofdroutes zijn kwetsbaar en niet overal robuust. Wanneer een deel van de hoofdroute fysiek niet gebruikt kan worden, door bijvoorbeeld afsluiting door een ongeluk of groot onderhoud, kunnen niet alle bestemmingen via de hoofdroute bereikt worden. Bestemmingsverkeer zal zelf alternatieven voor de hoofdroute gaan zoeken.

1.7.2 Bereikbaarheid

De noordelijke entree van de binnenstad nu niet ontsloten middels een hoofdroute. Het heeft de voorkeur alle poorten tot de binnenstad voor vrachtverkeer open te houden, om te voorkomen dat het vrachtverkeer zich te veel concentreert op een route, en om vrachtwagenbewegingen in de binnenstad zoveel mogelijk te beperken.

1.7.3 Trillingshinder

Aanwonenden van de Bodegraafsestraatweg en Goverwellesingel ervaren trillingshinder van grote en zware voertuigen. Deze wegen zijn onderdeel van hoofdroutes voor vrachtverkeer. Hier ligt dan ook een spanning tussen leefbaarheid en bereikbaarheid.

Hierbij geldt dat recentelijk op twee locatie op de Bodegraafsestraatweg een trillingsonderzoek heeft plaatsgevonden en dat hierbij geconstateerd is dat er geen grenswaarden worden overschreden.

1.7.4 Levensduur Haastrechtsebrug

De Haastrechtsebrug blijkt na inspectie in slechte staat te zijn. Wanneer de brug in huidige hoedanigheid blijft functioneren, is de levensduur beperkt en is uitval van de brug mogelijk.



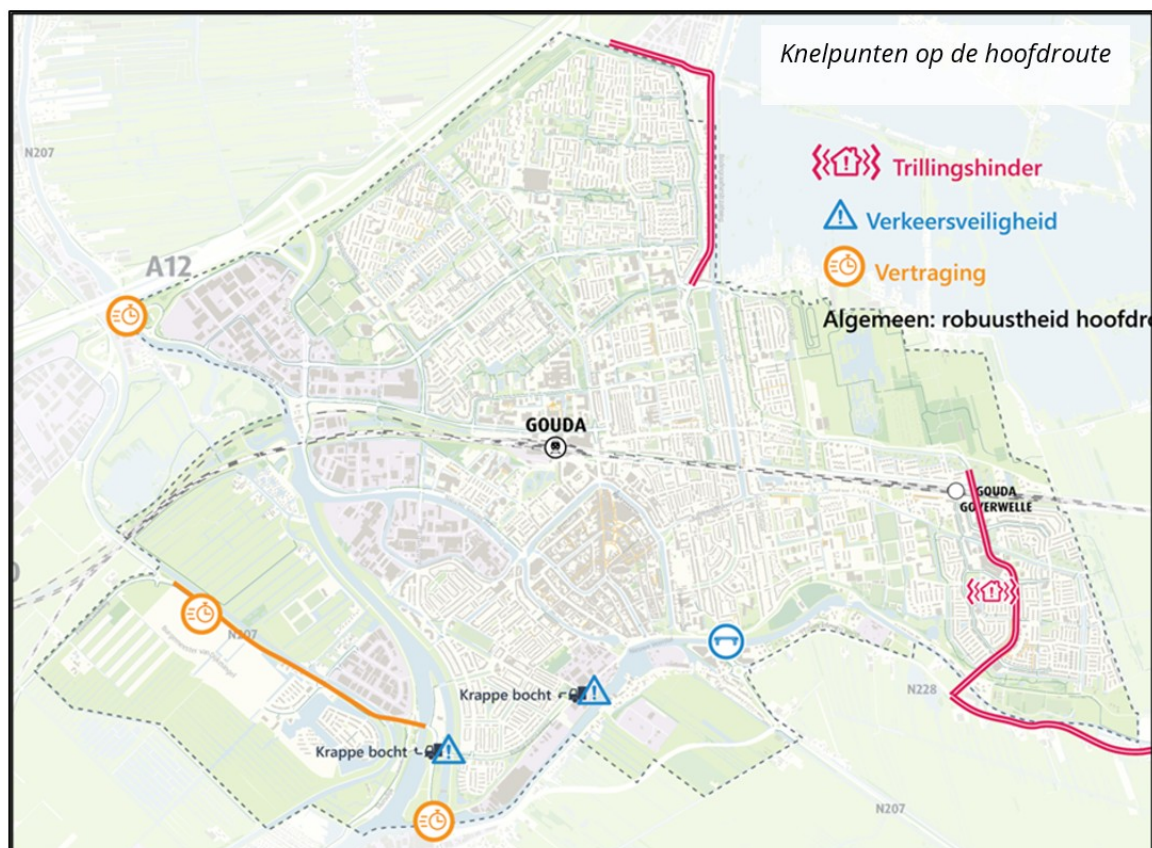
1.7.5 Doorstroming hoofdroutes

De doorstroming op de hoofdroutes voor grote en zware voertuigen op de N207 staat onder druk. Regelmatig is sprake van vertraging op het provinciaal wegennet. De grootste doorstromingsproblemen komen voor in de ochtend- en avondspits op de N207 en N457 bij Westergouwe. De rotondes hier hebben te weinig capaciteit om het verkeer te verwerken, waardoor hier lange wachtrijen ontstaan. Ook de Coenecoopbrug en Gouderaksebrug zorgen soms voor vertragingen als deze open moeten voor scheepvaartverkeer. Daarnaast is onduidelijk welke route grote en zware voertuigen moeten afleggen bij stremming op een hoofdroute. Dit zorgt voor uitwijkbewegingen en zoekverkeer door woonstraten.

Daarnaast zijn niet alle hoofdroutes volledig toegankelijk voor grote en zware voertuigen. Dit is het geval bij de Rotterdamseweg en Schielands Hoge Zeekdijk waar keerbewegingen niet goed mogelijk zijn.

1.8 Resumé knelpunten op de hoofdroute

Samengevat hebben de knelpunten op de hoofdroutes betrekking op robuustheid, doorstroming, bereikbaarheid, trillingshinder, verkeersveiligheid en de levensduur van de Haastrechtsebrug.



1.9 Knelpunten niet op de hoofdroute

De tweede categorie betreft de knelpunten op niet-hoofdroutes. De knelpunten tonen aan waar grote en zware voertuigen momenteel rijden buiten de hoofdroutes en waar dit voor hinder zorgt. In de afbeelding hiernaast zijn de knelpunten weergegeven die niet op de hoofdroute liggen. De knelpunten zijn hierna nader toegelicht.

1.9.1 Trillingshinder

Op de Kattensingel wordt overlast ervaren door trillingen. In tegenstelling tot de Blekersingel en de Fluwelensingel liggen hier drempels. In de omgeving van de Koningin Wilheminaweg en door een enkeling op de N228 (niet specifiek genoeg voor nevenstaande kaart) wordt trillingshinder ervaren door grote en zware voertuigen. Ook in de wijk Korte Akkeren is sprake van trillingshinder door grote en zware voertuigen. In het wijkmobiliteitsplan De Korte Akkeren wordt overigens een circulatie voor grote voertuigen opgenomen. Dit om de algemene hinder en conflictsituaties met langzaam verkeer te beperken.

In de wijk Kort Haarlem rijdt vrachtverkeer onnodig de wijk in doordat een verbodsbord halverwege en niet aan het begin van de Joubertstraat staat. Ook in deze situatie is het wenselijk om de situatie in het wijkmobiliteitsplan op te lossen.

Trillingshinder in het centrum van Gouda is behandeld in hoofdstuk 2.



1.9.2 Verkeersveiligheid

De combinatie grote en zware voertuigen en andere (kwetsbare) verkeerdeelnemers leidt onder andere op de singels tot verkeersonveilige situaties. Het verschil in massa tussen vrachtwagens en andere verkeerdeelnemers vergroot de impact van een eventueel ongeval.

Op Onder de Boompjes wordt een nachtelijk verbod voor vrachtwagens genegeerd, zo blijkt uit de inventarisatie. Aan de Bosweg steken vrachtwagens achteruit over een fietsroute om een supermarkt te bevoorraden.

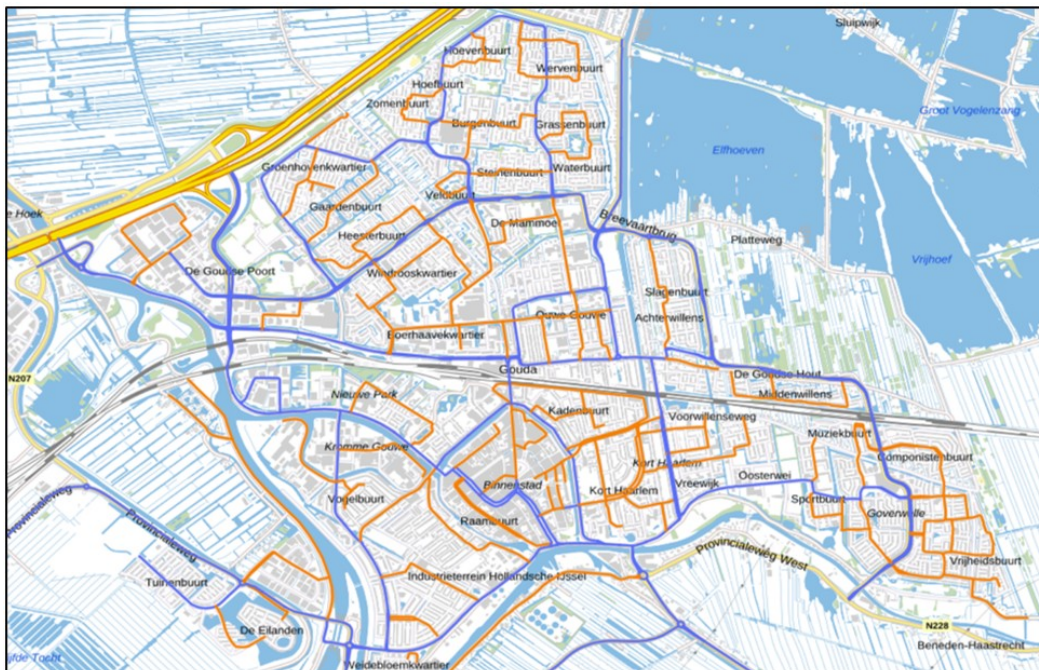
1.10 Hulpdiensten

Hulpdiensten hebben een afwijkend karakter dan overige grote en zware voertuigen. Ze hebben geen vaste tijden en routes zoals lijnbussen of vaste bestemmingen zoals vrachtverkeer. Hulpdiensten

moeten binnen bepaalde aanrijdtijden incidentele bestemmingen binnen heel Gouda kunnen bereiken. Momenteel loopt een onderzoek naar de (optimalisatie van) aanrijdtijden van de brandweer. Voor grote en zware voertuigen gaat het hoofdzakelijk om brandweervoertuigen.

Binnen venstertijden is het autovrije gebied van de binnenstad toegankelijk voor voertuigen. Ook de hulpdiensten, zoals de brandweer, kunnen dan met haar voertuigen de binnenstad bereiken, inclusief het autovrije deel. Buiten venstertijden zorgen zakpalen voor langere aanrijdtijden voor de hulpdiensten.

De aanrijdroutes van de brandweer zijn hiernaast weergegeven, met in het blauw de hoofdroutes en in het oranje de ontsluitingsroutes. Deze Nota gaat uit van het behoud van de aanrijdroutes. Momenteel werkt Veiligheidsregio Hollands Midden aan het Regionaal Beleidsplan 2024-2027. Hierbij wordt gekeken naar optimalisatie aanrijdtijden hulpdiensten.



2. Grote en zware voertuigen in de binnenstad

2.1 Grote en zware voertuigen in de binnenstad van Gouda

De binnenstad van Gouda is een dynamisch gebied. In het gebied binnen de singels wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Zware voertuigen hebben hier een bestemming voor bijvoorbeeld de bevoorrading van winkels, verhuizingen, levering van grote goederen en het aanleveren van bouwmaterialen. Waar zware voertuigen het wonen, werken en recreëren mogelijk maken, tasten zij ook de leefkwaliteit, de aantrekkelijkheid, de kades en historische panden aan. Zo zorgt het gewicht van de voertuigen voor verzakkingen van kades en speelt het verschil in gewicht tussen verkeersdeelnemers verkeersonveiligheid in de hand.

2.2 Routes

In het VCP zijn geen specifieke routes voor de binnenstad opgenomen. Daarom is uitgegaan van de huidige bevoorradingsroutes, zoals weergegeven in de afbeelding hiernaast. Ook buiten deze routes komen grote en zware voertuigen. De binnenstad is toegankelijk via alle windrichtingen:

- Kleiwegplein (eenrichting in)
- Lange Tiendeweg (eenrichting uit)
- Nieuwe Veerstaal
- Pottersplein



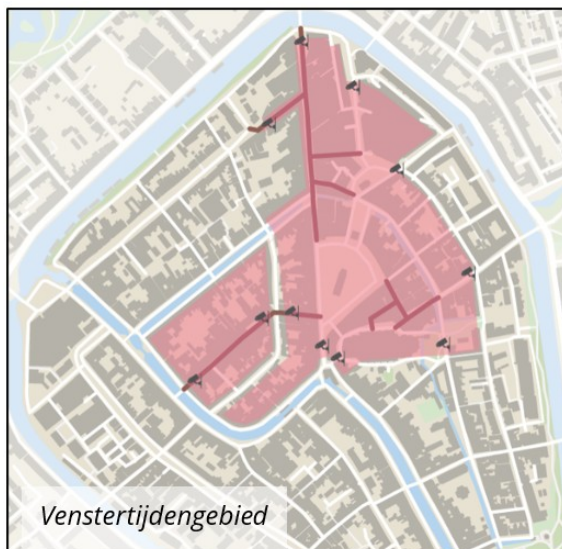
In september 2020 is in opdracht van de gemeente Gouda het aantal voertuigen in de binnenstad geteld. Hieruit blijkt dat gemiddeld per werkdag circa 220 bedrijfsauto's zwaarder dan 3.500 kilogram de binnenstad in en uitrijden. Dit is 1 à 2% van het totale aantal waargenomen motorvoertuigen in de binnenstad. Ook blijkt daaruit dat het Kleiwegplein en het Pottersplein de meest gebruikte entrees van de binnenstad zijn.

2.3 Huidige vastgestelde beperkingen

In de huidige situatie wordt gestuurd op de momenten, het gewicht en lengte van voertuigen in de binnenstad. De beperkingen die van toepassing zijn, zijn hierna kort beschreven.

2.3.1 Venstertijden

In de binnenstad gelden venstertijden. Binnen de venstertijden is het voor iedereen toegestaan om te laden en te lossen. Het gebied waar venstertijden van toepassing zijn is hieronder weergegeven.



De huidige venstertijden zijn:

Dag	Tijd
maandag, dinsdag, woensdag en vrijdag	6.00 - 12.00 uur, 18.00 - 19.00 uur
donderdagen van 1 april t/m 15 oktober	5.00 - 9.30 uur, 21.00 - 22.00 uur
donderdagen van 16 oktober t/m 31 maart	5.00 - 12.00 uur, 21.00 - 22.00 uur
zaterdag	5.00 - 12.00 uur, 17.00 - 18.00 uur
koopzondag	17.00 - 18.00 uur

2.3.2 Zero emissiezone

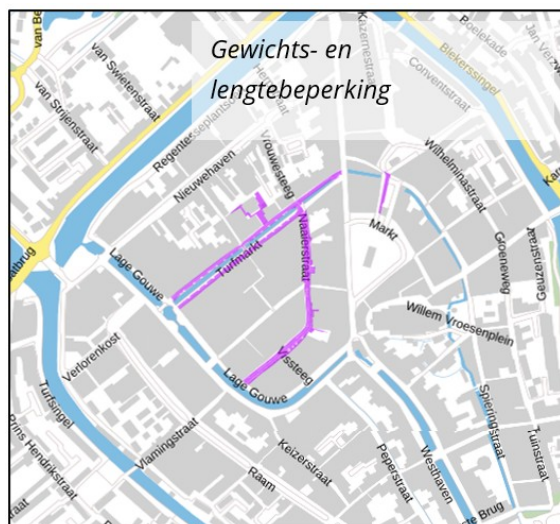
De bereikbaarheid van de binnenstad wordt verder gestuurd door de zero emissiezone stadslogistiek (ZES). Het doel van ZES is om de leefbaarheid en het winkel- en verblijfsklimaat in de stad te verbeteren.

Vanaf 2025 is het verplicht voor vracht- en bestelauto's in de binnenstad een emissievrije aandrijving te hebben (de exacte omvang van de zero-emissiezone wordt definitief vastgesteld bij de publicatie van het verkeersbesluit medio 2023). Voor nieuwe bestelauto's, bakwagens en trekkers gelden overgangsregels.

Naast de zero emissiezone is in het bestuursakkoord 2022-2026 en het VCP de ambitie voor een autoluwe binnenstad opgenomen. Deze is verder geconcretiseerd in het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad.

2.3.3 Gewicht en lengte

Momenteel zijn voertuigen langer dan 12 meter niet toegestaan in de binnenstad. In aanvulling hierop gelden strengere eisen op de Achter de Waag, Turfmarkt, Naaierstraat en Achter de Vismarkt. De straten met strengere eisen zijn weergegeven op de afbeelding hieronder.



Voor de Turfmarkt, Naaierstraat en Achter de Vismarkt geldt sinds 2019 een verbod voor voertuigen en samenstellen van voertuigen langer dan 10 meter (C17) of zwaarder dan 20 ton (C21). De beperking is ingesteld naar aanleiding van een trillingsonderzoek dat in 2018/2019 door IFCO is uitgevoerd. Zwaardere voertuigen leiden namelijk tot sterkere trillingen en mogelijk schade aan panden. Het doel van de lengte- en gewichtsbeperking is het beperken van trillingen.

2.4 Aslast, ledig gewicht, toegestane massa of totaalgewicht?

Het gewicht van voertuigen kan op basis van vier indicatoren worden bepaald. De maximale *aslast* is de toegestane druk onder één as of asstel (naastgelegen assen) en staat op het kentekenbewijs. Het *ledig gewicht* is de eigen massa van een voertuig, dus zonder lading. De *toegestane maximummassa*, ook

op het kentekenbewijs, is het ledig gewicht van het voertuig plus het voor het voertuig toegestane gewicht aan lading. Het *totaalgewicht* is het ledig gewicht plus het daadwerkelijke gewicht van de lading. Gemeente Gouda kiest in de huidige gesloten verklaringen voor een beperking op *totaalgewicht*. Dit sluit aan bij de resultaten van de trillingsmetingen, die in totaal gewicht gecategoriseerd zijn.

Tot slot, geldt op Achter de Waag een verbod voor voertuigen met een aslast van 4 ton of een ledig gewicht van 14 ton.

2.5 Knelpunten binnenstad

Op basis van input uit de interactieve ateliers, de online enquête en aanvullende meldingen bij de gemeente Gouda zijn diverse knelpunten geïnventariseerd. Hierna zijn de knelpunten beschreven. In de afbeelding op de volgende pagina zijn de knelpunten weergegeven op de kaart.

2.5.1 Toegankelijkheid routes

In het wensbeeld van het VCP zijn de ingang bij Kleiwegplein en de uitgang bij de Lange Tiendeweg niet opgenomen als hoofdroute. Voor het behoud van de bereikbaarheid van de binnenstad is dit onwenselijk. Te bevoorraden bedrijven bevinden zich ook in de noord- en oostkant van het centrum. Daarbij kunnen de al drukke entrees bij Pottersplein en Nieuwe Veerstal de routes niet opvangen. Ook zal de flexibiliteit geschaad worden en zullen grote en zware voertuigen langer in het centrum zijn. Dit is voor zowel chauffeurs als andere verkeersdeelnemers onwenselijk.

2.5.2 (Trillings)hinder

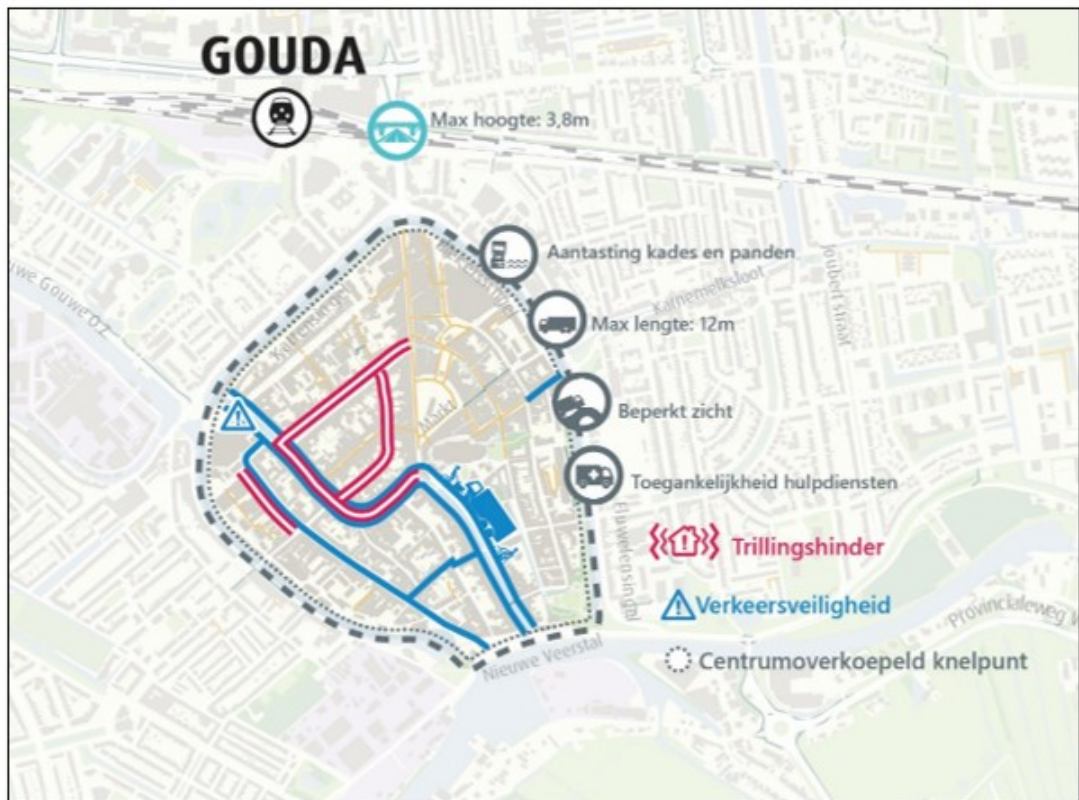
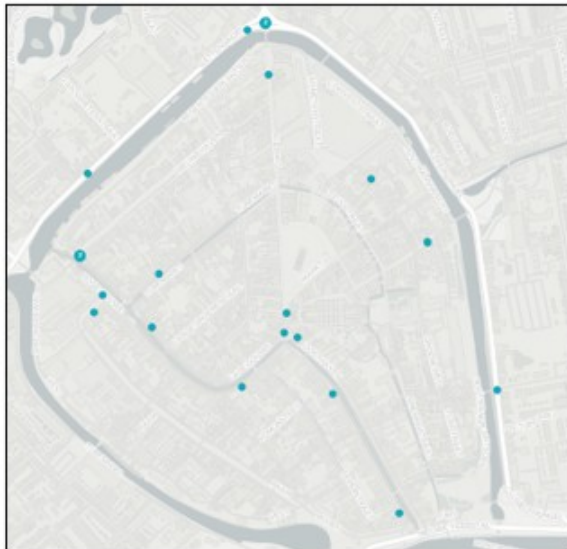
Voor het opstellen van deze Nota is hinder opnieuw geïnventariseerd. In de binnenstad is in meer straten hinder ervaren door grote en zware voertuigen, dan de drie straten met een beperking voor voertuigen langer dan 10 meter of zwaarder dan 20 ton. Grote en zware voertuigen tasten kades en historische panden aan. Zo wordt hinder ervaren door het gewicht van de voertuigen dat in combinatie met de zachte veenbodem kades laat verzakken. Daarnaast rijden lange voertuigen schade in de smalle historische straten. Ook draagt de interactie van de voertuigen met andere verkeersdeelnemers bij aan verkeersonveilige situaties. Uitbreiding van het gebied met een gewicht- en lengtebeperking is daarom te overwegen.

Daarnaast geldt dat ook in de drie straten met de 10 meter en 20 ton beperking, sprake is van trillingshinder. De ervaren hinder biedt aanleiding om nader te onderzoeken of een verdere beperking nodig is. Momenteel wordt niet op de beperking gehandhaafd. Daarom is onduidelijk of de voertuigen die overlast veroorzaken te zwaar zijn.

2.5.3 Verkeersveiligheid

In de binnenstad veroorzaken grote en zware voertuigen (gevoel van) verkeersonveiligheid. Mensen ervaren onveilige situaties door de interactie tussen grote en zware voertuigen met andere, soms kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit is specifiek het geval op de Lange Tiendeweg, Kuiperstraat en Noodgodsstraat, waar vrachtverkeer zich mengt met fietsers en voetgangers.

Ook is het zicht in de smalle straten niet altijd optimaal. Objectief gezien zijn er sinds 2014 vijftien ongevallen met een vrachtwagen geregistreerd bij de Politie, zie de afbeelding hieronder. Deze zijn hoofdzakelijk eenzijdig of met een object. Zichtbaar is dat er geen sprake is van een hotspot. Vanuit het perspectief van de ervaren verkeersveiligheid is het beperken van grote en zware voertuigen in de binnenstad wenselijk.



2.6 Resumé knelpunten

Samengevat hebben de knelpunten in de binnenstad betrekking op de routes voor grote en zware voertuigen, (trillings)hinder en verkeersveiligheid.

2.7 Afvalinzameling

De ontwikkelingen en knelpunten in de binnenstad vragen mogelijk om een andere manier van afvalinzameling in de binnenstad van Gouda. Om deze reden zijn in de zomer van 2022 verschillende logistieke manieren van afvalinzameling verkend. De effecten van de scenario's op de afvalinzamelaar, inwoners en de gemeente zijn vergeleken met de huidige situatie. Dit heeft geleid tot de volgende 4 scenario's:

1. invoering ZES (zonder lengte- en gewichtsbepanking);
2. ZES + vervoer met lichte en kleine voertuigen;
3. ZES + vervoer over water;

4. ZES + afvalcontainers verplaatsen naar de rand van de binnenstad.

Hierbij is ingegaan op de benodigde investering en technische haalbaarheid voor de afvalinzamelaar, de loopafstanden en leef kwaliteit voor de inwoner en de benodigde ruimte en kosten voor de gemeente.

De gemeente constateert dat scenario 4 niet haalbaar en wenselijk is, met name door het gebrek aan ruimte aan de singels en de kans op toename van overlast voor bewoners. Scenario 3 vergt grote investeringen en is technisch moeilijk te realiseren. De gemeente gaat scenario 1 en scenario 2 verder uitwerken. Het onderzoek naar de afvalinzameling maakt deel uit van een bredere aanpak om tot een autoluwere binnenstad te komen.

3. Maatregelen

3.1 Aanpakken van knelpunten

In de stad Gouda en specifiek de binnenstad zijn knelpunten geconstateerd. Om de knelpunten aan te pakken zijn deze vertaald in 5 opgaven:

- De hoofdroute is de primaire route;
- Robuustheid hoofdroute;
- Trillingshinder verminderen;
- Verkeersveiligheid vergroten;
- Hinder in de binnenstad verminderen.

Om opgaven gericht aan te pakken kunnen verschillende type maatregelen genomen worden. Hierna zijn eerst de type maatregelen toegelicht. Vervolgens zijn de concrete maatregelen gekoppeld aan de opgaven, en verder toegelicht.

3.2 Type maatregelen

De maatregelen zijn onderverdeeld in drie typen: 'Slim', 'Fysiek' en 'Regulering en afspraken'.

3.2.1 Slim

Slimme maatregelen gaan over het benutten van technologische ontwikkelingen. Het gaat bijvoorbeeld over smart logistics en verkeersmanagement via iVRI's en tijdens spitsen via het Tactisch Kader Operationeel Verkeersmanagement. Dit zijn vrij nieuwe beleidsvelden binnen het goederenvervoer en technologische ontwikkelingen maken het mogelijk hier grote stappen te maken. Door bijvoorbeeld standaardisatie van de informatiebehoefte, kan uitwisseling makkelijker kan plaatsvinden. Concrete voorbeelden zijn:

- Het opwaarderen van delen van het netwerk naar slimme wegen zodat doorstroming verbetert (connected transport corridors, iVRIs);
- Het beschikbaar stellen van actuele data over het vervoersnetwerk zodat vervoerders dit in de routeplanning kunnen integreren en de restcapaciteit op de verschillende netwerken beter benut wordt.

3.2.2 Fysiek

Deze categorie bevat alle maatregelen, die gericht zijn op het verbeteren van de fysieke capaciteit van de netwerken en ruimtegebruik. Denk hierbij bijvoorbeeld aan capaciteitsuitbreidingen en -verdeling van het wegennet en beheer en onderhoud van deze.

In het VCP zijn diverse fysieke aanpassingen aan wegen opgenomen zoals herinrichting van de singels, de Bodegraafsestraatweg en de Koningin Wilheminaweg, maar ook in de binnenstad zoals herinrichting van de Agnietenstraat en Nieuwehaven. Ook kan het bij fysieke maatregelen gaan om investeringen in nieuwe (multimodale) stadslogistieke hubs.

Een ander voorbeeld is het verankeren van het basisnetwerk gevaarlijke stoffen in bestemmingsplannen en het onderzoeken van de omvang van goederenvervoer bij de aanvraag van een omgevingsvergunning bij nieuwbouw of transformatiegebieden.

Daarnaast dient in ruimtelijk beleid voldoende aandacht te zijn voor de 'logistieke ruimte' van een stad, zodat alle functies volwaardig blijven functioneren.

3.2.3 Regulering en afspraken

In deze categorie zitten verleidende of sturende maatregelen die het aanbod en/of de vraag van grote en zware voertuigen beïnvloeden. Deze maatregelen richten zich specifiek op het stimuleren van gewenst gedrag voor bepaalde tijdstippen, modaliteiten, type aandrijving of locaties.

Specifiek is onderscheid te maken in twee soorten maatregelen. Enerzijds zijn er maatregelen die een (financiële) prikkel bieden om een gewenst gedrag te stimuleren (nudging). Anderzijds zijn er harde richtlijnen die verkeer op bepaalde tijden of bepaalde locaties weren (wettelijke vereisten).

Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn:

- Invoering van vrachtwagenheffing;
- Het instellen van de zero-emissie zones of het verplicht leveren van stadslogistiek via een goederenvervoersconcessie;
- Het instellen van een vrachtwagenverbod.

3.3 Uitwerking van de maatregelen

In de hiernavolgende tabel zijn de maatregelen per opgave (verticale as) en per type maatregel (horizontale as) weergegeven. De maatregelen zijn opgehaald uit de interactieve ateliers, aangevuld met vakkennis. De maatregelen zijn na de tabel nader uitgewerkt.

Opgave	Fysiek	Slim	Regulering en afspraken
Hoofdroute is de primaire route	Bewegwijzering	Connected transport corridors Hoofdroute via navigatiesystemen	Gewichtsbeperking Haastrechtse brug Verboden
Robuustheid hoofdrouthenetwerk		Updaten hoofdroutes	Plan voor uitwijkroutes
Verkeersveiligheid vergroten	Overlappigpunt		Lengte- en gewichtsbeperking binnenstad Bundeling
Trillingshinder verminderen		Wegprofiel	Trillingsonderzoek
Hinder in de binnenstad verminderen			Ontheffen Venstertijden

3.4 Hoofdroute is primaire route

Om de hoofdroute de primair gebruikte route te laten zijn, moet gebruik van de hoofdroute mogelijk zijn. Door de hoofdroutes helder, efficiënt en eventueel verplicht te maken, neemt groot en zwaar verkeer buiten de hoofdroutes af.

Knelpunten buiten de hoofdroutes worden zo ontzien van grote en zware voertuigen. Dit gebeurt door drie op elkaar volgende stappen:

- Communicatie
- Faciliteren
- Verbieden

3.4.1 Communicatie

Communicatie over de hoofdroute is laagdrempelig en zeer effectief. Door de hoofdroute in te voeren op Platform voor Matrixian kunnen leveranciers van digitale kaarten continu beschikken over informatie over de hoofdroutes in Gouda. De leveranciers brengen vervolgens de **hoofdroute via navigatiesystemen** over naar chauffeurs: in digitale kaarten, zoals Google Maps, wordt vervolgens genavigeerd via de hoofdroutes. Voor inwoners en lokale bedrijven moet de hoofdroute worden weergegeven op de gemeentelijke website.

Wanneer de hiervoor genoemde communicatiemaatregelen niet leiden tot gebruik van de gewenste route, kan overlast ervaren worden buiten de voorkeursroutes. Indien melding gemaakt wordt van overlast door grote en zware voertuigen buiten de hoofdroutes, kan de route verduidelijkt worden door **bewegwijzering** te plaatsen. Chauffeurs worden dan extra gewezen op de hoofdroute. Het aanbrengen van bebording is echter een noodgreep.

3.4.2 Faciliteren

De tweede stap is het faciliteren van de gecommuniceerde hoofdroute. Dit betekent in de eerste plaats dat de hoofdroutes goed toegankelijk moeten zijn voor grote en zware voertuigen. Hiervoor is het van belang dat (te krappe) bochten gemaakt kunnen worden en dat wegen toegankelijk blijven. **Wegprofielen** moeten dus voldoende maat behouden. Bij herinrichtingen moet terughoudend omgegaan worden

met toepassing van klinkers om overlast van trillingen te beperken. Een alternatief voor klinkers is asfalt met streetprint, wat tot minder trillingen leidt met dezelfde uitstraling.

Onderdeel van de hoofdroute is de **Haastrechtsebrug**. De Haastrechtsebrug is aan onderhoud toe. Om de Haastrechtsebrug voor al het verkeer toegankelijk te houden is een afweging gemaakt. Om toegang voor al het verkeer te behouden is een kostbare, door het college niet reëel bevonden, renovatie benodigd. Daarom is gekozen voor een kostenefficiëntere renovatie. Daarvoor is een **gewichtsbeperking** nodig **van maximaal 30 ton**. Om de bereikbaarheid te waarborgen geldt hierbij een ontheffingsmogelijkheid.

Momenteel is de Haastrechtse brug ook onderdeel van de lijnbusroutes. Om de bussen te ontzien is een maximaal gewicht van 30 ton met ontheffingsmogelijkheid passend. Dit behoudt de bereikbaarheid en geeft grip op de hoeveelheid zwaardere voertuigen over de brug. Gelet op de urgentie van de afwaardering van de Haastrechtsebrug, is het nodig om zo snel mogelijk een gewichtsbeperking in te stellen.

De hoofdroute waarbij gebruik gemaakt wordt van de Haastrechtsebrug, gaat hoofdzakelijk naar de binnenstad.

Onderzocht wordt of omwille van eenduidigheid en duidelijkheid met de Haastrechtsebrug aangesloten kan worden bij de beoogde gewichtsbeperking van de binnenstad van 20 ton. Hierbij dienen de economische effecten en ook de bereikbaarheid van Kort Haarlem in ogenschouw genomen te worden.

Naast toegankelijk, moet ook de doorstroming op de hoofdroute toereikend zijn. Met de Nota verkeerslichten Gouda wordt hierop voorgesorteerd. De doorstroming kan verder worden bevorderd door de intelligente faciliteiten breder te trekken en aan te sluiten bij **Connected Transport Corridors (CTC)**. Momenteel zijn er vier corridors aangesloten. Door Gouda onderdeel te maken van een corridor, kan via wegsensordata inzicht verkregen worden in verkeersonveilige situaties, files, gewicht van het voertuig en informatie over parkeer-plekken en venstertijden. Topsector Logistiek noemt een verbetering van de doorstroming van 10 tot 15%.

3.4.3 Verbieden

De laatste stap in het gebruik van de hoofdroute is het verbieden van toegang tot wegen buiten de hoofdroute. Middels monitoring en evaluatie wordt in de gaten gehouden of de hoofdroute als primaire route gebruikt wordt.

Wanneer deze maatregelen onvoldoende effectief zijn, bijvoorbeeld doordat klachten bij de gemeente Gouda binnen blijven komen over grote en zware voertuigen buiten de hoofdroutes, kan ervoor gekozen worden **verboden** in te stellen.

Sturing door middel van gesloten verklaringen is een optionele maatregel die bij voorkeur niet wordt toegepast. Een gesloten verklaring wordt overwogen als er een subjectief (ervaren) en objectief (gemeten) trillingsprobleem is en de andere maatregelen geen effect hebben. Om naleving van verboden te waarborgen is het nodig om de verboden te communiceren en te handhaven. Binnen de maatregel blijven bestaande verboden gehandhaafd. Eventuele locaties voor nieuwe verboden worden lokaal afgewogen in wijkmobiliteitsplannen. Het functioneren van verboden valt of staat met handhaving. Door te surveilleren op wisselende momenten worden verboden bekrachtigd.

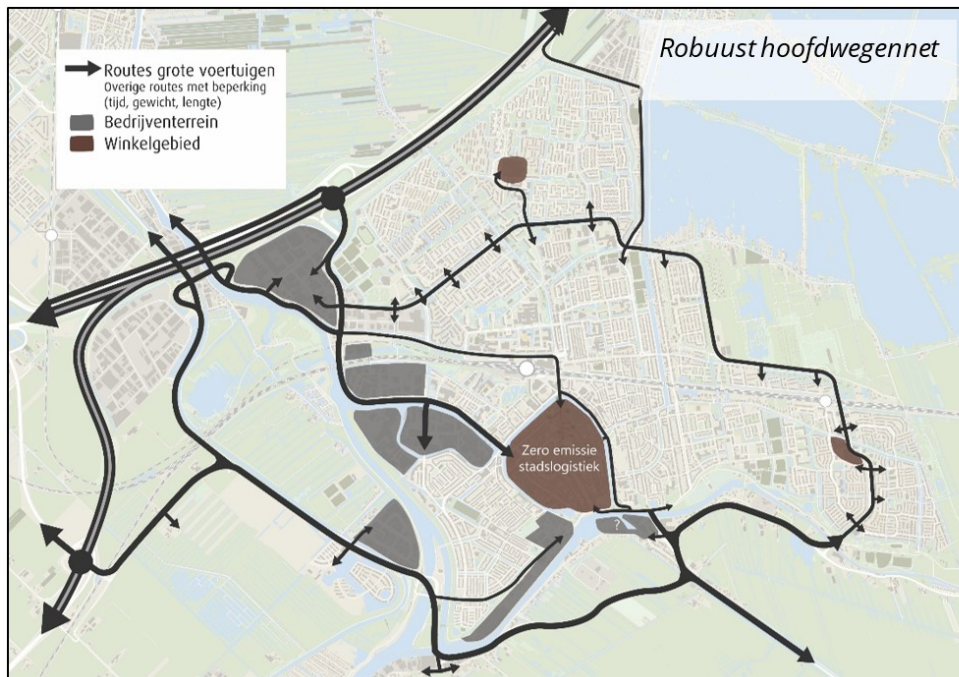
3.5 Robuustheid hoofdrouthenetwerk

De hoofdroutes in het wensbeeld van het VCP zijn niet compleet voor het behoud van de bereikbaarheid van de binnenstad. Een **update van de hoofdroutes** is nodig, zodat de bereikbaarheid van de binnenstad op niveau blijft. Dit betekent het toevoegen van de volgende twee hoofdroutes:

- ontsluiting van de binnenstad via de Burgemeester Jamessingel, Spoorstraat en Kleiwegplein;
- ontsluiting van de binnenstad via de Lange Tiendeweg en Fluwelensingel.

In onderstaande afbeelding is het complete hoofdrouthenetwerk inclusief deze extra hoofdroutes weer gegeven. Aandachtspunt hierbij is de doorrijdhoogte van de spoortunnel over de Spoorstraat. Deze bedraagt maximaal 3,8 meter.

Bevoorrading gebeurt zoveel mogelijk via de hoofdroutes. Om de bestemming te bereiken kan afgeweken worden van de hoofdroutes.



3.5.1 Acteren op stremmingen

In geval van wegwerkzaamheden, evenementen, ongevallen en brugstoringen kan het zijn dat een hoofdroute niet toegankelijk is, en is een alternatieve route nodig. Voor veel hoofdroutes zijn geen aangewezen alternatieve routes beschikbaar.

Bij wegwerkzaamheden wordt voorgeschreven en getoetst dat **uitwijkroutes** voor grote en zware voertuigen worden aangegeven. Bij onverwachtse stremmingen blijft het lastig sturen voor de gemeente. Vrachtverkeer zal dan veelal zelf zijn eigen weg zien te vinden. Voor het kiezen van alternatieve routes zijn twee belangrijke uitgangspunten:

- Beperken van overlast door grote en zware voertuigen
- Beperken van extra reiskilometers voor grote en zware voertuigen

3.6 (Trillings)hinder verminderen, verkeersveiligheid vergroten

De volgende opgave is het beperken van hinder door grote en zware voertuigen en het vergroten van de verkeersveiligheid. In de binnenstad is sprake van aantasting van kades, schade aan historische panden en hinder door trillingen en verkeersonveilige situaties door de interactie van grote en zware voertuigen en andere verkeersdeelnemers. Voor enkele straten in de binnenstad geldt reeds een beperking van maximaal 20 ton totaalgewicht en 10 meter lengte. Het overgrote deel van de binnenstad is nog bereikbaar voor langere en zwaardere voertuigen. Door de **lengte- en gewichtsbeperking** uit te breiden naar de gehele **binnenstad** kan de aantasting, schade, hinder en verkeersonveiligheid beperkt worden. Tevens blijft de ontheffingenlast dan beperkt. De beperking kan tevens uitgebreid worden naar Korte Akkeren en Kort Haarlem, en indien hiertoe aanleiding ontstaat, ook naar andere wijken. Hierbij is eenduidigheid van de beperkingen tussen de verschillende gebieden wenselijk en worden de economische belangen tevens overwogen.



Vrachtoetuig, ca 16,5 meter exclusief hefttruck

Uitzonderingsgevallen en wenselijke routes zijn hierbij onderdeel van de wijkmobiliteitsplannen.

Organisaties die beleveren met voertuigen langer dan 10 meter of zwaarder dan 20 ton, zullen met kleinere en lichtere voertuigen moeten gaan bevoorraden. De genoemde knelpunten worden door het gebruik van kleinere en lichtere voertuigen gemitigeerd. Met een uniforme gewichts- en lengtebeperking zal niet overal de ervaren trillingshinder worden opgelost. Zo wordt in enkele straten waar nu al een beperking van 20 ton geldt, toch trillingshinder ervaren. Wel neemt het risico op schade aan objecten aanzienlijk af. Ter monitoring zal de gemeente opnieuw een uitgebreid trillingsonderzoek uit laten voeren in de binnenstad om te bepalen of de invoering van de lengte en gewichtsbeperking in combinatie met de af te geven ontheffingen voldoende effectief is. Dit kan tot nieuwe inzichten en extra maatregelen leiden die niet in deze nota zijn voorzien en waar dan besluitvorming over moet plaatsvinden.

Met de invoering van een verbod voor voertuigen langer dan 10 meter en zwaarder dan 20 ton wordt gekozen voor helderheid met eenduidige regels die aansluiten bij het trillingshinderonderzoek en de bereikbaarheid van de binnenstad. De maatregel wordt na 1 jaar geëvalueerd, waarbij, samen met stakeholders, bepaald wordt of in 2e tranche van het VCP een verdere beperking van het toegestane gewicht voor de binnenstad nodig en gewenst is. In dat geval is een overslagpunt (zie volgende pagina) noodzakelijk om goederenstromen te kunnen opvangen die vervolgens gebundeld, op de gewenste tijd en met kleine en lichte voertuigen naar de binnenstad gebracht worden. Ook wordt hieruit volgend overwogen of de lengte- en gewichtsbeperking breder in Gouda in gezet kan worden, waarbij tevens de economische effecten op werklocaties en de (ontwikkeling van) administratieve lasten voor betrokken ondernemers beschouwd worden. Bestuurlijk is de wens om in de binnenstad richting de toekomst toe te werken naar een gewichtsbeperking van 7,5 ton. Deze wens is op dit moment nog niet te realiseren vanwege het ontbreken van een overslag punt. Op dit moment is de effectiviteit onvoldoende omdat veel ontheffingen nodig zijn om de bevoorrading van de binnenstad op peil te houden.

Ook voor de routes in de binnenstad gelden de drie stappen communiceren, faciliteren en verbieden. Het is bijvoorbeeld van belang om schade aan kademuren te voorkomen om de veiligheid langs de grachten te waarborgen. Vooruitlopend op het instellen van de generieke lengte- en gewichtsbeperking in de gehele binnenstad is het daarom nodig om een tijdelijke verkeersmaatregel in te stellen op locaties met onstabiele kademuren met de beperking (verbod) voor vrachtverkeer langer dan 10 meter en zwaarder dan 20 ton. De looptijd is vanaf januari 2023 tot er een definitief verkeersbesluit is voor de gehele binnenstad. Daarnaast worden routes voor scholieren in beeld gebracht en met ondernemers en Cyclus afspraken gemaakt om mogelijke conflictpunten/-tijden zoveel mogelijk te mijden.

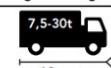
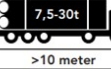
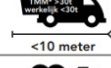
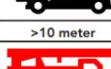
Grote en zware voertuigen op de singels hebben hoofdzakelijk een directe relatie met de binnenstad. Door het instellen van een gesloten verklaring voor voertuigen zwaarder dan 20 ton en langer dan 10 meter in de binnenstad (bestemming), neemt ook het aandeel van dit type voertuigen op de singels (route) af.

Het instellen van een gewichts- en lengtebeperking heeft alleen impact als deze gehandhaafd wordt. In de beperking wordt gestuurd op totaalgewicht. Het totaalgewicht van een voertuig is variabel en kan niet met kentekenherkenning gehandhaafd worden. Handhaving op straat dient met weegmatten op straat steekproefsgewijs voertuigen te controleren. Ook andere gemeenten doen dit op deze manier, zoals gemeente Amsterdam.

Over het algemeen zijn elektrische voertuigen zwaarder dan voertuigen op fossiele brandstoffen. Naast het principe van beperken op gewicht en lengte, is ook behoud van toegang en stimulering van elektrische voertuigen van belang. Met ontheffingen kunnen (eventueel tijdelijk) zwaardere (elektrische) voertuigen toegelaten worden.

3.7 Harmonisatie

Idealiter sluiten regels in de binnenstad aan bij andere binnensteden. Momenteel wijken de regels voor het toegestane gewicht in binnensteden van elkaar af. Met de restrictie op totaalgewicht wordt aangesloten bij de manier van meten in de gemeente Delft (max 3,5 ton) en komt overeen met de restricties in Bodegraven-Reeuwijk (max 20 ton). De gemeente Utrecht hanteert een maximale aslast (2 - 9 ton per as), en de gemeente Amsterdam hanteert een maximummassa van 7,5 ton. De gemeente Amsterdam stuurt met ontheffingen op zones in de binnenstad en ook specifieke routes. (zie de afbeelding).

Gewicht (TMM*) en lengte	Zoneontheffing	Routeontheffing
voertuigen <7,5t geen ontheffing nodig		
 7,5-30t <10 meter		niet van toepassing
 7,5-30t >10 meter	verklaring ondeelbare lading, of bijzonder voertuig**	niet van toepassing
 TMM* >30t werkelijk <30t <10 meter	gewichtsverklaring**	niet van toepassing
 TMM* >30t werkelijk <30t >10 meter	verklaring ondeelbare lading, of bijzonder voertuig**	niet van toepassing
 >30t Alle lengtes		verklaring ondeelbare lading, of bijzonder voertuig**
 >30t Alle lengtes		verklaring bestemming aan brede doorgaande wegen**
Vervoer zwaarder dan 45 ton moet een ontheffing voor exceptioneel transport via de RDW aanvragen. TMM* staat voor toegestane maximum massa		
	dag/jaarontheffing alleen bij een positieve routetoets geen ontheffing mogelijk	

Voor Gouda is het inperken van trillingshinder, verzakkingen en schade aan kademuren een belangrijke reden om te sturen op gewicht. Daarom wordt een beperking ingesteld voor 20 ton (inclusief handhaving). Het instellen van een lager maximaal gewicht, zoals gewenst door bewoners van de binnenstad, is niet zonder meer werkbaar vanwege de noodzaak van bevoorrading van bedrijven. Daarnaast zorgt het door een groot aantal uit te geven ontheffingen voor een hoge administratieve last, zonder dat de hoeveelheid grote zware voertuigen minder wordt. Voor het verlagen van het maximaal toegestane gewicht is een overslagpunt randvoorwaardelijk, zodat de binnenstad bereikbaar blijft. Wanneer een dergelijk hub (zie hiernaast) ingericht is, kan worden gezien welke gewichtsbeperking reëel is in het licht van de actualiteit dan.

Nader onderscheid naar routes in de binnenstad is niet nodig. Gelet op de beperkte schaal van Gouda en weinige routemogelijkheden in de binnenstad is onderscheid in routes niet perse nodig en effectief.

3.7.1 Ontheffen

Momenteel is het mogelijk ontheffing aan te vragen op de lengtebeperking in de binnenstad. Hiervoor geldt een tijdsvenster van maandag tot en met zaterdag tussen 6.00 en 9.00 uur of na 18.00 uur. Voor de eenduidigheid wordt het tijdsvenster aangepast en aangesloten bij de reguliere venstertijden voor grote en zware voertuigen (zie: venstertijden op volgende pagina). De huidige wijze van **ontheffen** blijft gehandhaafd.

Wel zal het uitgebreid moeten worden voor gewicht (zwaarder dan 20 ton). Daarnaast moet aangetoond worden dat het noodzakelijk is om met een zwaar of lang voertuig in de binnenstad te komen. Dit is

bijvoorbeeld het geval bij een niet deelbare lading met de binnenstad als bestemming of bij voertuigen van hulpdiensten. Daarnaast geldt voor de afvalinzameling door Cyclus de eerste jaren een ontheffing. Met Cyclus en de beleidsambtenaren van de gemeente Gouda zal een afvalinzamelingsplan uitgewerkt worden voor aanpassing van de huidige wijze van afvalinzameling in de binnenstad.

3.7.2 Overslagpunt en bundeling

Een mogelijkheid om met kleine en lichte voertuigen te bevoorraden is door een stadsdistributiehuis, een **overslagpunt**, in te richten, in aanvulling op bestaande diensten als fietskoeriers en Bezorgen zonder zorgen. De stadsdistributiehuis maakt bevoorrading van de binnenstad en andere wijken van Gouda mogelijk door 'grote' stromen van goederen aan de rand van de stad op te vangen. Vervolgens kunnen de goederen **gebundeld** worden en op de gewenste tijd en met kleine en lichte voertuigen naar de binnenstad gebracht worden. Een stadsdistributiehuis sluit goed aan bij de beperkingen van het toegestane gewicht en kansen van de zero emissiezone en is randvoorwaardelijk voor een verdere beperking op lichte en gewicht om de binnenstad (economisch) bereikbaar te houden.

De regionale ondernemersverenigingen onderzoeken momenteel of het ontwikkelen van één of meerdere commercieel geëxploiteerde stadsdistributiehubs sneller kan door nieuwe activiteiten aan te trekken of bestaande activiteiten in de regio uit te breiden. Daarnaast verkent de gemeente met andere ZES-steden de mogelijkheden om duurzame logistiek te stimuleren.



3.7.3 Venstertijden in de binnenstad

Binnen het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad is opgenomen dat het wenselijk is om de **venstertijden** te vereenvoudigen op het moment dat de zakpalen worden vervangen door camera's. Wanneer de zakpalen worden vervangen door camera's, wordt iemand die het gebied inrijdt buiten de venstertijden automatisch beboet. Daarom is vanaf dat moment duidelijkheid (leesbaarheid van de borden) wenselijk om ongewenst inrijden, te laat uitrijden en bezwaren tegen boetes te voorkomen.

Aangezien de bezoekersdrukke in het voetgangersgebied vanaf 11.00 uur sterk toeneemt, is in het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad voorgesteld om het ochtendvenster met één uur te vervroegen. Het avondvenster is juist met een uur verruimd, aangezien ook het uitrijden binnen de venstertijden moet plaatsvinden. Door de vereenvoudiging geldt geen afwijking meer op de koopavond en is op zondag-ochtend een tijdsvenster toegevoegd. De voorgestelde venstertijden zijn opgenomen in de tabel hier-naast.

Dag	Tijd
maandag t/m zondag	5.00 - 11.00 uur, 18.00 - 20.00 uur
donderdag van 1 april t/m 1 oktober	5.00 - 9.30 uur, 18.00 - 20.00 uur

Aldus besloten in de openbare vergadering van 17 mei 2023.

De raad van de gemeente voornoemd,

griffier

mr. drs. E.J. Karman-Moerman

voorzitter

mr. drs. P. Verhoeve