Voortgangsrapportage VCP Gouda

2024

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Gemeente Gouda

GOUDA
goed
op weg



Inhoudsopgave

Samenvattingen **4**

Samenvatting Stand van zaken projecten 5

Samenvatting Monitoring indicatoren 13

Monitor indicatoren – 1-meting **21**

1. Inleiding en achtergrond 22
2. Werkwijze en indicatoren 26
3. Trends en ontwikkelingen in ruimte en mobiliteit 30
4. Indicatoren 'Leefbaarheid en gezondheid' 41
5. Indicatoren 'Aantrekkelijke (binnen)stad' 56
6. Indicatoren 'Economische bereikbaarheid' 69
7. Indicatoren 'Toekomstbestendig en haalbaar' 84

Bijlage – Ontwikkeling verkeersintensiteiten per meetlocatie 101

Factsheets projecten **109**

1e tranche maatregelen VCP 110

No-regret maatregelen 148

Extra projecten 1e tranche 169

Gemeente Gouda

GOUDA goed op weg

Colofon

Titel	**Voortgangsrapportage VCP Gouda 2024**
Datum	februari 2025
Status	definitief
Contactpersoon	Mette Corsel
Opgesteld door	Nico Dogterom, Thomas Litjens (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.

Foto's voorpagina en titelbladen: VVV Gouda

Voortgangsrapportage VCP Gouda 2024

Deze voortgangsrapportage 2024 presenteert de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de maatregelen van het Verkeerscirculatieplan Gouda. Het Verkeerscirculatieplan is op 30 juni 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. De totale looptijd van het VCP is 2022-2047. Uitvoering van de maatregelen vindt plaats in verschillende tranches. Op dit moment vindt de uitvoering van de eerste tranche van maatregelen plaats.

Ieder jaar geven we een stand van zaken van de uitvoering van de maatregelen. Daarbij staan twee onderdelen centraal:

- Stand van zaken projecten:

  Welke projecten zijn er al uitgevoerd? In welke fase van uitvoering bevinden projecten zich? Hoe verhouden zich de huidige kosten zich ten opzichte van de begrote kosten?

- Monitoring projecten:

  Hoe staat het met de indicatoren die we volgen om de effecten van het VCP te meten? We geven een update van indicatoren op het gebied van mobiliteit, economie, leefbaarheid en aantrekkelijkheid en gaan na hoe de huidige situatie in Gouda zich verhoudt tot de doelstellingen.

Samenvattingen

Samenvatting Stand van zaken projecten

Samenvatting Monitoring indicatoren

Stand van zaken 1e tranche 2022-2027

Dit zijn 3 typen maatregelen:

- 1e tranche maatregelen VCP (zoals vastgesteld door de raad in de uitvoeringsagenda VCP in juni 2021)
- No-regret maatregelen (zoals vooruitwerkend naar het VCP vastgesteld in de raad in 2019)
- Extra projecten 1e tranche (zoals benoemd in de raadsmemo programmaplan VCP 2022)

De volgende pagina's geven een totaaloverzicht van alle maatregelen. Aan het eind van de rapportage zijn factsheets te vinden met gedetailleerdere informatie per project. Deze factsheets bevatten informatie over:

- **Voortgang**: beschrijving van de stand van zaken van het project
- **Financiële situatie**: hier worden zowel de oorspronkelijk begrote kosten gegeven als de huidige kosten (ingeschatte dan wel daadwerkelijke kosten). Dit zijn de kosten die vanuit de VCP-gelden betaald moeten worden. Ook is aangeven of er een subsidie is verkregen voor de uitvoering van de maatregel. De huidige kosten zijn inclusief aftrek van de subsidies. Het betreffen dus kosten die voor rekening van het VCP komen.
- **Participatie**: beschrijving van de wijze waarop invulling wordt gegeven aan participatie.
- **Toezegging raad**: wanneer er een toezegging is gedaan aan de raad rondom de maatregel wordt deze gegeven.
- **Website**: link naar de websitepagina van de maatregel indien beschikbaar.

Samenvatting Uitvoering

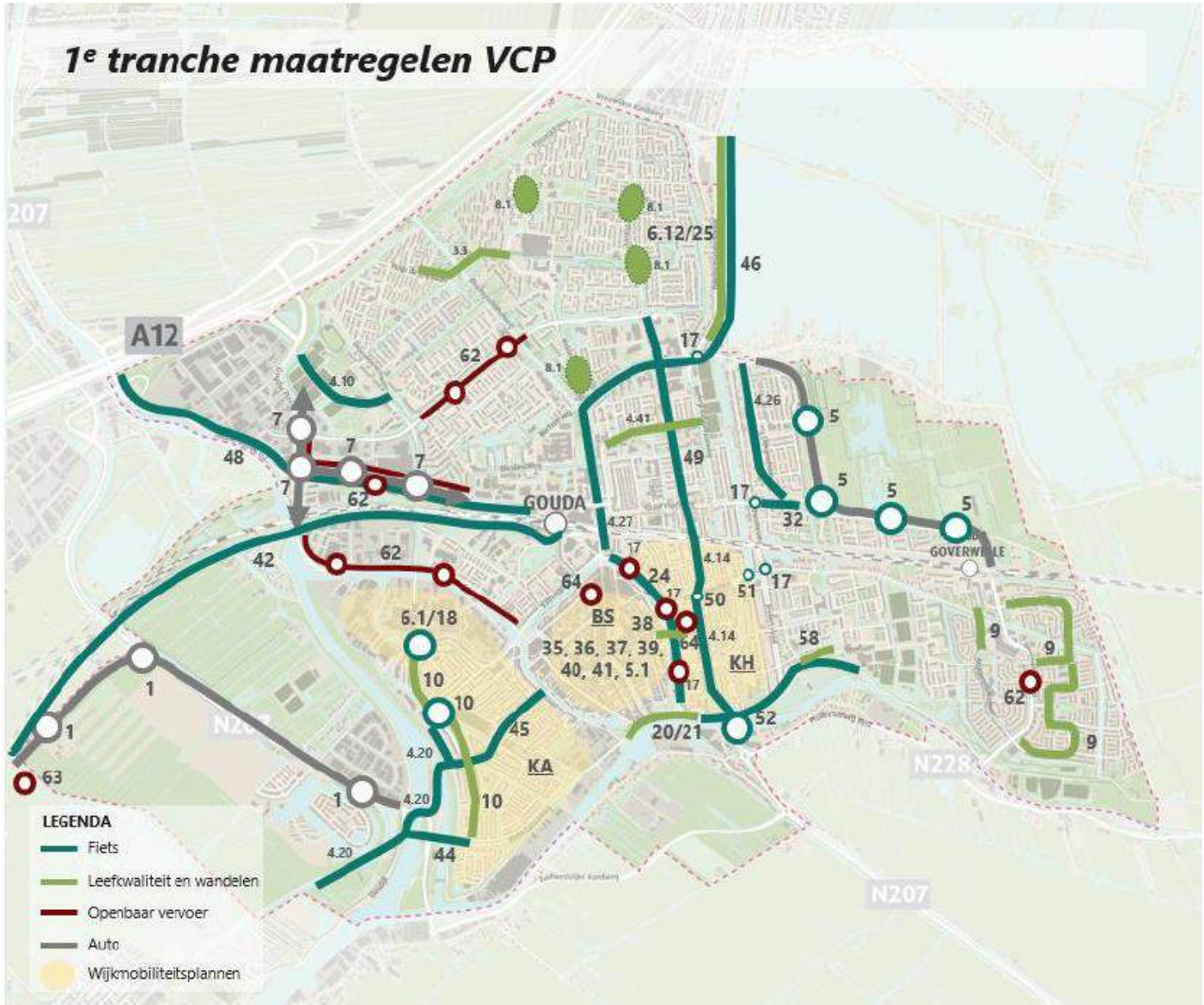
De eerste tranche van het VCP kent 55 projecten. Dit zijn 24 projecten die oorspronkelijk zijn opgenomen binnen de eerste tranche. Daarnaast gaat het om 11 zogenaamde ‘no-regret’-maatregelen, maatregelen die niet konden wachten tot vaststelling van het VCP. Ook zijn er 20 projecten die in een later stadium als extra projecten zijn toegevoegd.

Van de 26 maatregelen uit de oorspronkelijke eerste tranche zijn 2 projecten afgerond: de ‘Pilot Nieuwe Veerstal’ en het actualiseren van de ‘Nota zwaar vrachtverkeer’. 10 projecten zijn in uitvoering en 11 projecten zijn in voorbereiding.

De ‘no-regret’-maatregelen zijn bijna allemaal afgerond. Het project ‘Schoolzones Plaswijck’ is nog in uitvoering en de projecten ‘Fietspaden verbeteren rond spoortunnel’ en ‘Pollers binnenstad vervangen door camera’s’ zijn nog in voorbereiding.

Van de 20 extra projecten zijn er reeds 5 afgerond. De andere projecten zijn allemaal gestart en bevinden zich in de uitvoering- of voorbereidingsfase.

Meerdere projecten hebben met hogere kosten te maken dan vooraf begroot vanwege de hoge inflatie. Tegelijk is voor het beschikbare budget voor de eerste tranche een inflatiecorrectie doorgevoerd, was nog ca. €550.000 beschikbaar uit het budget van het oude mobiliteitsplan en zijn in het kader van de wijkmobiliteitsplannen middelen uit de tweede tranche naar voren gehaald. Daardoor kent op in november 2024 de eerste tranche van het VCP een positief saldo van ca. €200.000, terwijl in het Programmaplan van 2022 werd uitgegaan van een negatief saldo van ca. €1.750.000.


1e tranche maatregelen VCP
A12
GOUDA
N207
N228
KA
KH
BS
35, 36, 37, 39, 40, 41, 5.1
6.12/25
6.1/18
20/21
LEGENDA
Fiets
Leefkwaliteit en wandelen
Openbaar vervoer
Auto
Wijkmobiliteitsplannen

1e tranche maatregelen VCP	Voortgang project	Huidige inschatting / daadwerkelijke kosten	Stand van zaken participatie	Link naar factsheet
1. N207 Westergouwe (3 kruispunten)		€ 0		Factsheet
5. Oversteeklocatie Goudse Houtsingel		€ 1.625.307		Factsheet
7. Spoorzone capaciteitsuitbreiding kruispunten & weginrichting		€6.600.000		Factsheet
9. Goverwelle: herinrichting 30 km per uur		€ 808.066		Factsheet
10. Koningin Wilhelminaweg, herinrichting naar 30 km/u		€ 2.505.970		Factsheet
17. Afstelling verkeerslichten op 6 locaties aanpassen		€ 61.280		Factsheet
18. Kruispunt Goudkade-Industriestraat		€ 1.990.346		Factsheet
20. Pilot Nieuwe Veerstal		€ 241.192		Factsheet
24. Fluwelen- en Blekersingel, herinrichting 30 km/u		€ 103.415		Factsheet
25. Bodegraafsestraatweg-noord, herinrichting		€ 112.550		Factsheet
35. Binnenstad, herinrichting straten		€ 0		Factsheet
36. Parkeerstrategie binnenstad uitwerken in parkeerbeleidsplan		€ 0		Factsheet
39. Zero Emissie Stadslogistiek binnenstad		€ 2.800		Factsheet
40. Dynamisch parkeerverwijssysteem		€ 500.000		Factsheet
41. Monitoring parkeersituatie & onderzoek uitbreidingen		€ 0		Factsheet
44. Regionale doorfietsroute Rotterdam – Gouda (B-lijst)		€ 733.390		Factsheet
49. Fietsroute Haastrechtsebrug-Plaswijck		€ 0		Factsheet
56. Verkeersveilige schoolzones		€ 50.000		Factsheet

Voortgang project

- Gerealiseerd
- In uitvoering
- In voorbereiding
- Nog niet gestart
- ✖ Project gaat niet door

Stand van zaken participatie

- Participatie is afgerond
- Participatie in uitvoering
- Participatie in voorbereiding
- Voorbereiding participatie nog te starten
- Participatie speelt geen rol

1e tranche maatregelen VCP	Voortgang project	Huidige inschatting / daadwerkelijke kosten	Stand van zaken participatie	Link naar factsheet
59a. Opstellen en uitvoeren wijkmobiliteitsplan Binnenstad		€1.821.566		Factsheet
59b. Opstellen en uitvoeren wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren		€ 562.466		Factsheet
59c. Opstellen en uitvoeren wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem		€277.420		Factsheet
59d. Opstellen wijkmobiliteitsplannen overige wijken		€270.000		Factsheet
60. Nota zwaar vrachtverkeer actualisatie		€60.000		Factsheet
62. Aanpassing bushaltes: Tijdelijke bushalte op Wilhelmina van Pruisenlaan		€30.000		Factsheet
62. Aanpassing bushaltes: Routering en 2x2 haltes Burg. Jamessingel	✖	€0		Factsheet
62. Aanpassing bushaltes: Routering en twee haltes Burg. Van Reenensingel	✖	€3.430		Factsheet

Voortgang project

- Gerealiseerd
- In uitvoering
- In voorbereiding
- Nog niet gestart
- ✖ Project gaat niet door

Stand van zaken participatie

- Participatie is afgerond
- Participatie in uitvoering
- Participatie in voorbereiding
- Voorbereiding participatie nog te starten
- Participatie speelt geen rol

No regret maatregelen	Voortgang project	Huidige inschatting / daadwerkelijke kosten	Stand van zaken participatie	Link naar factsheet
3.3 Ridder van Catsweg – Hugo de Vrieslaan 30 km/u		€ 389.971		Factsheet
4.10 Fietsroute Goudse Poort – Groenhovenpark		€121.796		Factsheet
4.20 Doorfietsroute Rotterdam – Gouda (A-lijst)		€281.811		Factsheet
4.26 Aschpotpad asfalt ipv tegels		€485.304		Factsheet
4.27 Fietspaden verbeteren rond spoortunnel		€345.000		Factsheet
4.41 Thorbeckelaan quick-win maatregelen		€40.234		Factsheet
5.1 Pollers binnenstad vervangen door camera's		€0		Factsheet
6.1 Herinrichting kruispunt Kon. Wilhelminaweg/Goudkade korte termijn maatregelen		€39.050		Factsheet
6.3 Terugdringen enkelzijdige ongevallen fietsers		€5.820		Factsheet
6.12 Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat korte termijn maatregelen		€103.707		Factsheet
8.1 Schoolzones Plaswijck		€1.699.440		Factsheet

Voortgang project

- Gerealiseerd
- In uitvoering
- In voorbereiding
- Nog niet gestart
- ✖ Project gaat niet door

Stand van zaken participatie

- Participatie is afgerond
- Participatie in uitvoering
- Participatie in voorbereiding
- Voorbereiding participatie nog te starten
- Participatie speelt geen rol

Extra projecten 1e tranche	Voortgang project	Huidige inschatting/ daadwerkelijke kosten	Stand van zaken participatie	Link naar factsheet
8. Slim verkeersmanagement in verkeerslichten		€100.000		Factsheet
10. Koningin Wilhelminaweg, herinrichting naar 30 km/u (noordelijk stuk)		€1.078.438		Factsheet
10. Herinrichting Oranjeplein		€1.196.575		Factsheet
20. Onderzoek en herinrichtingsplan Nieuwe Veerstal autoluw		€88.900		Factsheet
23. Oversteekbaarheid Rotterdamseweg		€600.000		Factsheet
32. Achterwillenseweg – fietsstraat		€0		Factsheet
37. Fietsparkeerplaatsen binnenstad		€0		Factsheet
38. Nieuwe wandelbrug singels thv Klein Amerika (onderzoek)		€0		Factsheet
42. Ambitieroute fiets Westergouwe-Gouda (onderzoek)		€43.090		Factsheet
45. Fietsstraat Jacob van Lennepkade		€517.203		Factsheet
46. Regionale doorfietsroute Gouda – Bodegraven		€1.466.518		Factsheet
48. Regionale doorfietsroute Gouda – Alphen		€533.689		Factsheet
50. Brug Karnemelksloot thv IJssellaan (onderzoek)		€35.092		Factsheet
51. Brug Karnemelksloot thv Krugerlaan (onderzoek)		€0		Factsheet
52. Haastrechtsebrug e.o., onderzoek upgrade fietsinfra		€57.500		Factsheet
62. Routering en 2 haltes Nieuwe Gouwe OZ		€60.000		Factsheet
63. Onderzoek station Gouweknoop		€0		Factsheet
64. Deelvervoer en mobiliteitshub stimulering		€38.845		Factsheet
64. Mobiliteishub Klein Amerika/bushaltes Centrum		€29.688		Factsheet
64. Mobiliteishub Herpstraat		€0		Factsheet

Voortgang project

- Gerealiseerd
- In uitvoering
- In voorbereiding
- Nog niet gestart
- ✖ Project gaat niet door

Stand van zaken participatie

- Participatie is afgerond
- Participatie in uitvoering
- Participatie in voorbereiding
- Voorbereiding participatie nog te starten
- Participatie speelt geen rol

	Programmaplan VCP 2022	Daadwerkelijk (gerealiseerd + prognose) februari 2025	Toelichting
Kosten noregret projecten + opstart VCP	€ 4.074.754,00	€ 4.530.746,13	Hogere kosten projectleiding + overhead kosten POR + kosten na evaluatie (Schoolzones)
1e tranche projecten	€ 10.847.500,00	€ 10.673.867,00	Deel Spoorzone is doorgeschoven naar 2e tranche, daarom valt dit lager uit. Kosten zijn deels gecompenseerd door 18% inflatiecorrectie
Wijkmobiliteitsplannen Binnenstad, Kort Akkeren, Kort Haarlem	€ -	€ 2.540.977,00	Budget hiervoor is uit de 2e tranche naar voren gehaald
aanvullende projecten	€ 6.361.000,00	€ 4.850.347,13	Keuze gemaakt om bepaalde aanvullende projecten niet of deels uit te voeren. Hoge subsidies toegekend, zitten verwerkt in deze kosten (dit was niet bij het programmaplan, daar zijn de subsidies terug te zien als inkomsten hieronder, dus lastig te vergelijken)
RBA projecten	€ 985.000,00	€ 1.626.126,65	Onvoorziene kosten voor RBA projecten, meer projecten benodigd dan begroot
RBA loonkosten	€ 250.000,00	€ 72.307,50	Inhuur mobiliteit drukte op VCP budget. Vanaf 2023 wordt dit op andere budgetten geboekt, waar deze personen mee bezig zijn (parkeerbudget, Duurzame Mobiliteit)
Totale kosten	**€ 22.518.254,00**	**€ 24.294.371,60**	
Totaal beschikbaar noregret projecten	€ 5.824.000,00	€ 5.824.000,00	
Totaal beschikbaar eerste tranche	€ 12.000.000,00	€ 14.160.560,00	18% inflatiecorrectie is erbij gekomen.
Totaal beschikbaar oud mobiliteitsplan budget	€ -	€ 563.372,48	Hier werd geen rekening mee gehouden in programmaplan.
Totaal beschikbaar wijkmobiliteitsplannen Binnenstad, Kort Akkeren, Kort Haarlem	€ -	€ 2.543.000,00	Uit de 2e tranche naar voren gehaald.
Prognose subsidie	€ 2.952.858,00		De subsidies zijn al verwerkt in de projectbegrotingen, de kosten hierboven zijn daarmee verminderd. Prognose totale subsidie inkomsten 1e tranche: €5.400.000
Prognose subsidie 2025-2027	€ -	€ 700.000,00	Prognose van de subsidies die nog aangevraagd kunnen worden in de 1e tranche
Extra budget beschikbaar uit exploitatiebudget		€ 700.000,00	
Totaal beschikbaar	**€ 20.776.858,00**	**€ 24.490.932,48**	
Saldo VCP eerste tranche	€ -1,741,396.00	€ 196,560,88	

Samenvatting Monitor

Deze voortgangsrapportage geeft alleen een tussentijdse stand van zaken van de indicatoren. Pas na afronding van de eerste tranche vindt een uitgebreidere evaluatie plaats.

We zijn nog maar recent begonnen met de uitvoering van het VCP. Dat betekent dat nog maar een beperkt aantal maatregelen daadwerkelijk gerealiseerd zijn. Veranderingen op indicatoren zijn lastig met individuele maatregelen in verband te brengen: substantiële veranderingen zijn pas te verwachten wanneer meerdere maatregelen in combinatie met elkaar gereed zijn. Ook geldt dat effecten zich veelal pas na enige tijd na realisatie van maatregelen voordoen.

In deze voortgangsrapportage zien we daarom nog niet veel verschuivingen op de indicatoren die we volgen in de monitoring. Ook is niet voor alle indicatoren een update beschikbaar ten opzichte van de nulmeting.

Er zijn enkele zaken die opvallen:

- Het gebruik van de auto in de modal split is toegenomen en het gebruik van het openbaar vervoer is afgenomen ten opzichte van de nulmeting. Het aandeel fiets ligt met 37% op vrijwel hetzelfde niveau (doelstelling is 42%).
- Telpunten op de weg laten ook en toename van het autoverkeer zien. In 2024 lag op 63% van de meetpunten het verkeer onder de grenswaarde van het VCP. In 2021 was dat 74%.
- Het aandeel inwoners dat tevreden is over de bereikbaarheid per auto is met 3 procentpunten gedaald tot 71%. Inwoners geven ook een lager oordeel aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Gouda voor de fiets en de voetganger.
- Een groter aandeel van de bezoekers van de binnenstad is tevreden met de kwaliteit van de binnenstad (87% t,o.v. 73% in 2021).
- Het aantal ongevallen is toegenomen. Dit is ook terug te zien in landelijke cijfers.

Leefbaarheid en gezondheid

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Cijfer doelstelling	Cijfer 0-meting	Cijfer 1-meting
1. Verbeteren leefbaarheid	• Intensiteiten gemotoriseerd verkeer	• Voldoen aan grenswaarden mobiliteitsplan	100% van telpunten voldoen	74% (2021)	63% (2024)
	• Beleving leefbaarheid eigen woonbuurt	• Uiterlijk in 2040 gemiddeld rapportcijfer 7,5 of hoger	Gemiddelde rapportcijfer leefbaarheid eigen woonbuurt: 7,5	7,5 (2021)	7,5 (2024)
	• Aandeel sluipverkeer op routes door Gouda	• Sluipverkeer beperken tot maximaal 15% van totaal			
2. Verbeteren luchtkwaliteit	• Emissies: stikstof, fijnstof, roet	• In 2040 voldoet Gouda overal aan WHO-waarde	PM2.5: 5 µg/m^3 PM10: 15 µg/m^3 Stikstof: 10 µg/m^3	PM2.5: 11,3 µg/m^3 PM10: 19,1 µg/m^3 Stikstof: 23,9 µg/m^3 (2020)	Geen update
	• Gezondheidseffect luchtkwaliteit	• In 2030 50% gezondheidswinst t.o.v. 2016			
3. Verminderen geluidshinder	• Overschrijdingslocaties wegverkeerslawaai	• In 2030 geen overschrijdingslocaties			
	• Ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden	• In 2040 50% vermindering van gehinderden			

Leefbaarheid en gezondheid

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Cijfer doelstelling	Cijfer 0-meting	Cijfer 1-meting
4. Verbeteren verkeersveiligheid	• Verkeersdoden	• 0 verkeersdoden in 2040	0 verkeersdoden	1 (2021)	2 (2024)
	• Aantal (ernstige) verkeersslachtoffers	• In 2030 15% minder slachtoffers t.o.v. 2018 (toen waren dat er 93)	< 80 (ernstige) verkeersslachtoffers	125 (2021)	180 (2024)
	• Overschrijdingen snelheidslimiet	• In 2040 houdt iedereen (85%) zich aan de limiet	Op 0% van wegen overschrijdt V85 de snelheidslimiet	23%	Geen update
	• % 50-wegen naar 30 km/u	• 2040: alle wegen cf VCP	100% van wegen cf VCP	57% (2022)	Geen update
	• % 50-wegen met vrijliggende fietspaden	• 2040: 100% van 50-wegen hebben vrijliggende fietspaden	100% van 50-wegen heeft vrijliggende fietspaden	59% (2022)	Geen update
	• Verkeersveilige inrichting van wegen	• 2040: alle wegen voldoen tenminste aan basiskenmerken	Niet direct beschikbaar		
	• Subjectieve verkeersveiligheid	• In 2040 75% tevreden over verkeersveiligheid	75% van inwoners tevreden over verkeersveiligheid	39% (2021)	40% (2024)

Aantrekkelijke (binnen)stad

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Cijfer doelstelling	Cijfer 0-meting	Cijfer 1-meting
1. Autoluwe binnenstad	• Verkeersintensiteit binnenstad	• In 2040 <1.000 mvt/etm straten in hart binnenstad	<1.000 mvt/etm op 100% van straten in hart binnenstad	69% (2020)	Geen update
	• Straatparkeerplekken binnenstad	• In 2040 parkeervrije grachten	0 parkeerplaatsen langs grachten	225 (2022)	189 (2024)
2. Hogere verblijfs- en omgevingskwaliteit	• Tevredenheid inwoners en bezoekers	• Uiterlijk in 2040 gemiddeld rapportcijfer 7,5 of hoger	Gemiddelde tevredenheid: Inwoners: 7,5 (cijfer) Bezoekers: 75% (aandeel)	Inwoners: 7,8 (2021) Bezoekers 73% (2021)	Inwoners: 7,8 (2024) Bezoekers: 87% (2023)
	• Toegang buurt voor mensen met een beperking en/of voor mensen die langdurig ziek zijn.	• Rapportcijfer 7,0 of hoger	Gemiddeld rapportcijfer: >7,0	Geen cijfer beschikbaar	7,3 (2024)
	• Straatparkeerplekken stadbreed	• Ontwikkeling monitoren als vinger aan de pols			
3. Hogere attractiviteit voor bezoekers**	• Waardering bezoek binnenstad	• Uiterlijk in 2040 gemiddeld rapportcijfer 7,5 of hoger	Gemiddelde waardering bezoek binnenstad: 7,5	7,7 (2021)	Geen update
	• #m2 oppervlak voorzieningen (detailhandel, maatschappelijk, cultuur)	• Voorzieningenniveau op peil houden	Oppervlakte ten minste 281.375 m2	281.375 m2 (2021)	Geen update
	• Beschikbaarheid parkeerlocaties (auto)	• Op elk weekmoment max. 85% bezetting, en max. 10 drukke dagen met >85% voor ≥3 uur			
	• Fietsenstallingen: aanbod, beschikbaarheid, kwaliteit	• Op elk weekmoment maximaal 85% bezetting, en beleving >7,5			

Aantrekkelijke (binnen)stad

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Cijfer doelstelling	Cijfer 0-meting	Cijfer 1-meting
4. Hogere attractiviteit voor ondernemers**	• Omzet detailhandel, horeca en cultuur	• Verhogen van omzet*	Omzetontwikkeling t.o.v. jaar eerder > 0%	Detailhandel: +7% (Q4 2022 t.o.v. Q4 2021) Horeca: +40% (Q4 2022 t.o.v. Q4 2021)	Geen update
	• Leegstand in binnenstad	• Beperken (langdurige) leegstand, max. 10%	Leegstand max. 10%	Leegstand: • 7,0% van aantal panden • 6,0% van vloeroppervlakte (mrt 2022)	Leegstand: • 9,9% van aantal panden • 12,1% van vloer-oppervlakte (okt 2024)
	• Waardering ondernemers-klimaat binnenstad	• Voortgang op Samenwerkings-overeenkomst in kaart brengen			

*Omzet is een indicator die ook sterk wordt beïnvloed door contextindicatoren (conjunctuur, technologie, demografie).
** De rapportage over de economische indicatoren vindt plaats in het kader van de voortgang op de Samenwerkingsovereenkomst met de SBG (Samenwerkende Binnenstadondernemers Gouda) en de jaarrekening.

Stimuleren duurzame mobiliteit

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Cijfer doelstelling	Cijfer 0-meting	Cijfer 1-meting
1. Modal shift: hoger aandeel lopen fietsen en/of OV i.c.m. lager aandeel auto	• Vervoerwijzekeuze (marktaandeel fiets en OV)	• 2040: 4% hoger fietsaandeel t.o.v. nulmeting (2004-2016)	42% fietsaandeel in alle verplaatsingen (in verhouding fiets-auto)	38% (2004-2016)	37% (2022-2023)
	• Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto verbeteren	• 2040: op alle relaties fietstijd <1,2x autoreistijd	6/6 relaties voldoen	3/6 relaties voldoen (2023)	Geen update
	• Fietsverplaatsingen	• N.v.t., vinger aan de pols	Jaarlijks aantal fietsers op telpunten; Geen doelstelling	9.056.103 (2022)	8.558.883 (2024)
	• Aantal trein- en busreizigers	• N.v.t., vinger aan de pols	Aantal in- en uitstappers treinstations en bushaltes; Geen doelstelling	23.114 (2021)	26.063 (2023)
	• Aanvullende vervoersdiensten	• Passend aanbod bij vraag zodat iedereen mee kan doen			
2. Verduurzamen wegverkeer	• Schone personenauto's	• 2040: >80% auto's schoon	>80% schone auto's	1,7% (2020)	4,9% (2023)
	• CO2-uitstoot wegverkeer	• 2040: Gouda C02-neutraal • 2050: 0% CO2 uitstoot verkeer	0% CO2-uitstoot van sector verkeer en vervoer	17% (2019)	18% (2022)
	• Laadpalen en waterstoftank-voorzieningen	• Continue voldoende laadpalen, verkennen waterstoftanken			
3. Hoger gebruik deelmobiliteit	• Aanbod deelauto's i.r.t. eigen autobezit	• 10% minder autobezit per 1000 inw in 2040 t.o.v. 2018	350 auto's per 1.000 inwoners	382 (2020)	394 (2024)

Stimuleren duurzame mobiliteit

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Cijfer doelstelling	Cijfer 0-meting	Cijfer 1-meting
4. Aantrekkelijke wandel- en fietskwaliteit	• Beleving wandelkwaliteit (voetgangervoorzieningen)	• 2040: tenminste 80% tevreden	80% van inwoners tevreden met voetgangersvoorzieningen	61% (2022)	59% (2024)
	• Beleving fietskwaliteit (fietsvoorzieningen)	• 2040: tenminste 75% tevreden	75% van inwoners tevreden met fietsvoorzieningen	51% (2022)	52% (2024)
	• %hoofdfietspaden ingericht cf. streefwaarden	• 2040: 100% fietspaden op orde	100% van fietspaden cf kwaliteitseisen fietsersbond	68% (2021)	Geen update
	• Veiligheid hoofdfietsroutes	• 2040: alle routes 'laag risico'			

Verbeteren economische bereikbaarheid

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Cijfer doelstelling	Cijfer 0-meting	Cijfer 1-meting
1. Gouda goed bereikbaar	• Doorstroming randwegen	• In spitsen max 50% extra reistijd t.o.v. daluren			
	• Bereikbaarheid parkeerlocaties	• Op zaterdagmiddag max 75% extra reistijd t.o.v. dal			
	• Bereikbaarheid bedrijventerreinen	• Vrachtverkeer max 75% extra reistijd t.o.v. dal			
	• Bereikbaarheid per fiets	• In 2040 95% tevreden over fietsbereikbaarheid	95% van inwoners tevreden over bereikbaarheid per fiets	92% (2022)	89% (2024)
	• Bereikbaarheid per OV	• Reissnelheid gem. 20-22 km/u • Haltedekking >80% woonwijken • Tenminste 75% tevreden	• Aantal buslijnen dat streefwaarde haalt • Haltedekking > 80% woonwijken • 75% inwoners tevreden	• 5/11 lijnen voldoen (2023) • N.t.b. • 58,4% (2022)	• N.t.b. • N.t.b. • 57,8% (2023)
	• Bereikbaarheid per auto	• In 2040 80% tevreden over autobereikbaarheid	80% van inwoners tevreden over bereikbaarheid per auto	74% (2022)	71% (2024)
	• Aantal en herkomst bezoekers	• Ambitie is 1 miljoen bezoekers per jaar*	1.000.000 unieke bezoekers per jaar		
	• Toegankelijkheid station en binnenstad voetgangers	• Nader te bepalen o.b.v. nulmeting	n.t.b.	63% (2022)	57% (2024)
	• Toegankelijkheid buurt mensen met beperking	• Rapportcijfer 7,0 of hoger	Gemiddeld rapportcijfer: >7,0	Geen cijfer beschikbaar	7,3 (2024)
	• Aanrijdtijden brandweer	• Uiterlijk in 2040 voldoen aan normen aanrijdtijden			
2. Robuust hoofd- en randwegennet	• Betrouwbaarheid van reistijd randwegen	• In 2040 alle randwegen een planningstijdindex van max 1.0x			
	• Restcapaciteit randwegen	• In 2040 alle randwegen • IC-verhouding <0,85			

* In het Koersdocument Toerisme (2019) is een aangescherpte ambitie geformuleerd: "Toeristisch bezoek moet bijdragen aan een aantrekkelijke binnenstad door meer uitgaven in de binnenstad en bezoekers die langer blijven." Hierbij is de nadruk verschoven van kwantiteit naar kwaliteit van bezoekers.

Monitor indicatoren

1 Inleiding & achtergrond

Gouda werkt aan meer leefbaarheid, duurzame mobiliteit en een nog aantrekkelijkere binnenstad. Om grip te houden op de ontwikkelingen worden jaarlijks trends en ontwikkelingen gemonitord, om zo indien nodig bij te kunnen sturen.



Aanleiding: het verkeerscirculatieplan Gouda

In juni 2021 heeft de gemeenteraad van Gouda het verkeerscirculatieplan vastgesteld. Het verkeerscirculatieplan (VCP) is een nieuwe visie op de mobiliteitsstructuren van Gouda, met daarin concrete maatregelen om de komende jaren mee aan de slag te gaan. Het verkeerscirculatieplan moet een belangrijke bijdrage leveren aan verschillende beleidsambities op het vlak van leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. Het VCP is een omvangrijk plan met een verwachtte looptijd van circa 20 jaar. Het VCP heeft in de communicatieaanpak de slogan 'Gouda goed op weg' gekregen (zie www.goudagoedopweg.nl)



Monitoren en evalueren stimuleert resultaatgericht werken

Om grip te houden op de effecten en ambities is monitoring en evaluatie van groot belang. Daarom heeft de gemeente een Monitoring- en Evaluatieplan (M&E-plan) opgesteld dat als kader dient voor monitoring en evaluatie in de komende jaren.

Door te monitoren en te evalueren wordt een vinger aan de pols gehouden en bezien of de gerealiseerde maatregelen het gewenste effect opleveren. Indien nodig kunnen beleid en/of maatregelen bijgestuurd worden. Daarbij moet worden opgemerkt dat het lastig is om per maatregel uiteen te zetten wat de effecten zijn. Het is vooral het totaalpakket aan maatregelen waarmee verandering op de indicatoren gerealiseerd moet worden. Monitoring en evaluatie stimuleert resultaatgericht werken, en zorgt ervoor dat de doelen en ambities niet uit het oog verloren raken.

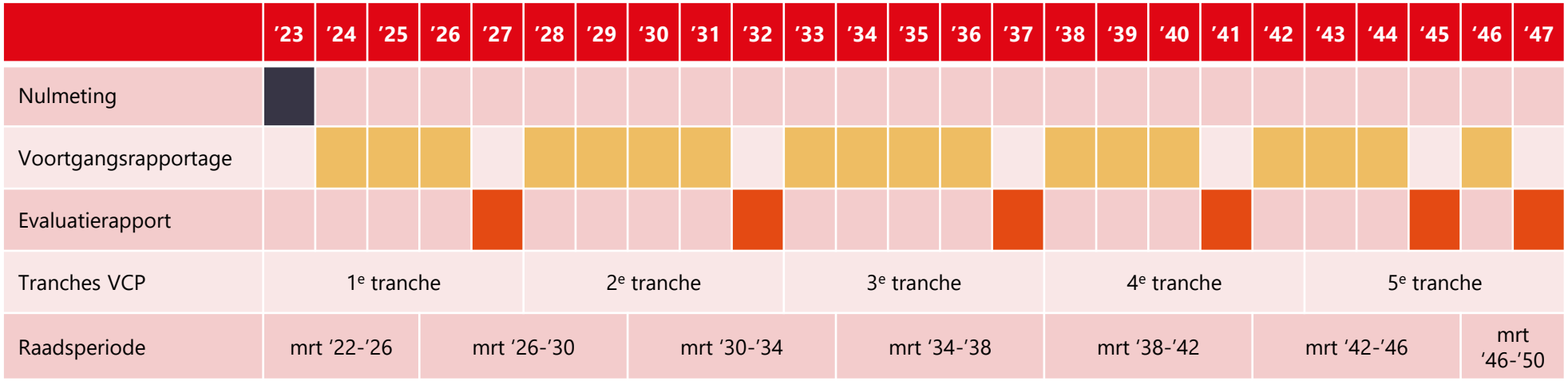
Monitoring betreft het structureel bijhouden van de inzet van middelen, uitgevoerde activiteiten en behaalde prestaties. Voor monitoring worden op gezette tijden data verzameld. Evaluatie is het zoeken naar verbanden tussen de resultaten uit de monitoring en de vooraf geformuleerde doelstellingen. Middels evaluatie wordt een oordeel gevormd over het gevoerde en te voeren beleid. Dit maakt (tussentijds) bijsturen mogelijk.

Jaarlijkse monitoring en periodieke evaluatiemomenten

Ieder jaar monitort de gemeente de ontwikkeling op de verschillende indicatoren. Jaarlijks wordt daarvoor een monitoringsrapportage opgesteld met de laatste stand van zaken. De gemeenteraad heeft met het vaststellen van het Verkeerscirculatieplan besloten om stapsgewijs te werken en maatregelen in meerdere 'pakketjes' (tranches) te accorderen. Voor iedere volgende tranche worden de effecten van de reeds uitgevoerde maatregelen geëvalueerd, zodat in de besluitvorming voor nieuwe maatregelen bijgestuurd kan worden. Ook wordt iedere raadsperiode tenminste 1 evaluatie van het verkeerscirculatieplan uitgevoerd.

In de evaluatie wordt ten minste onderbouwd:

- Een duidelijke analyse van de door het verkeersmodel berekende prognose en de uitgevoerde monitoring van de feitelijke situatie om ten aanzien van effecten een verklaring te kunnen 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 (eveneens voor de daaropvolgende tranches);
- Per maatregel inzicht te geven in het participatieproces en hoe geprobeerd is tot draagvlak te komen.



Eerste voortgangsrapportage: tussenstand na 1 jaar

Vorig jaar, in 2023, is de zogenoemde nulmeting uitgevoerd. Hierin werd de stand van zaken aan het begin van de fase van uitvoering van de maatregelen bepaald. Op dit moment zijn we één jaar verder. In dit document met de metingen uit 2024 stellen we de stand van zaken na één jaar uitvoering van maatregelen vast.

Deze monitoringsrapportage geeft niet van elke indicator een update. Voor meerdere indicatoren geldt namelijk dat deze minder vaak dan jaarlijks een update kennen.

De monitoringsrapportages vormen een 'levend' document waaraan bij elke vervolgmeting beschikbare nieuwe cijfers worden toegevoegd. Dat doen we op twee manieren:

- Wanneer in de nulmeting een reeks van cijfers over de afgelopen jaren werd gepresenteerd, is deze tijdreeks uitgebreid met nieuwe beschikbare cijfers.
- Wanneer in de nulmeting een momentopname werd gepresenteerd (bijvoorbeeld door middel van een kaart), is er een nieuwe momentopname gemaakt van de nieuwe situatie. Deze zijn beide gepresenteerd, zodat de lezer de nieuwe situatie met de situatie uit de nulmeting kan vergelijken.

Bij de beschreven resultaten staat steeds vermeld of er nieuwe cijfers zijn toegevoegd ten opzichte van de nulmeting.

Deze rapportage betreft een voortgangsrapportage waarin de stand van zaken op de indicatoren geüpdatet worden. In de rapportage van 2025, het eerste evaluatierapport, wordt de relatie tussen doelstellingen, maatregelen en indicatoren nader geëvalueerd. Het duiden van effecten komt in deze voortgangsrapportage dus (nog) niet expliciet aan bod.

2 Werkwijze & indicatoren

De hogere doelen van de gemeente waar de mobiliteitsmaatregelen een bijdragen aan moeten leveren, zijn in dit hoofdstuk omgezet in meetbare indicatoren. Deze zijn de basis voor de jaarlijkse monitoring.



Van abstracte ambities naar meetbare doelen

Mobiliteit staat niet op zichzelf. Het dient hogere doelen, die afgeleid zijn uit het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan. Het verkeerscirculatieplan moet belangrijke bijdragen leveren aan de volgende vijf ambities:

- Verbeteren leefbaarheid en gezondheid
- Aantrekkelijke (binnen)stad
- Stimuleren duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer)
- Verbeteren (economische) bereikbaarheid
- Toekomstbestendig en haalbaar



Meten, evalueren en bijsturen

Voor iedere ambitie zijn SMART indicatoren en doelstellingen uitgewerkt. Daarvoor wordt op verschillende data ingewonnen. Sommige effecten zijn pas over langere tijd waarneembaar, waardoor sommige indicatoren eens in de 2, 3, of 4 jaar worden geactualiseerd. Ieder jaar wordt een voortgangsrapportage van het Verkeerscirculatieplan opgesteld waarin trends en ontwikkelingen op de verschillende indicatoren inzichtelijk worden gemaakt. Waar mogelijk wordt data uit bestaande onderzoeksprogramma gebruikt om indicatoren in te vullen. Daardoor is het ijkmoment van de indicatoren verschillend en verdeeld over meerdere jaren.

Meer cijfers? Kijk ook op gouda.incijfers.nl

Veel cijfers over Gouda zijn ook gemakkelijk digitaal te vinden op de website ‘Gouda in cijfers’. Deze cijfers worden continue geactualiseerd. Ook het CBS en de Rijksoverheid hebben websites met cijfers over Gouda en andere gemeenten.

Kijk voor meer cijfers op:
https://gouda.incijfers.nl/
https://klimaatmonitor.databank.nl/
https://duurzaamheidsscore.nl/

GOUDA IN CIJFERS



Het beoordelingskader - van ambities naar opgaven en meetbare doelstellingen

Werken aan brede welvaart

Het verkeerscirculatieplan (VCP) dient bredere doelen dan vlot van A naar B kunnen. Het VCP is opgesteld om bij te dragen aan welvaart in de brede zin van het woord. De maatregelen uit het VCP hebben in veel gevallen niet alleen impact op de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling, maar ook op zaken zoals de beleving van openbare ruimte en emissie van CO_2. Dit wordt weerspiegeld in de wijze waarop monitoring en evaluatie is vormgegeven. Het monitoren van effecten op brede welvaart past binnen de wereldwijde Sustainable Development Goals (SDG's). Zowel brede welvaart als de SDG's zijn gericht op het duurzaam voortbrengen van welzijn (hier en nu, elders, en later).



3 Trends en ontwikkelingen

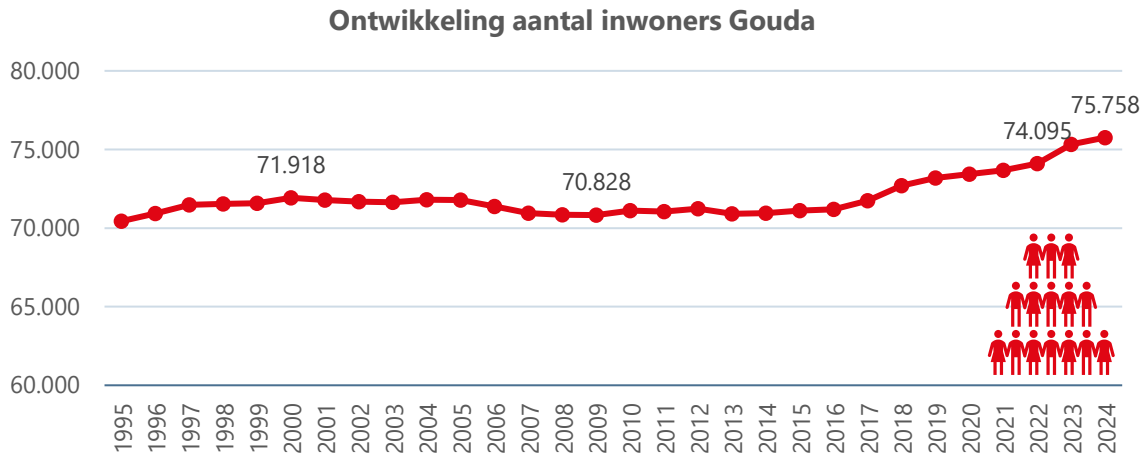
Om veranderingen in het mobiliteitssysteem goed te doorgronden is het van belang ook inzicht te hebben in veranderingen op andere vlakken zoals aantal inwoners, werkgelegenheid en economie.

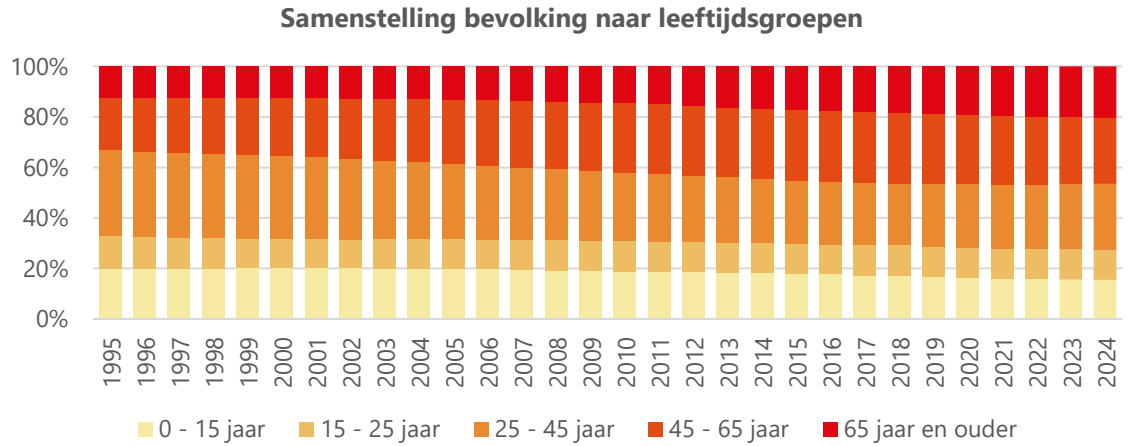


Bevolking: na jaren stabiel weer bevolkingsgroei

Na een lange periode van een gelijkblijvend inwoneraantal is Gouda de laatste jaren weer aan het groeien. Vanaf ongeveer 2016 neemt de bevolking van Gouda weer toe. Op 1 januari 2024 telde de gemeente 75.758 inwoners. Ten opzichte van 2022, het meest recente jaar uit de nulmeting, is het aantal inwoners met bijna 1.700 inwoners toegenomen. Met een toenemende bevolking neemt ook de vraag naar mobiliteit toe. Het aantal voetgangers, fietsers en verkeersbewegingen is hierdoor waarschijnlijk ook toegenomen.

Niet alleen de bevolkingsomvang verandert, ook de bevolkingssamenstelling. Net als de landelijke trend vergrijst de bevolking van Gouda. In 2024 was 20% van de bevolking van Gouda 65 jaar of ouder, in 1995 betrof dit ‘slechts’ 12%. Omgekeerd was in 2022 zo’n 16% van de bevolking 15 jaar of jonger, terwijl dit in 1995 nog 20% betrof. Een veranderende bevolkingssamenstelling heeft invloed op mobiliteit. Volwassenen hebben een ander mobiliteitsprofiel dan kinderen. Ook is het aannemelijk dat met meer volwassenen het aantal auto’s en mensen met rijbewijzen in Gouda is toegenomen, waardoor het autogebruik toeneemt.



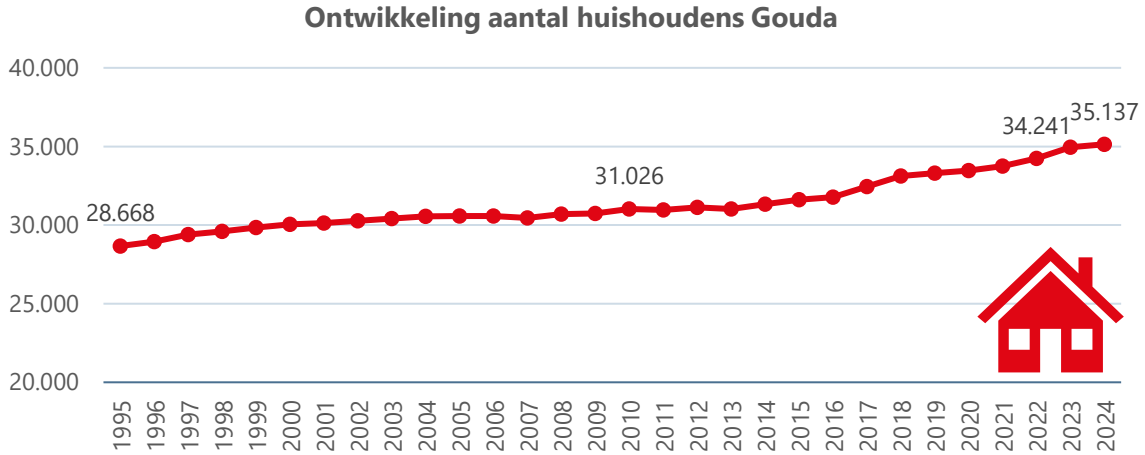


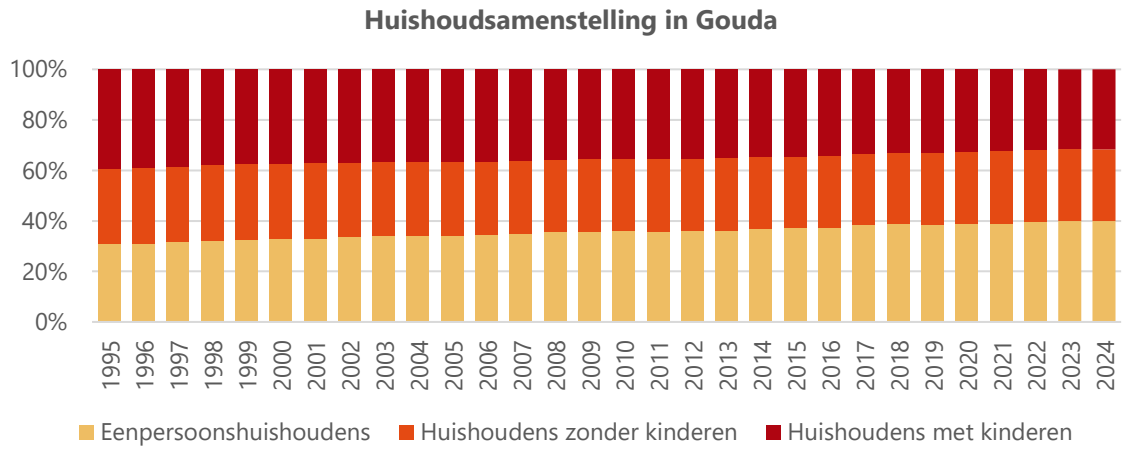
Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 en 2024

Huishoudens worden steeds kleiner

Ondanks een lange periode van een gelijkblijvend inwoneraantal is het aantal huishoudens de afgelopen 25 jaar daarentegen wel jaarlijks toegenomen. Dit komt enerzijds door de realisatie van nieuwe woningen binnen Gouda. Zo werden er in de periode 2016-2018 veel nieuwbouwwoningen opgeleverd, waardoor de stijging in aantal huishoudens bovengemiddeld was. Anderzijds verandert ook de huishoudensamenstelling. Gemiddeld genomen zijn we in de afgelopen 25 jaar met minder mensen in één huis gaan wonen. De omvang van huishoudens is kleiner geworden. Er komen steeds meer eenpersoonshuishoudens.

De verandering van huishoudens is onder meer van belang om mee te wegen in het bepalen van passende parkeernormen. Zo hebben eenpersoonshuishoudens gemiddeld genomen minder auto's per huishouden dan huishoudens met kinderen, die vaak meer afhankelijk zijn van hun auto. Daarmee is dus ook de samenstelling van huishoudens van invloed op het mobiliteitssysteem.

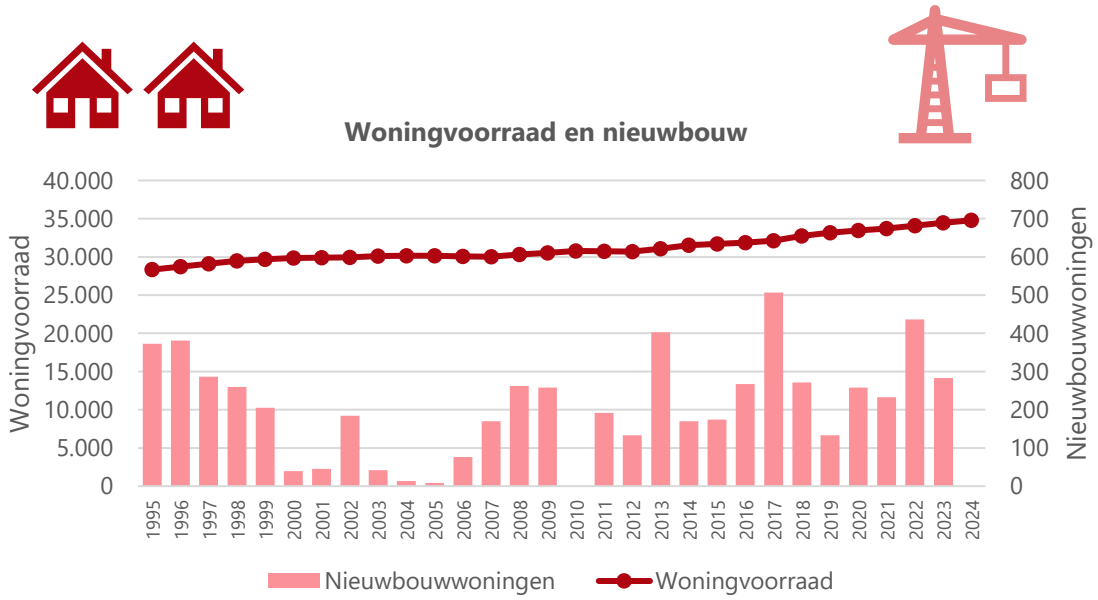




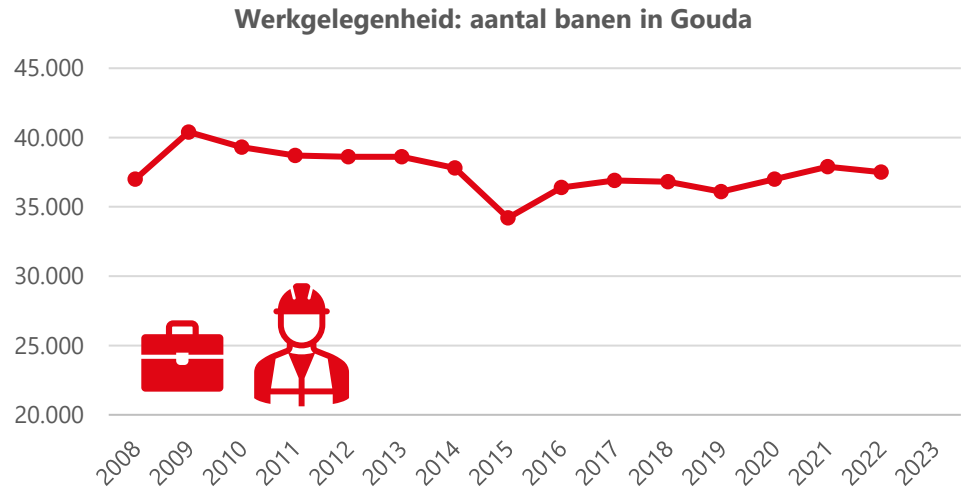
Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 en 2024

Woningvoorraad neemt toe door nieuwbouw

Een belangrijke verklaring voor het toenemende aantal inwoners en huishoudens is de groei van het aantal woningen in Gouda. Tussen 2000 en 2005 werden er maar mondjesmaat nieuwe woningen gebouwd. De afgelopen jaren daarentegen is de bouw van woningen weer aangetrokken, met in 2017 een piekproductie van ruim 500 nieuwe woningen. In 2023 werden bijna 300 nieuwe woningen opgeleverd, iets minder dan het jaar daarvoor.



Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 (en voor woningvoorraad ook 2024)



Bron: CBS
Geen update t.o.v. 0-meting

Werkgelegenheid lijkt te stabiliseren na periode van afname

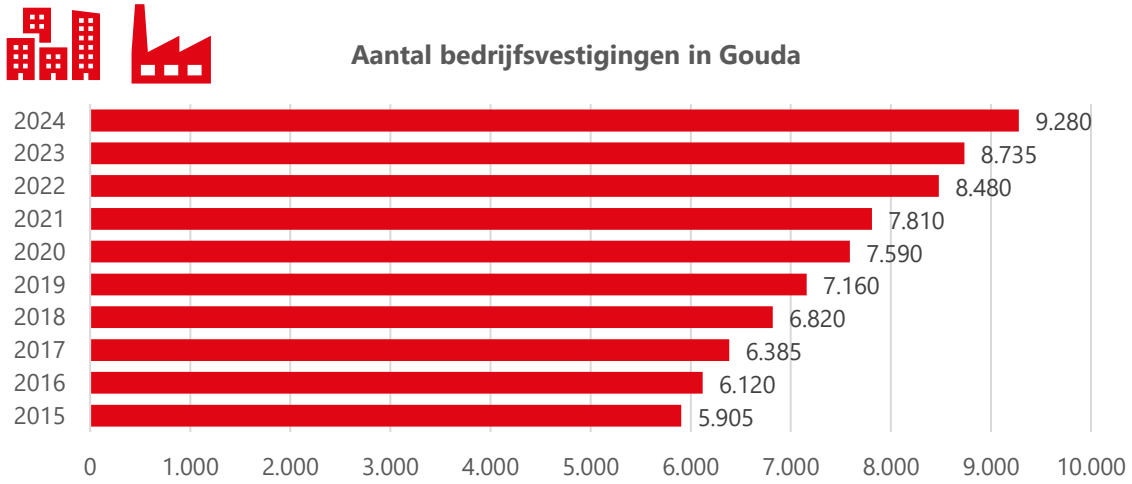
Vanaf 2015 was er, na een periode van afname en met het jaar 2015 als hoogste punt van de economische crisis, een periode van groei van het aantal banen (uitgezonderd een dip in het coronajaar 2019). Het jaar 2022 laat echter een kleine afname zien van het aantal banen in Gouda.

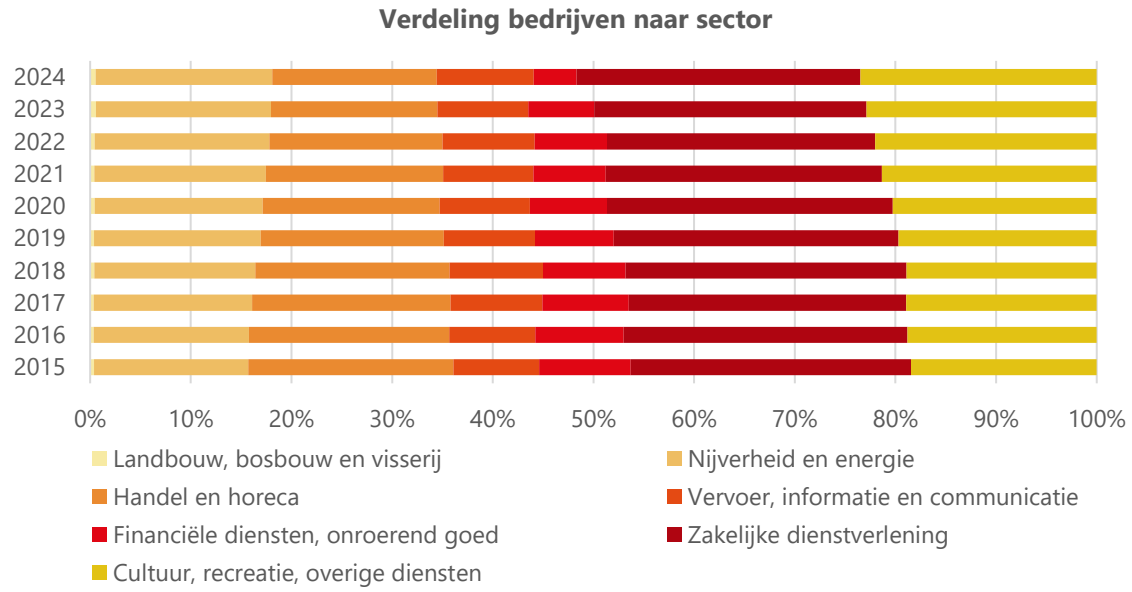
Lokale economie: aantal bedrijven in Gouda neemt toe

Ook het aantal bedrijven in Gouda neemt de laatste jaren toe. Het aantal bedrijven stijgt verhoudingsgewijs harder dan het aantal banen. Sinds 2015 steeg het aantal banen in Gouda met 10% en het aantal bedrijven met 57%. Mogelijk komt dit door een toename van het aantal ZZP'ers, wat een landelijke trend is. Daarmee zegt het aantal bedrijven niet zo veel over de invloeden op het mobiliteitssysteem. De impact van een bedrijf op mobiliteit loopt door de wisselende aard sterk uiteen.

Wel relevant is het type bedrijvigheid wat in Gouda is gevestigd. De grootste sector in Gouda is de *Zakelijke dienstverlening*, gevolg door *Handel en Horeca* en *Nijverheid en Energie*. Ook aanzienlijk is de sector *Cultuur en recreatie*. Gouda kent verschillende bedrijventerrein, ieder met zijn eigen identiteit en bedrijvigheid. De Goudse Poort is vooral gericht op Zakelijke Dienstverlening en Handel (detailhandel), terwijl op de Schielandse Hogezeedijk vooral veel maakindustrie is gevestigd. De sector landbouw is in Gouda bijna niet aanwezig, doordat Gouda haast geen buitengebied kent.

Handel en horeca en *Cultuur en recreatie* zijn sectoren die veel op consumenten en bezoekers gericht zijn en gedurende de dag mobiliteit genereren. Terwijl *Zakelijke dienstverlening* of *Nijverheid en energie* vooral woon-werk verkeer genereren wat meer geconcentreerd is in de ochtend- en avondspits.

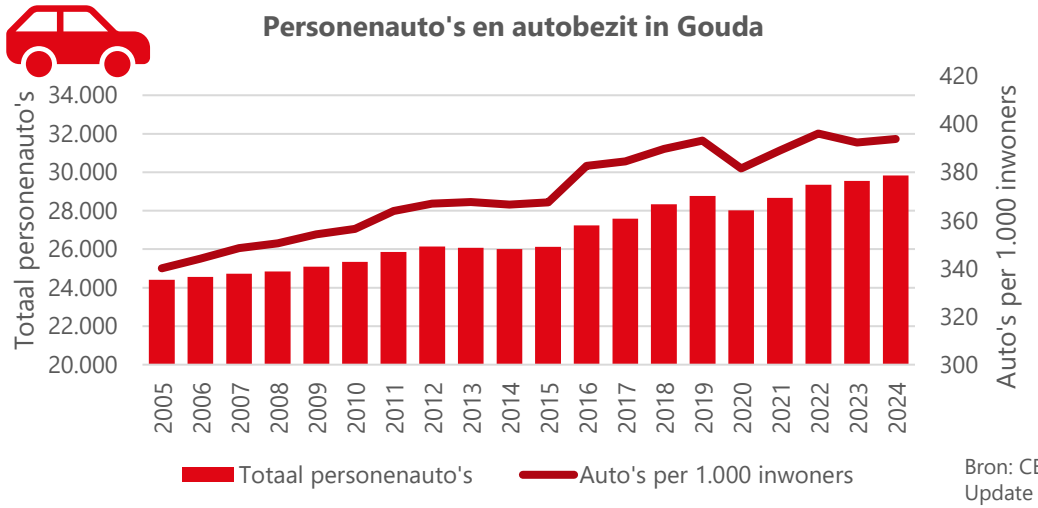




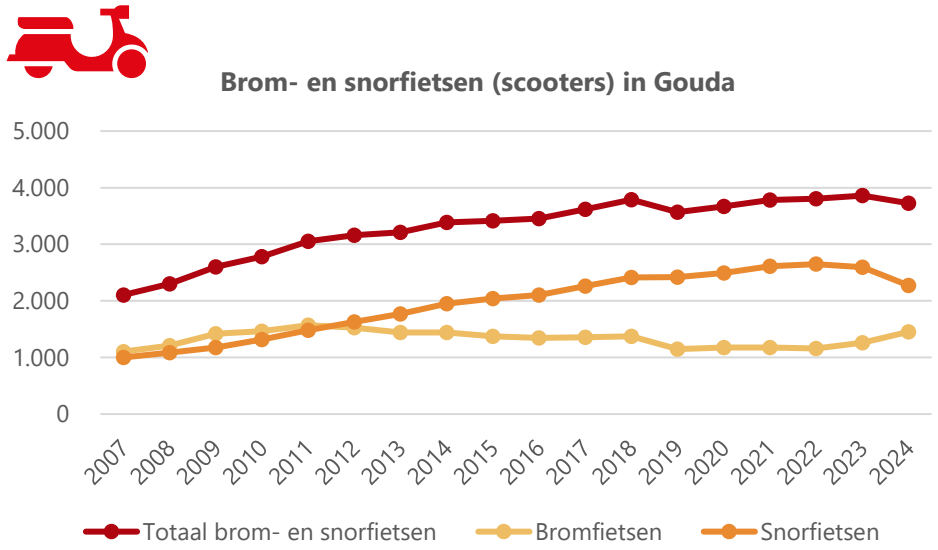
Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2021 t/m 2024

Autobezit neemt gestaag toe

Het aantal personenauto's in Gouda is de afgelopen 18 jaar toegenomen. In 2005 waren er nog een kleine 25.000 auto's in Gouda, in 2024 waren dit er inmiddels bijna 30.000. Deze groei komt enerzijds door de toegenomen bevolking, zo zijn in de periode 2016-2019 flink wat nieuwbouwwoningen opgeleverd waar ook extra parkeerplaatsen zijn aangelegd en dus auto's voor de deur staan. Anderzijds wordt de groei ook veroorzaakt door een toenemend autobezit. Per 1.000 inwoners neemt het aantal auto's al behoorlijk wat jaren toe. Dit kan voor een hogere druk op de openbare ruimte zorgen en mogelijk voor tekort aan parkeerplaatsen. Opvallend is echter dat 2024 juist een daling laat zien van het aantal auto's per 1.000 inwoners t.o.v. 2022. Het aantal inwoners is in 2023 en 2024 harder gestegen dan het aantal personenauto's.



Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 en 2024



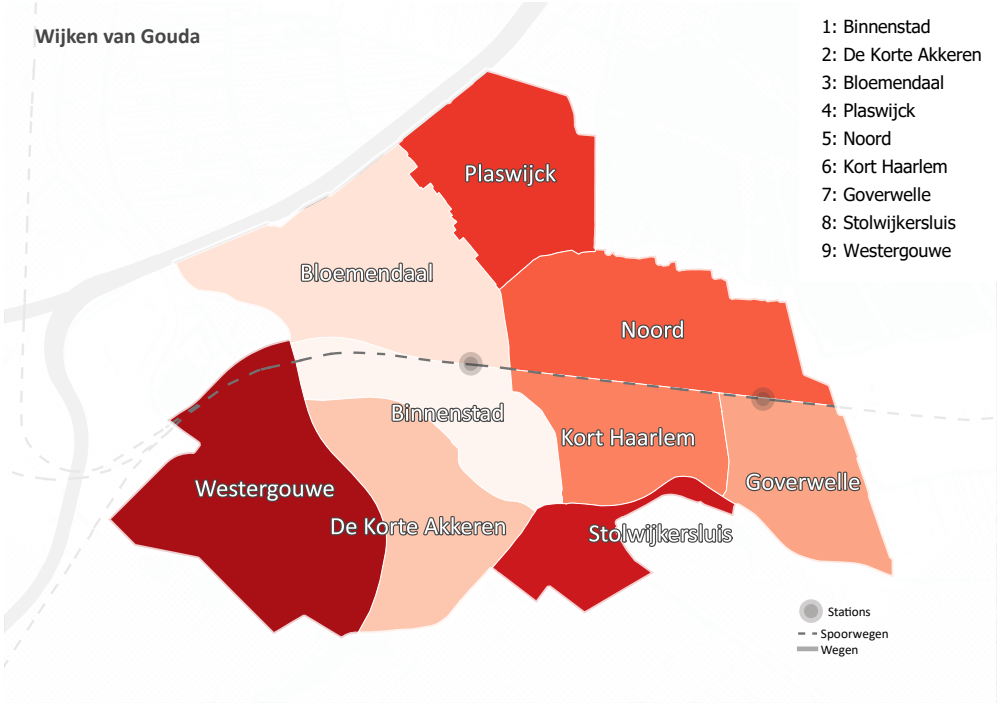
Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 en 2024

Forse toename van snorfietsen

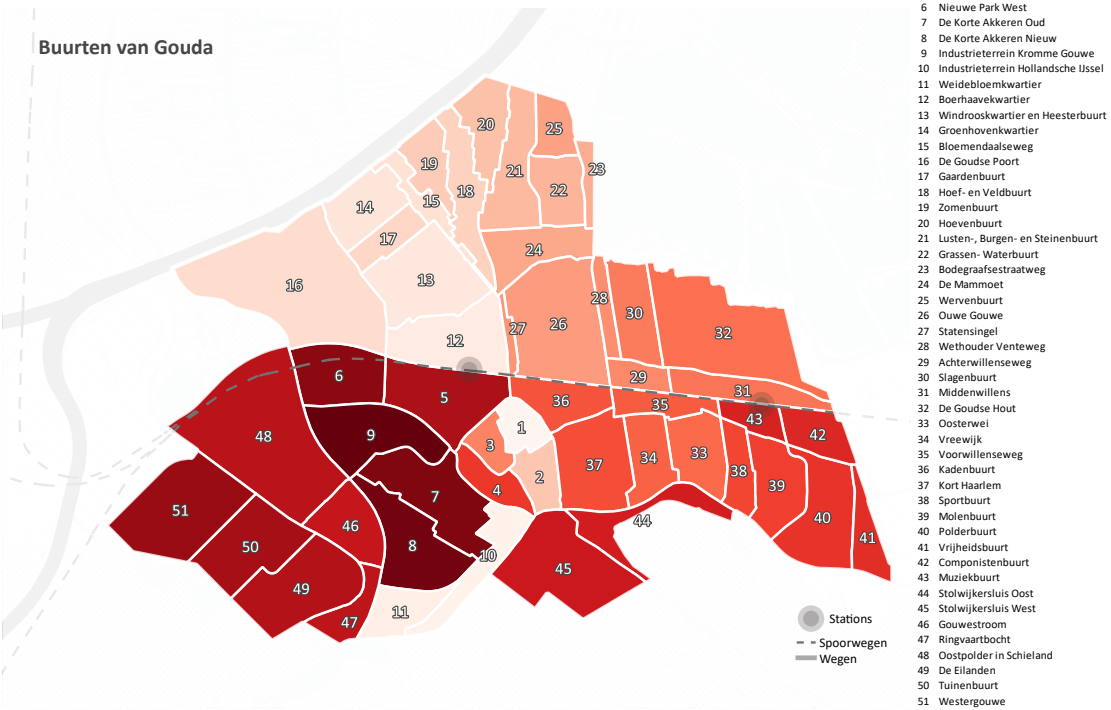
Het aantal brom- en snorfietsen in Gouda nam vanaf 2007 tot 2023 flink toe. In 16 jaar is het aantal voertuigen met een bromfietskenteken (blauw of geel kentekenplaatje) bijna verdubbeld. Deze trend is ook landelijk zichtbaar, en komt bijna geheel door de sterk toegenomen populariteit van de snorfiets.
In 2024 is het aantal brom- en snorfietsen echter lager dan in 2023. Een mogelijke oorzaak hiervan is dat vanaf 1 januari 2023 een landelijke helmplicht is ingevoerd voor bestuurders van snorfietsen. Dit kan hebben geleid tot een verminderde populariteit van de snorfiets/snorscooter. Het aantal bromfietsen laat daarentegen juist een toename zien. Snorfietsen mogen op het fietspad; bromfietsen niet.

Statistieken op wijk- en buurtniveau

Op de hiernavolgende pagina's zijn inzichten op wijk- en/of buurtniveau weergegeven van bijvoorbeeld de bevolkingssamenstelling. Trends en ontwikkelingen kunnen van wijk tot wijk verschillen, maar ook kunnen verschillen tussen wijken en buurten tot diepere inzichten leiden. Gebruikt gemaakt is van de CBS indeling van Gouda naar wijken en buurten.

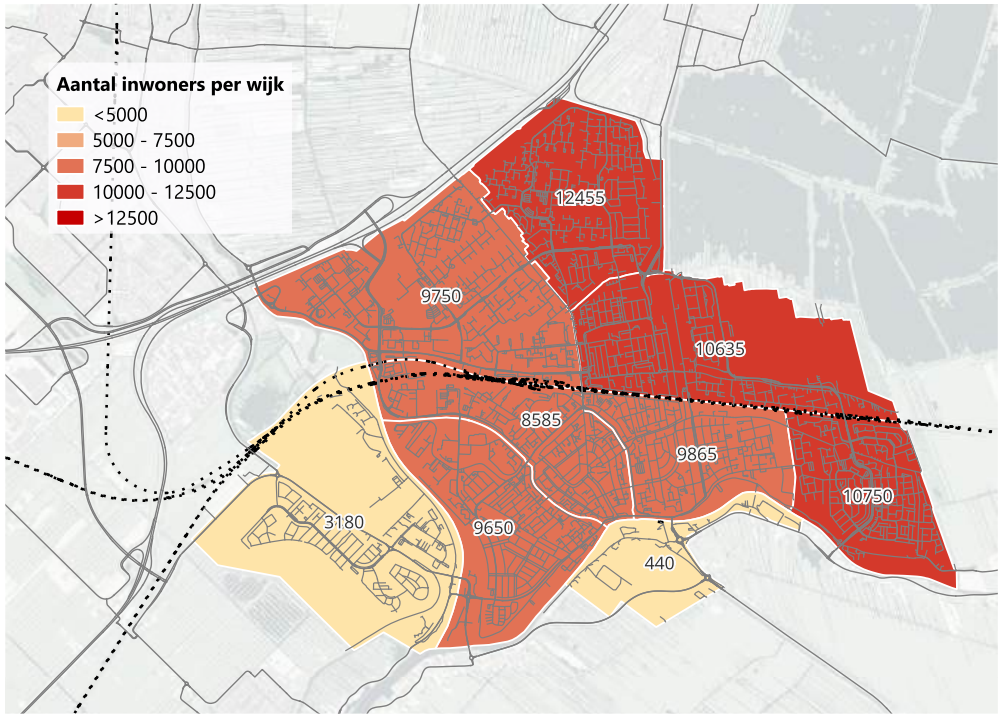


Gouda is door het CBS onderverdeeld in 9 wijken en 51 buurten. De wijken en buurten zijn veelal door geografische elementen afgebakend zoals de rivieren de Gouwe en de Hollandse IJssel, de spoorlijn of door (lint-)wegen (bv. de Bloemendaalseweg).



Meeste inwoners aan de oostkant van Gouda

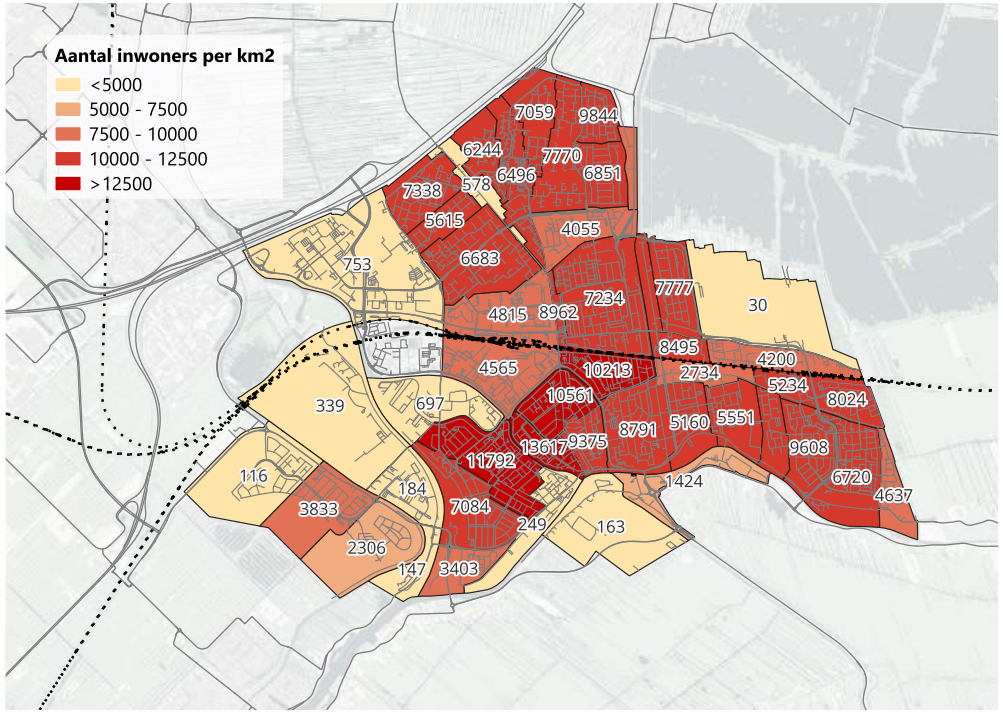
De meeste inwoners wonen in de wijken ten oosten van de Bloemendaalseweg en de binnenstad. Dat komt ook doordat de bedrijventerreinen juist aan de westkant zijn gelegen dichtbij het water en het hoofdwegennet.



Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 i.p.v. 2022

Hoogste inwonerdichtheid in oudere buurten in/rond binnenstad

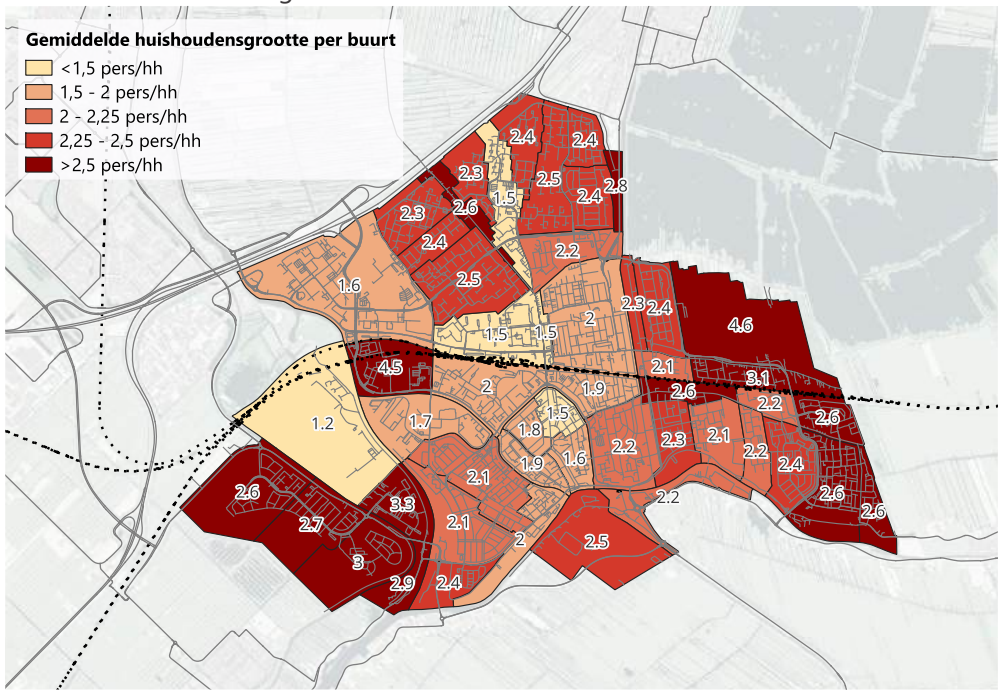
Relatief gezien kennen met name de oudere buurten van Gouda in en rondom de historische binnenstad de hoogste inwonerdichtheid. Deze buurten zijn vaak minder ruim opgezet dan nieuwere wijken. Het oudste deel van Korte Akkeren, de westkant van de binnenstad (Raam en omgeving), de Kadebuurt maar ook de Wervenbuurt in de Noordoosthoek van Plaswijck kennen de hoogste inwonerdichtheid.



Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 i.p.v. 2022

Kleinste huishoudens in binnenstad en Gouda-Noord

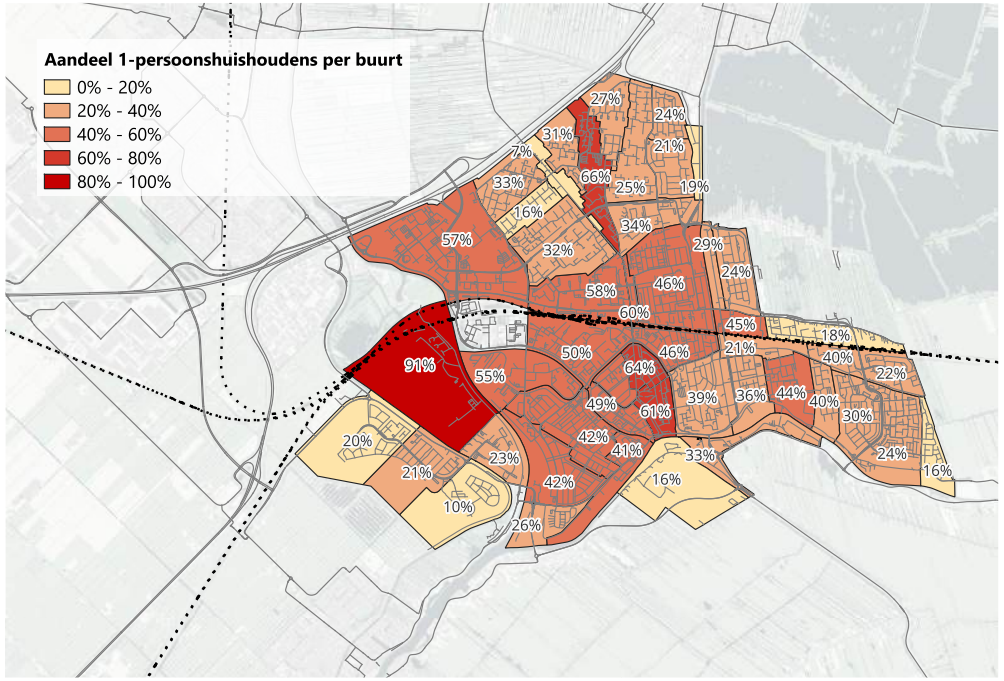
De binnenstad en Gouda-Noord kennen gemiddeld gezien de kleinste huishoudens. Hier komen relatief veel eenpersoonshuishoudens voor. In sommige buurten zijn tot wel 64% van alle huishoudens eenpersoonshuishoudens. Dit zijn vooral buurten met relatief veel appartementen, waarin gemiddeld genomen vaak minder mensen wonen en minder vaak gezinnen met meerdere kinderen.



Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 i.p.v. 2022

In de andere buurten van Gouda varieert de gemiddelde huishoudengrootte zo rond de 2.2 en 2.8 personen per huishouden.

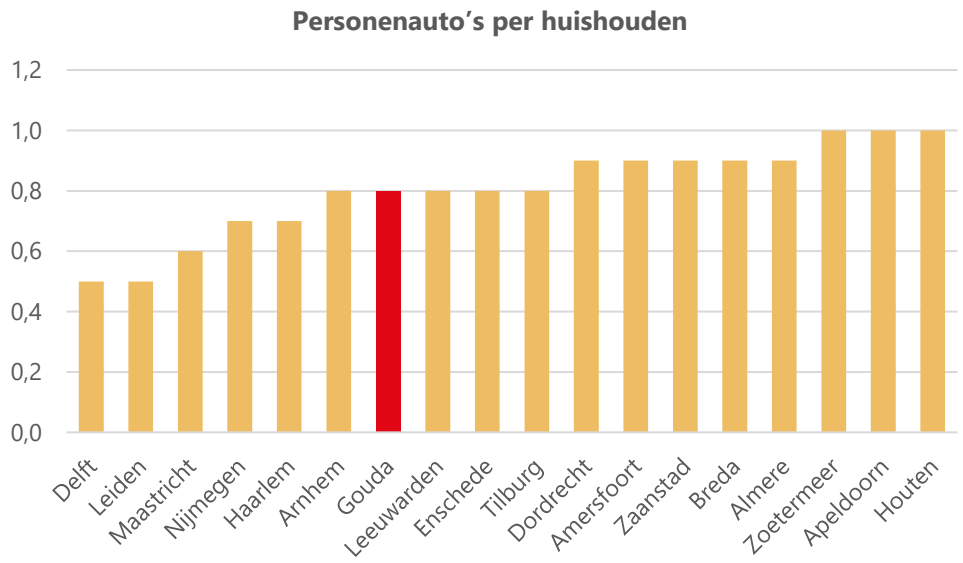
NB. De Goudse Hout, Nieuwe Park West, Oostpolder in Schieland laten behoorlijk afwijkende cijfers zien. Dit komt vooral doordat hier weinig huishoudens zijn gelegen of maar beperkte data beschikbaar is.



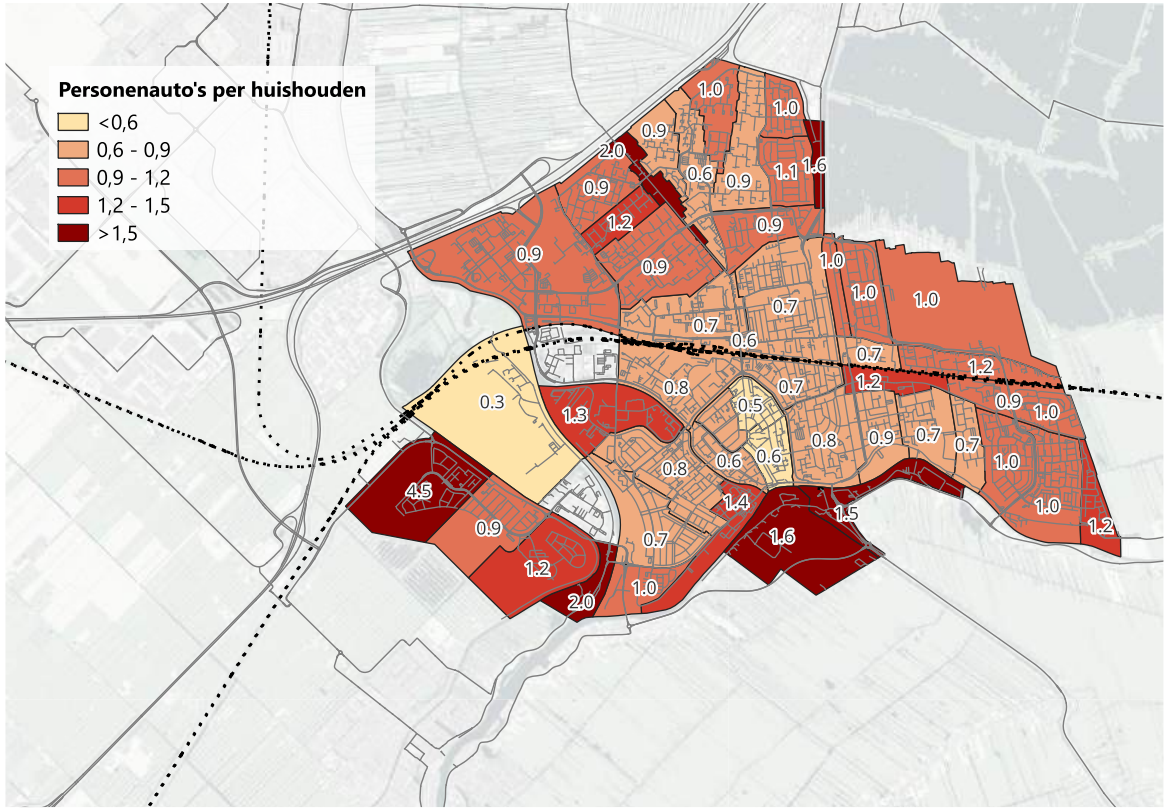
Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 i.p.v. 2022

Autobezit per huishouden

Huishoudens in Gouda bezitten in 2023 gemiddeld 0,8 auto's per huishouden. Daarmee ligt het autobezit onder het Nederlands gemiddelde, en is het autobezit ook relatief laag in vergelijking met andere steden (zonder universiteit). Als verder wordt ingezoomd verschilt het autobezit behoorlijk tussen de buurten. Aan de randen van de stad is het autobezit per huishouden hoger dan in de buurten in en rond de binnenstad.



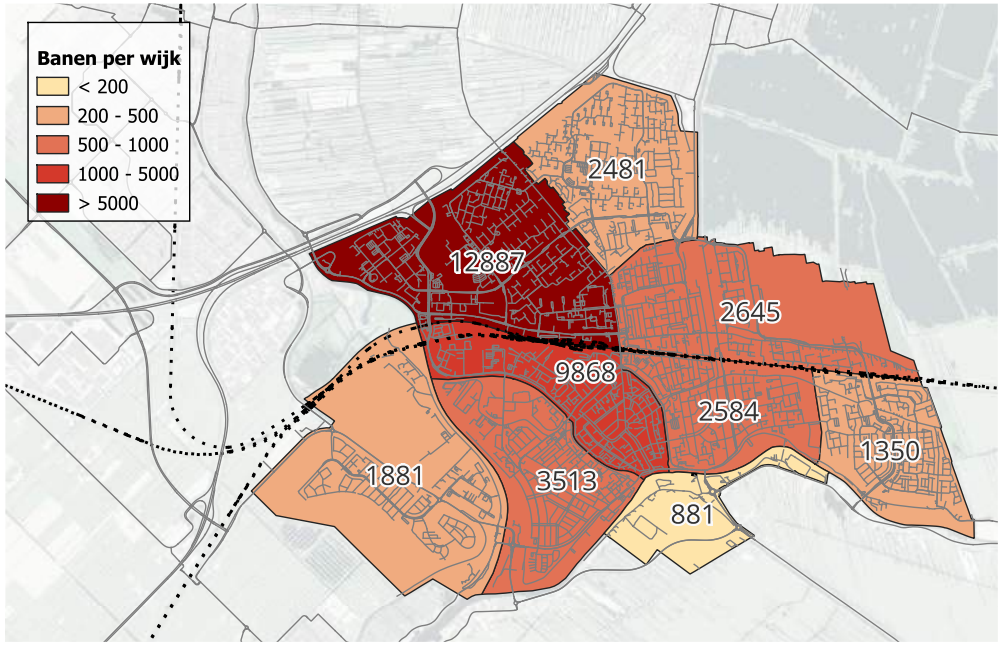
Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 i.p.v. 2020



Bron: CBS
Update t.o.v. 0-meting: 2023 i.p.v. 2019

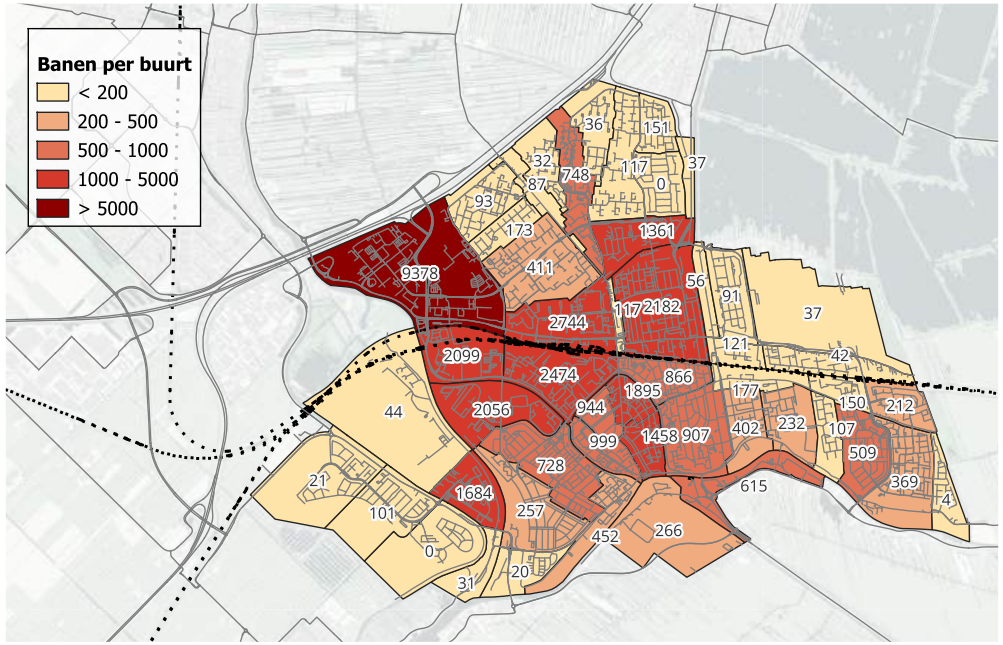
Werkgelegenheid

Woon-werkverkeer maakt een substantieel deel uit van de totale mobiliteit. Ook vragen locaties met veel werkgelegenheid mogelijk om een ander bereikbaarheidsniveau dan woonbuurten. Gouda heeft verschillende bedrijventerreinen en kantorenparken, die veelal aan de westkant zijn gelegen aan de Gouwe. Ook in de binnenstad zijn veel bedrijfjes die werkgelegenheid bieden.



Bron: Mobiliteitsspectrum
Update t.o.v. 0-meting: 2022 i.p.v. 2020

Op de kaart zijn ook goed gebieden zichtbaar waar relatief weinig banen zijn gelegen, zoals delen van Plaswijck, Bloemendaal, Achterwillens en Goverwelle. Veruit de meesten banen zijn op de Goudse Poort gelegen. Hier bevinden zich kantoren, detailhandelsbedrijven, maar ook werkplaatsen en industrieachtige bedrijven. Dit trekt veel woon-werkverkeer aan wat zich vaak concentreert in de ochtend- en avondspits.



Bron: Mobiliteitsspectrum
Update t.o.v. 0-meting: 2022 i.p.v. 2020

4 Leefbaarheid & Gezondheid

Dit hoofdstuk geeft de stand van zaken weer van de indicatoren die bij moeten dragen aan meer leefbaarheid en gezondheid in Gouda. Dit gaat dan over zaken als de hoeveelheid verkeer door woonwijken, de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.



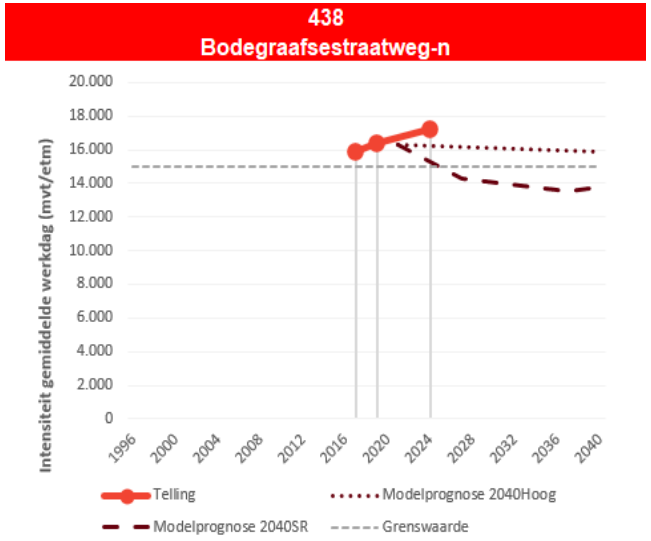
Verkeersintensiteiten

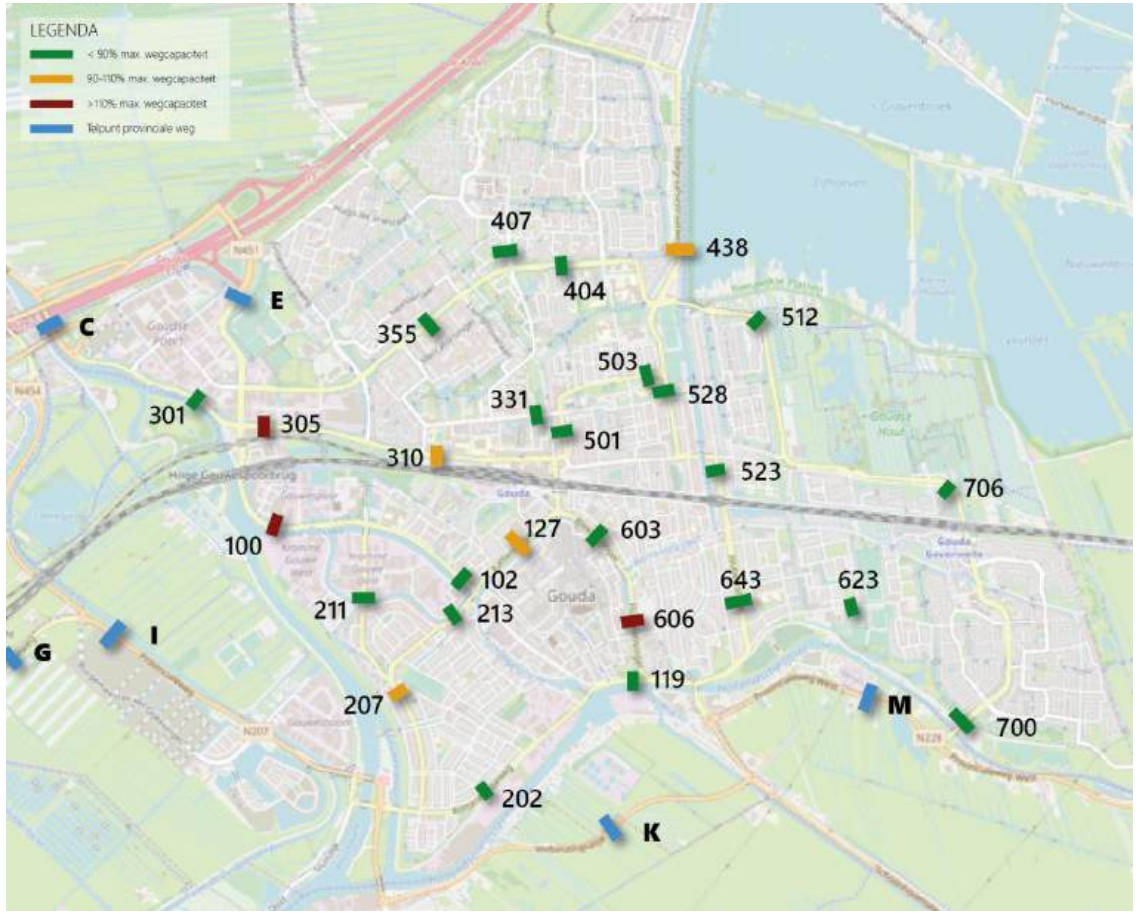
Op een groot aantal wegen in Gouda worden periodiek verkeerstellingen gedaan om de verkeersdrukte en het verloop daarin inzichtelijk te maken. Het wegennet is ingedeeld in verschillende type wegen, en elk wegtype heeft een bijpassende maximaal wenselijke verkeersintensiteit. Het kan zijn dat de verkeersdruk op een weg of een straat boven dit maximum uitkomt. Dan is er een opgave om de verkeersdruk te verminderen. Met het verkeerscirculatieplan wordt daar aan gewerkt.

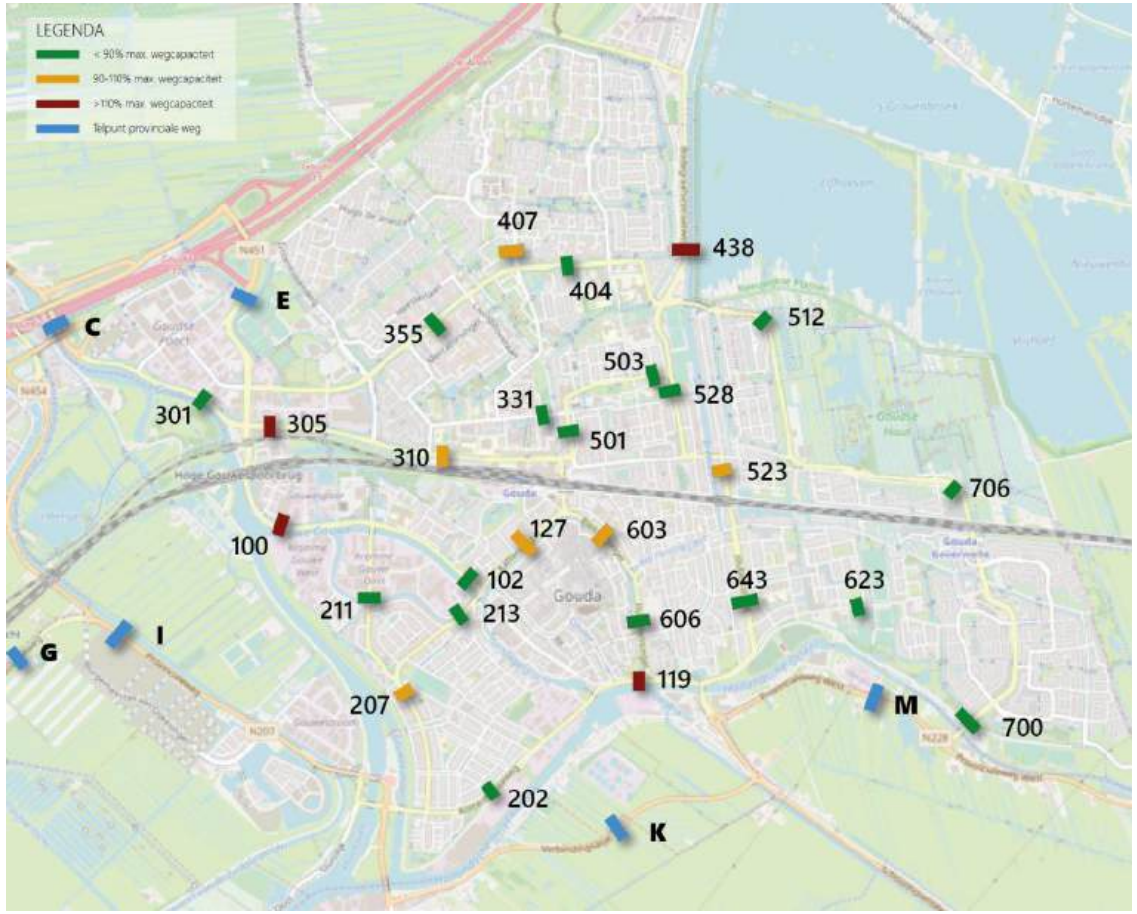
Op de kaarten op de volgende pagina is weergegeven in welke mate de verkeersintensiteit van de laatste telling voldoet aan de maximale grenswaarde. De rode locaties kennen de grootste opgave om de verkeersdruk te verminderen. Op de groene locaties zijn de verkeersintensiteiten passend voor de wegfunctie.

Ten opzichte van de 0-meting is op drie locaties de verkeersintensiteit toegenomen van minder dan 90% van de max. wegcapaciteit naar 90-110% van de max. wegcapaciteit. Dit gaat om de telpunten op de Ridder van Catsweg (407), Zwarteweg (523) en Blekerssingel (623). Op de Bodegraafsestraatweg (438) is de verkeersintensiteit toegenomen naar meer dan 109% van de max. wegcapaciteit naar 115% van de max. wegcapaciteit (zie figuur rechts).

In bijlage 2 zijn voor alle meetlocaties vergelijkbare grafieken opgenomen die het verloop van de verkeersdruk over de afgelopen jaren heen weergeven. De beschikbaarheid van verkeerstellingen verschilt. In de afgelopen jaren zijn op verschillende locaties en verschillende momenten gemeten. Alle representatieve tellingen zijn gebruik om de historische ontwikkeling te schetsen.



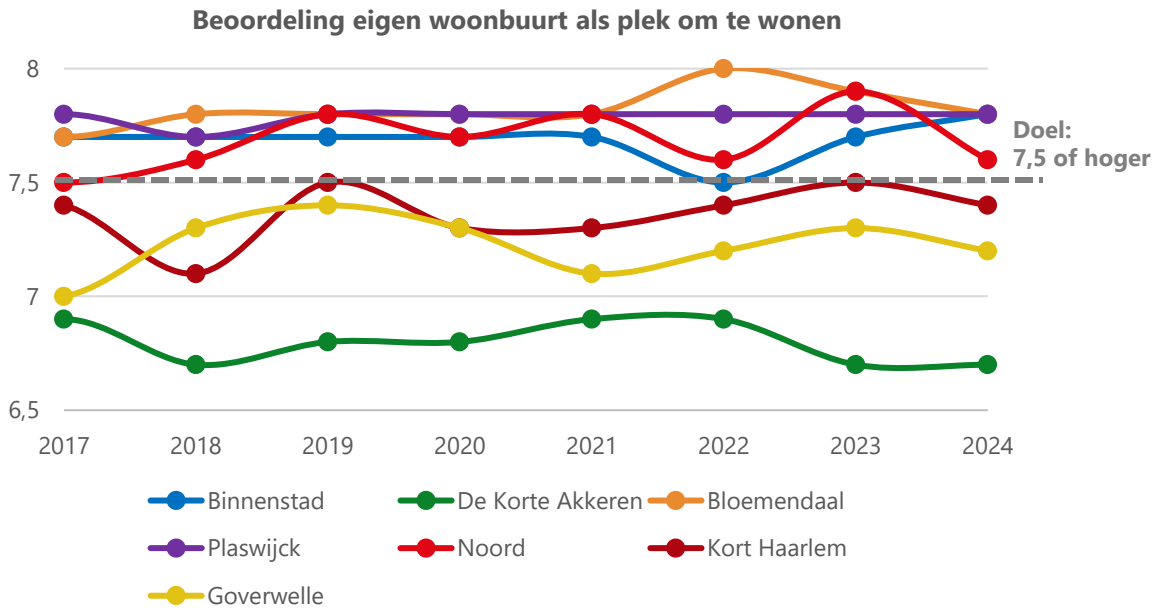

LEGENDA
< 90% max. wegcapaciteit
90-110% max. wegcapaciteit
>110% max. wegcapaciteit
Telpunt provinciale weg
407
438
404
E
C
355
512
503
528
331
301
305
501
310
523
706
127
603
100
102
643
623
211
213
606
G
I
119
207
M
700
202
K


LEGENDA
< 90% max. wegcapaciteit
90-110% max. wegcapaciteit
>110% max. wegcapaciteit
Telpunt provinciale weg
407
438
404
E
C
355
512
503
528
331
301
305
501
310
523
706
127
603
100
102
643
623
211
213
606
G
I
119
207
M
700
202
K

Leefbaarheid woonbuurten

De gemeente voert jaarlijks een stadspeiling uit om de ervaringen van inwoners te peilen op tal van onderwerpen, waaronder ook de leefbaarheid. Hoe prettig is het wonen in Gouda? De leefbaarheid van een locatie wordt door tal van aspecten beïnvloed. De uitstraling van de wijk, de bevolkingssamenstelling, het veiligheidsgevoel, de bereikbaarheid van de wijk, het kan allemaal meespelen in de perceptie van inwoners hoe prettig zij wonen. Het is goed om te beseffen dat het VCP zelf een beperkte relatie heeft met deze indicator.

Gemiddeld scoort iedere wijk ruim voldoende. Doelstelling is dat in 2040 in iedere wijk bewoners de leefbaarheid met een 7,5 of hoger beoordelen. Op dit moment geldt dat voor 4 van de 7 wijken. In De Korte Akkeren, Goverwelle en Kort Haarlem ligt het gemiddelde cijfer nog onder de 7,5. Opvallend is dat, tegen de trend van de afgelopen jaren, inwoners van De Korte Akkeren en Bloemendaal in 2023 en 2024 minder tevreden zijn ten opzichte van 2022. De tevredenheid is in beide wijken met 0,2 punten gedaald. In de meeste andere wijken is de tevredenheid over de leefbaarheid in 2024 gelijk aan 2022. In de binnenstad is de tevredenheid toegenomen van een 7,5 naar een 7,8.

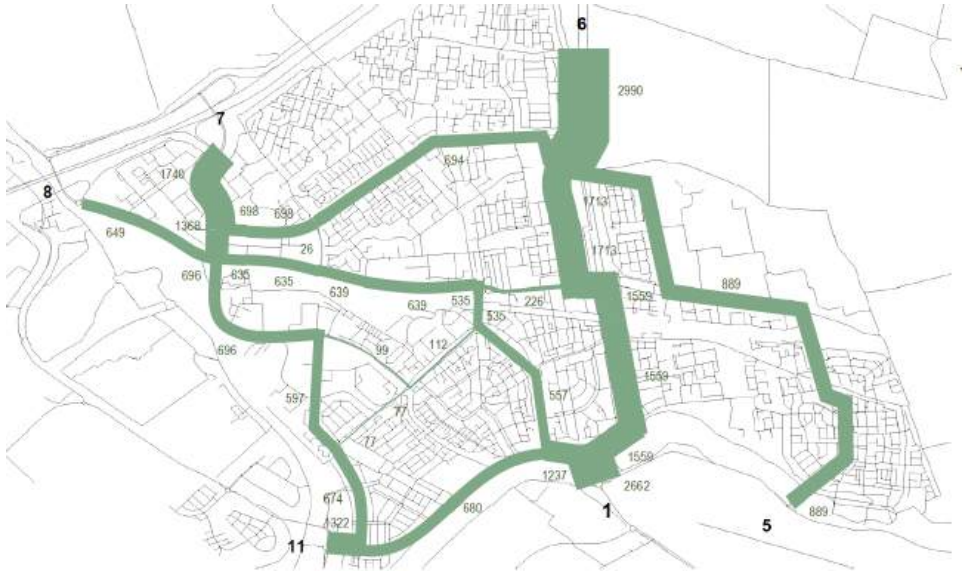


Bron: Stadspeling gemeente Gouda / www.goudaincijfers.nl
Update t.o.v. 0-meting: 2022, 2023 en 2024

Sluipverkeer door Gouda

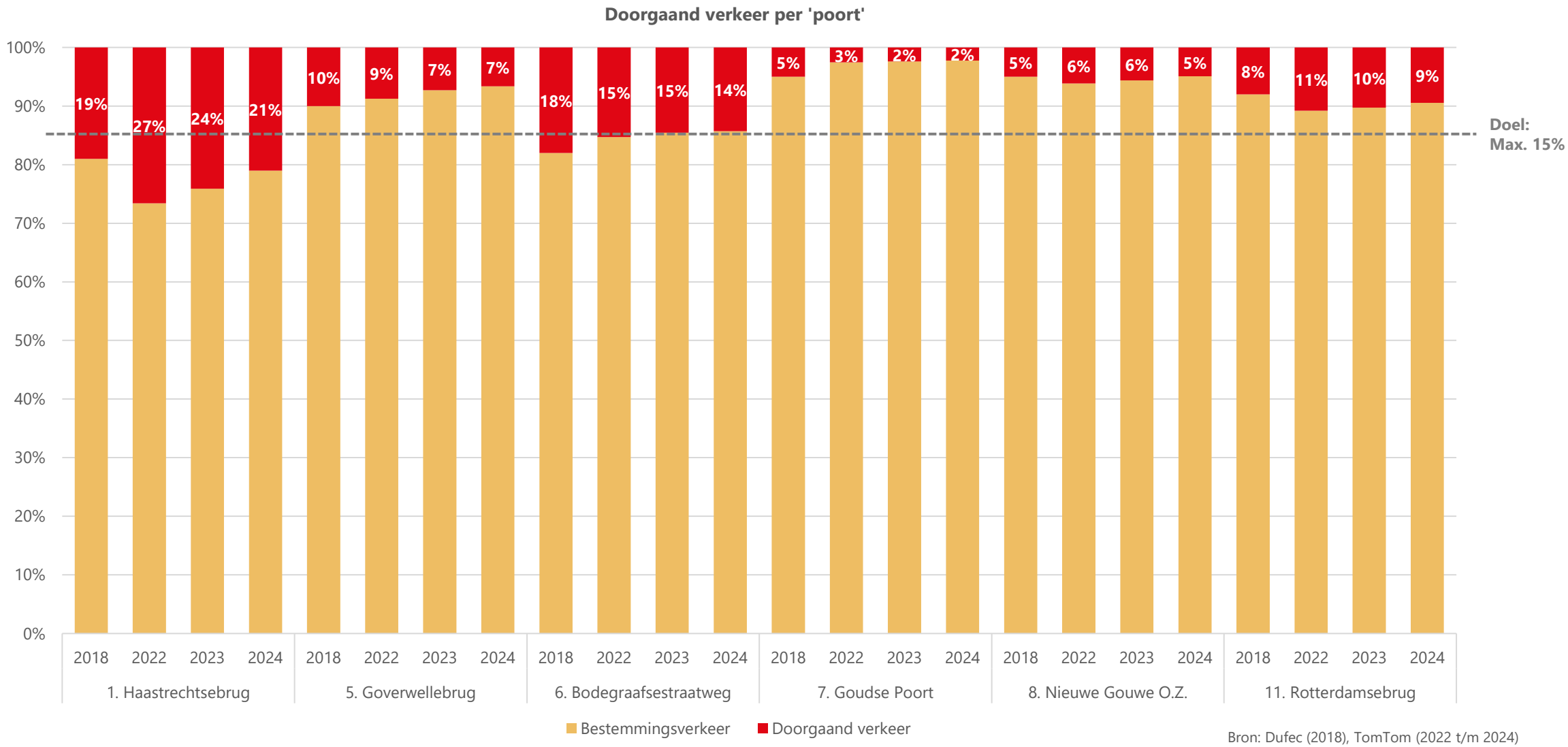
Verkeer kan hinder veroorzaken in straten voor aanwonenden, voetgangers, fietsers, etc. Daarom dient doorgaand verkeer (verkeer zonder herkomst of bestemming in Gouda) zoveel mogelijk over de rijkswegen en/of provinciale wegen te rijden. Op diverse routes door Gouda heen sprake is sprake van doorgaand verkeer. Het doel is om dit doorgaande verkeer te beperken tot maximaal 15% van het totale verkeer.

Doorgaand verkeer per route (2018)



Bron: Dufec (2018), Kentekenonderzoek Gouda
Geen update t.o.v. 0-meting

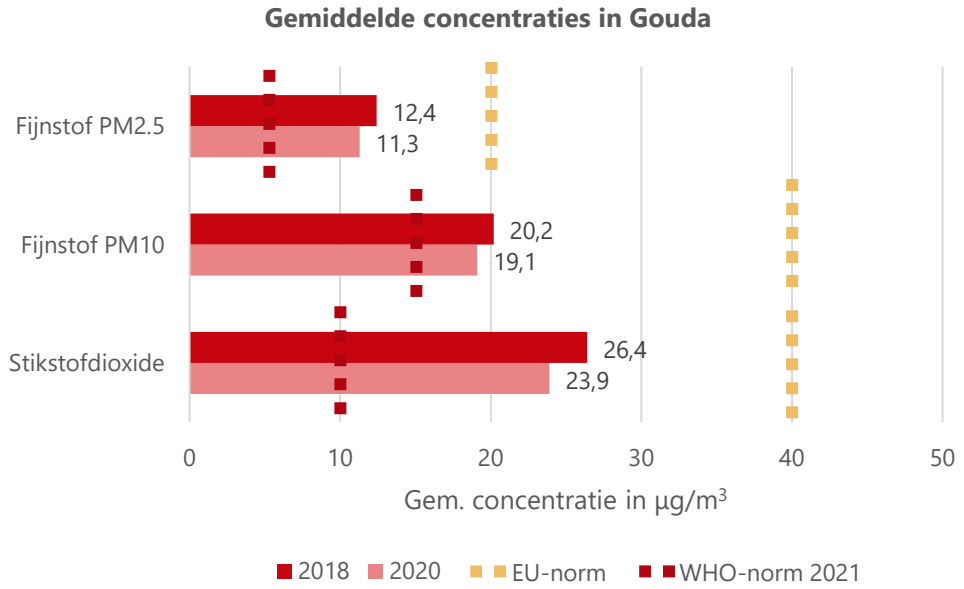
De grootste stroom doorgaand verkeer rijdt op de route via de Bodegraafsestraatweg en de Haastrechtsebrug. Dit is verkeer wat tussen Reeuwijk en de Krimpenerwaard rijdt, maar ook verkeer van en naar de A12. Zo'n 14% van het verkeer op de Bodegraafsestraatweg is doorgaand verkeer en heeft geen herkomst of bestemming in Gouda. Dit is een lichte daling ten opzichte van 2022 en 2023. Van het verkeer dat over de Haastrechtsebrug rijdt was in 2024 21% doorgaand verkeer. Hiermee is het aandeel doorgaand verkeer afgenomen ten opzichte van 2022 en 2023. Op de andere poorten bedraagt het doorgaande verkeer 2% tot 10% van het totaal.



Bron: Dufec (2018), TomTom (2022 t/m 2024)
Update t.o.v. 0-meting: 2023 en 2024

Luchtkwaliteit: emissies stikstof, fijnstof en roet

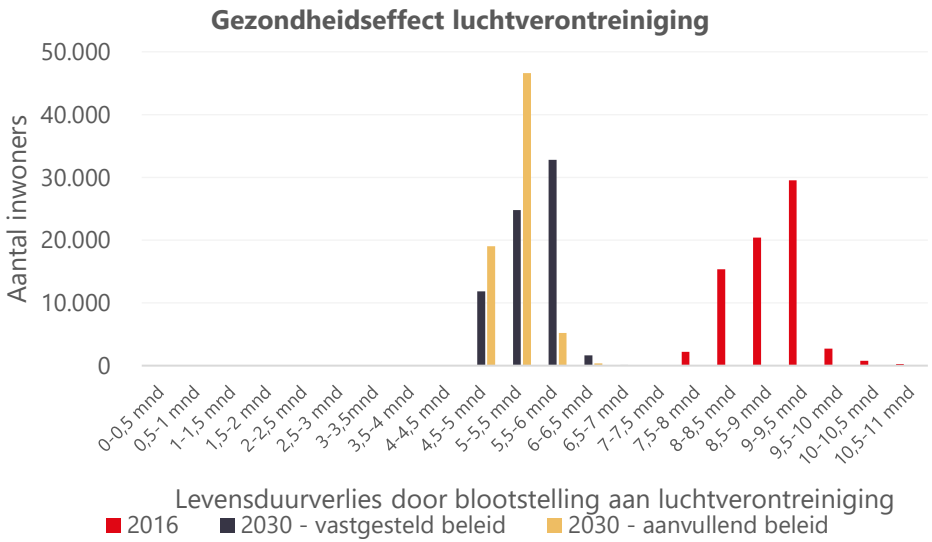
Gouda heeft het Schone Lucht Akkoord getekend, en zet zich daarmee in om de luchtkwaliteit verder te verbeteren door maatregelen te treffen om de uitstoot te verminderen. De gemiddelde fijnstof- en stikstofdioxideconcentraties voldoen aan de EU-norm, maar niet aan de WHO-normen. Doel is om in 2040 in heel Gouda aan de WHO-norm te voldoen. De hoogste concentraties zijn gemeten langs de drukkere wegen (Goudse Poort) en de wegen rond het centrum en station Gouda.



Bron: Dashboard Duurzaam Gouda 0.0, NSL-monitoring & ODMH
Geen update t.o.v. 0-meting

Gezondheidseffect luchtkwaliteit

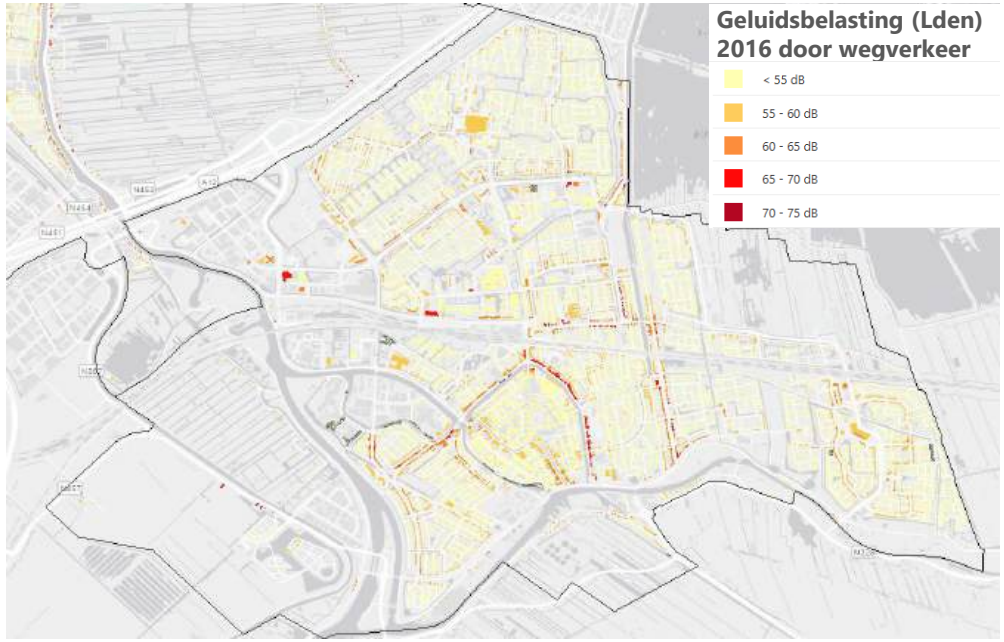
De luchtkwaliteit heeft invloed op de gezondheid en kan voor levensduurverlies zorgen door blootstellingen aan verontreinigingen. De grafiek hieronder geeft aan voor hoeveel inwoners geldt dat zij een bepaald aantal maanden aan levensduurverlies hebben als gevolg van luchtverontreiniging. In 2016 zorgde luchtverontreiniging in Gouda gemiddeld voor zo'n 9 maanden levensduurverlies per inwoner. In het kader van het Schone Lucht Akkoord is beleid ontwikkeld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Uitvoering van dit beleid zorgt voor minder levensduurverlies onder inwoners van Gouda. Doel is om in 2030 50% gezondheidswinst te realiseren t.o.v. 2016.



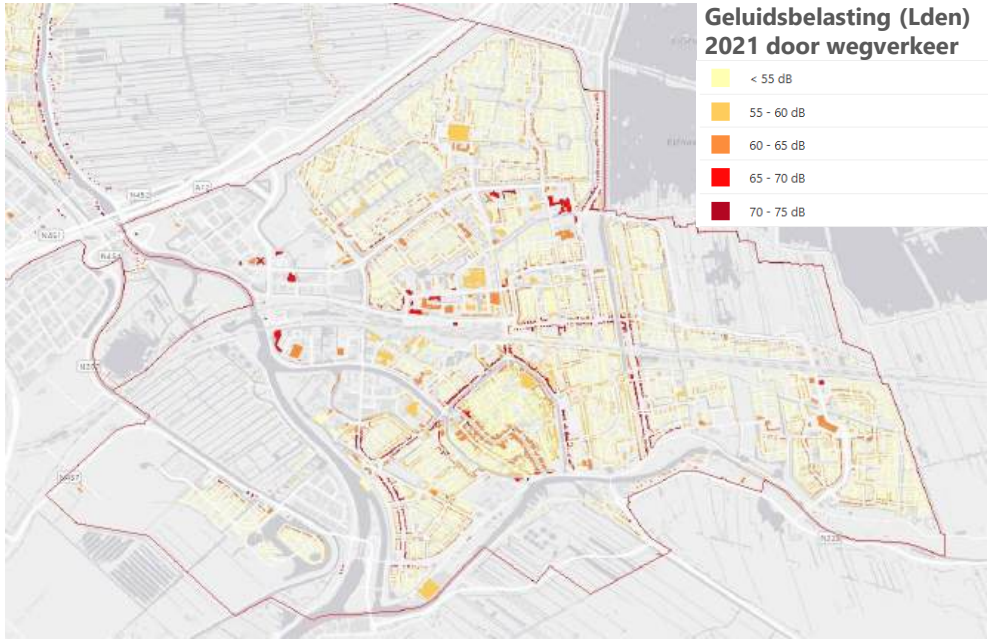
Bron: RIVM (2022), Monitoring effecten Schone Lucht Akkoord
Geen update t.o.v. 0-meting

Geluidsoverlast door wegverkeer

Verkeer produceert geluid door de motor en door rolweerstand over het wegdek. Dit kan voor hinder bij aanwonenden zorgen. Langs een aantal wegen komen te hoge geluidsbelastingen voor, onder andere langs de Blekerssingel, Fluwelensingel, Joubertstraat en Graaf Florisweg. Het doel is dat in 2030 alle geluidsoverschrijdingen zijn weggenomen of huizen zijn gesaneerd om geluidshinder te voorkomen. Onderstaande figuren tonen de geluidsbelasting door wegverkeer voor gebouwen in Gouda. Ten opzichte van de 0-meting (figuur links) is het aantal locaties met een hoge geluidsbelasting toegenomen, vooral op de Kattensingel, Koningin Wilhelminaweg, Joubertstraat, Burgemeester Jamessingel en Bodegraafsestraatweg. De toename is een resultaat van toepassing van een verfijndere methode. De geluidskaart van 2021 is bepaald met de verplichte EU-rekenmethode Cnossos. Deze methode rekent hogere geluidsbelastingen uit dan de standaard rekenmethode in Nederland. Dit komt doordat de emissiefactoren voor het wegverkeer te hoog in de methode zijn toegepast. Dit wordt aangepast bij het opstellen van de volgende ronde geluidskaarten.



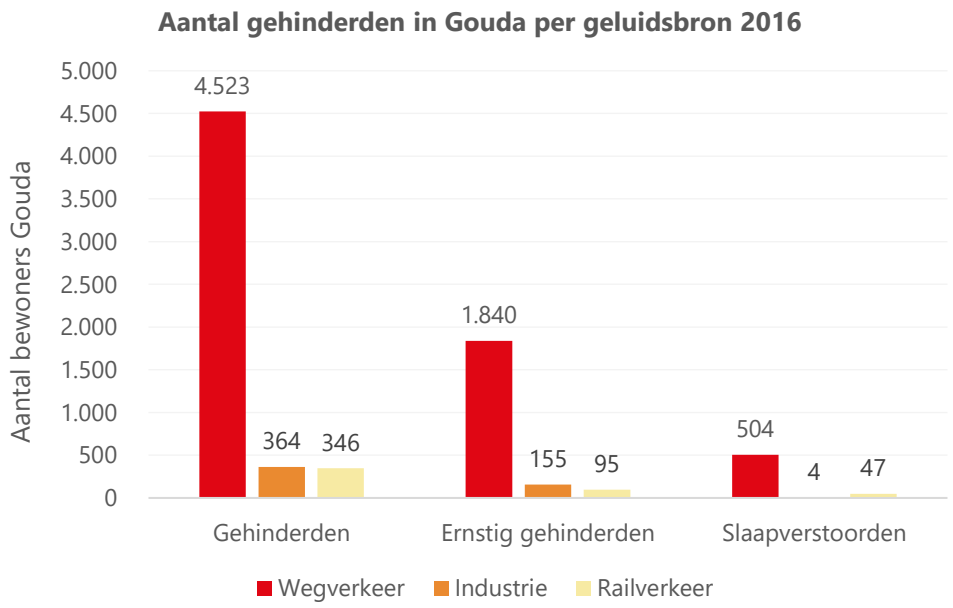
Bron: ODMH (2018), Actieplan geluid Gouda



Bron: ODMH (2024), Actieplan geluid Gouda
Update t.o.v. 0-meting: 2021 i.p.v. 2016

Ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden

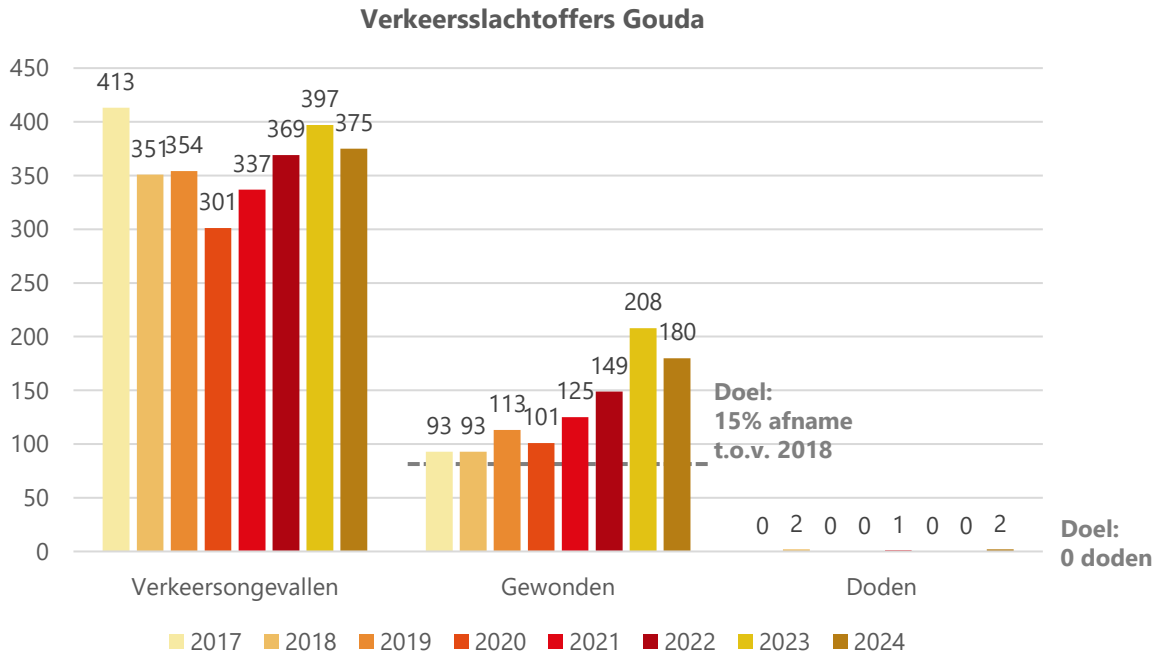
Blootstelling aan lawaai kan gezondheidsklachten met zich meebrengen. Het doel is 50% minder gehinderden in 2040 t.o.v. 2016. Onderstaande grafiek geeft het aantal gehinderde inwoners weer per geluidsbron en per hinderklasse. Wegverkeer zorgt voor veruit de meeste geluidshinder. Aanpassing van de snelheid, het wegdek, en de drukte moet ervoor zorgen dat de geluidshinder minder wordt.



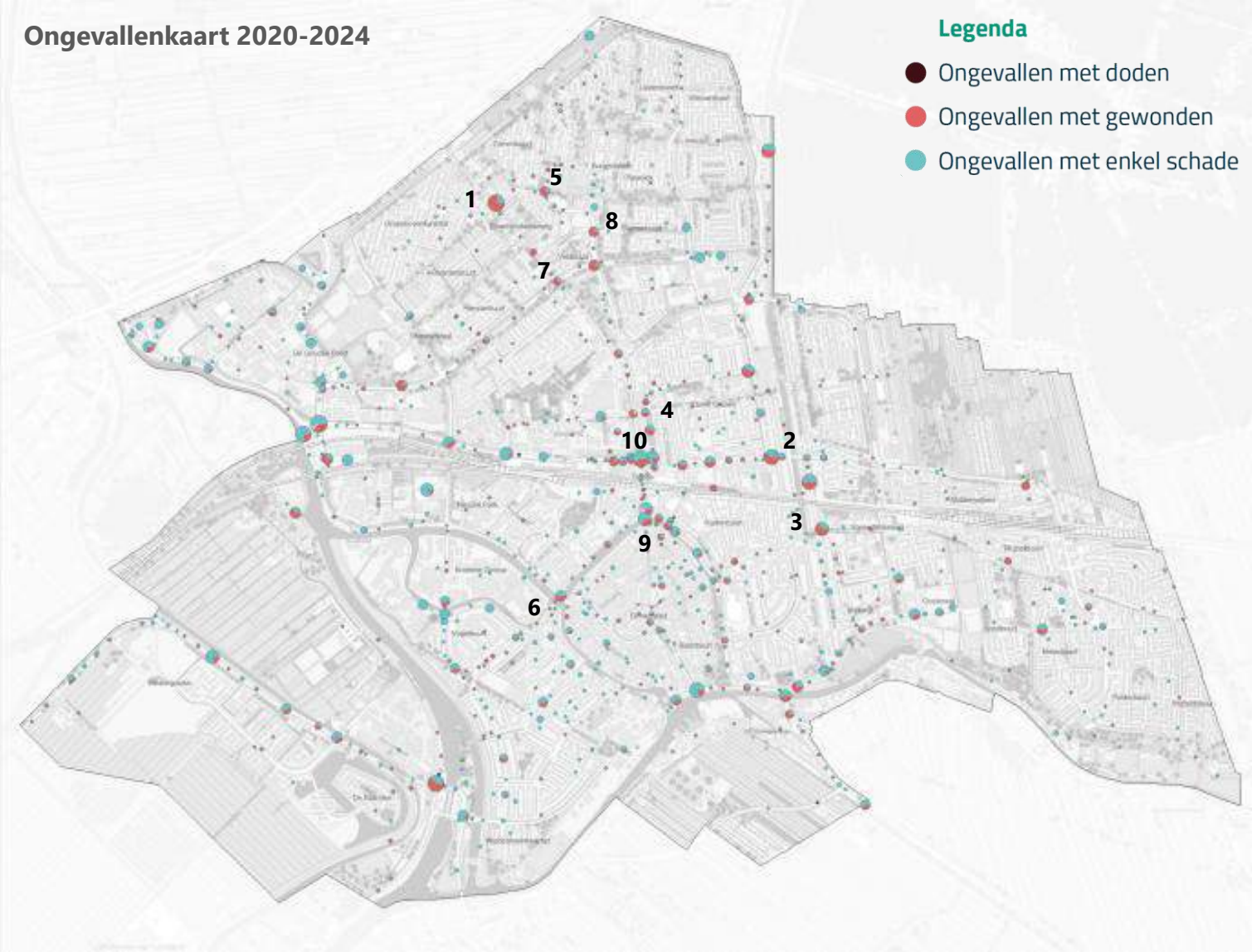
Bron: ODMH (2018), Actieplan geluid Gouda
Geen update t.o.v. 0-meting

Verkeersveiligheid: verkeersdoden en slachtoffers

Doel is 0 verkeersdoden in 2040, en in 2030 15% minder gewonden ten opzichte van 2018. De laatste jaren is een opwaartse trend te zien in het aantal (ernstige) verkeersgewonden. Ten opzichte van 2022 is het aantal gewonden in het verkeer met 31 gewonden toegenomen.



Bron: STAR (2024), BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Gouda
Update t.o.v. 0-meting: 2022, 2023 en 2024

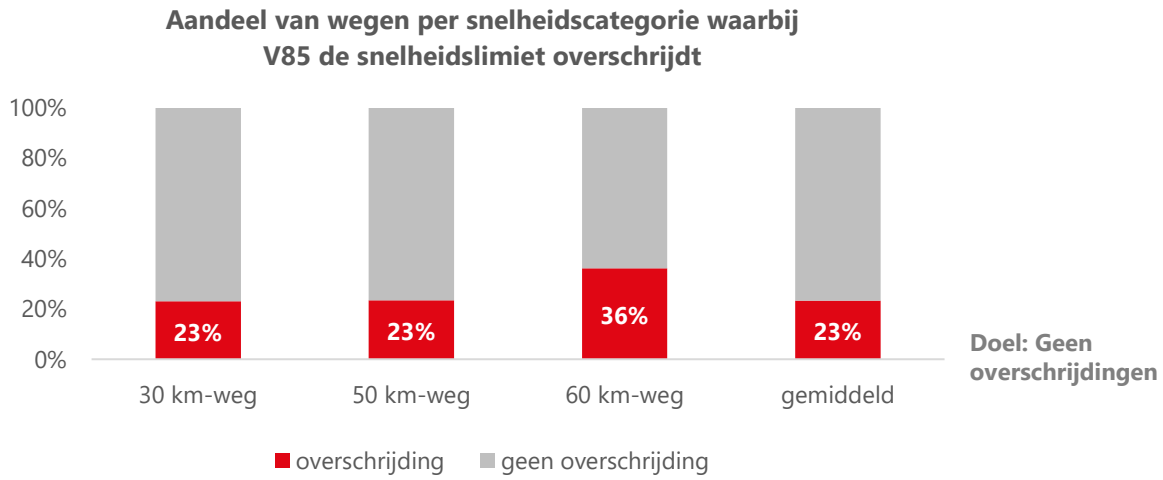


Veel ongevallen vinden plaats op kruispunten. De meest onveilige kruispunten in de periode 2020-2024 waren: 1. Bloemendaalseweg / R. v. Catsweg, 2. Gr. Florisweg / Bodegraafsestraatweg, 3. Joubertstraat / Karnemelksloot, 4. Bleulandweg / R. v. Catsweg, 5. Plaswijckweg / Ridder v. Catsweg, 6. Bolwerk, 7. Bloemendaalseweg / B. v. Reenensingel, 8. Blommesteinsingel / Ridder v. Catsweg, 9. Kleiwegplein, 10. B. Jamessingel / Spoorstraat

Bron: STAR (2024), BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Gouda 2020 t/m 2024
Update t.o.v. 0-meting: 2019-2023 i.p.v. 2017-2022

Verkeersveiligheid: snelheidsovertredingen

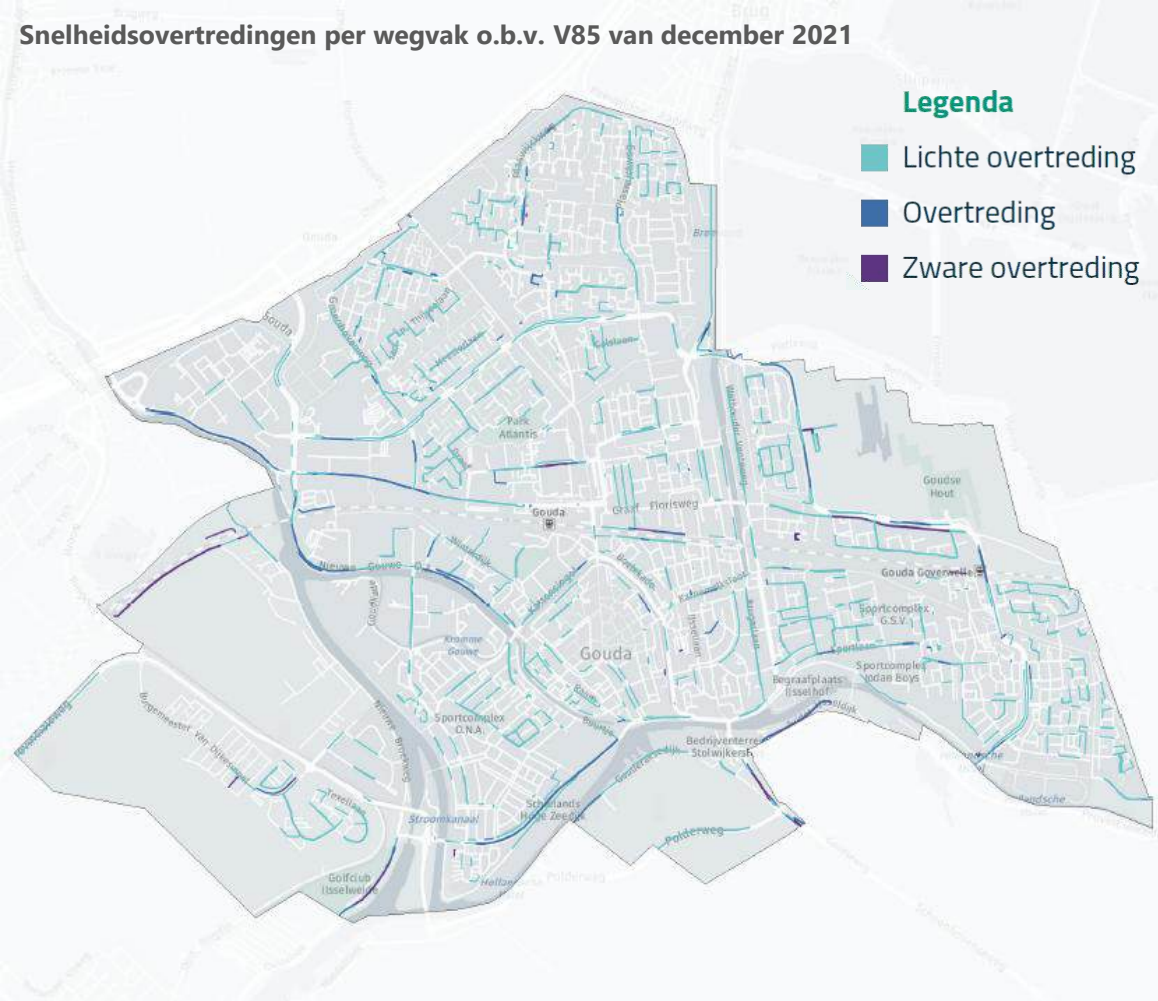
Verkeersveiligheid is een samenspel van infrastructuur, voertuigveiligheid en gedrag. Harder rijden dan de snelheidslimiet geeft een verhoogd risico op ongevallen, en een hogere snelheid zorgt voor een hoger letselrisico. De kans op overlijden bij een verkeersongeval is bij 30 km/u 3x kleiner dan bij 50 km/u. Wegen moeten dan ook een passende snelheidslimiet hebben, en een inrichting die weggebruikers stimuleert van nature zich aan deze snelheid te houden. Doel is dat in 2040 de V85 op alle wegen onder de limiet ligt. Dit betekent dat op alle wegen minimaal 85% van het verkeer zich aan de snelheidslimiet houdt.



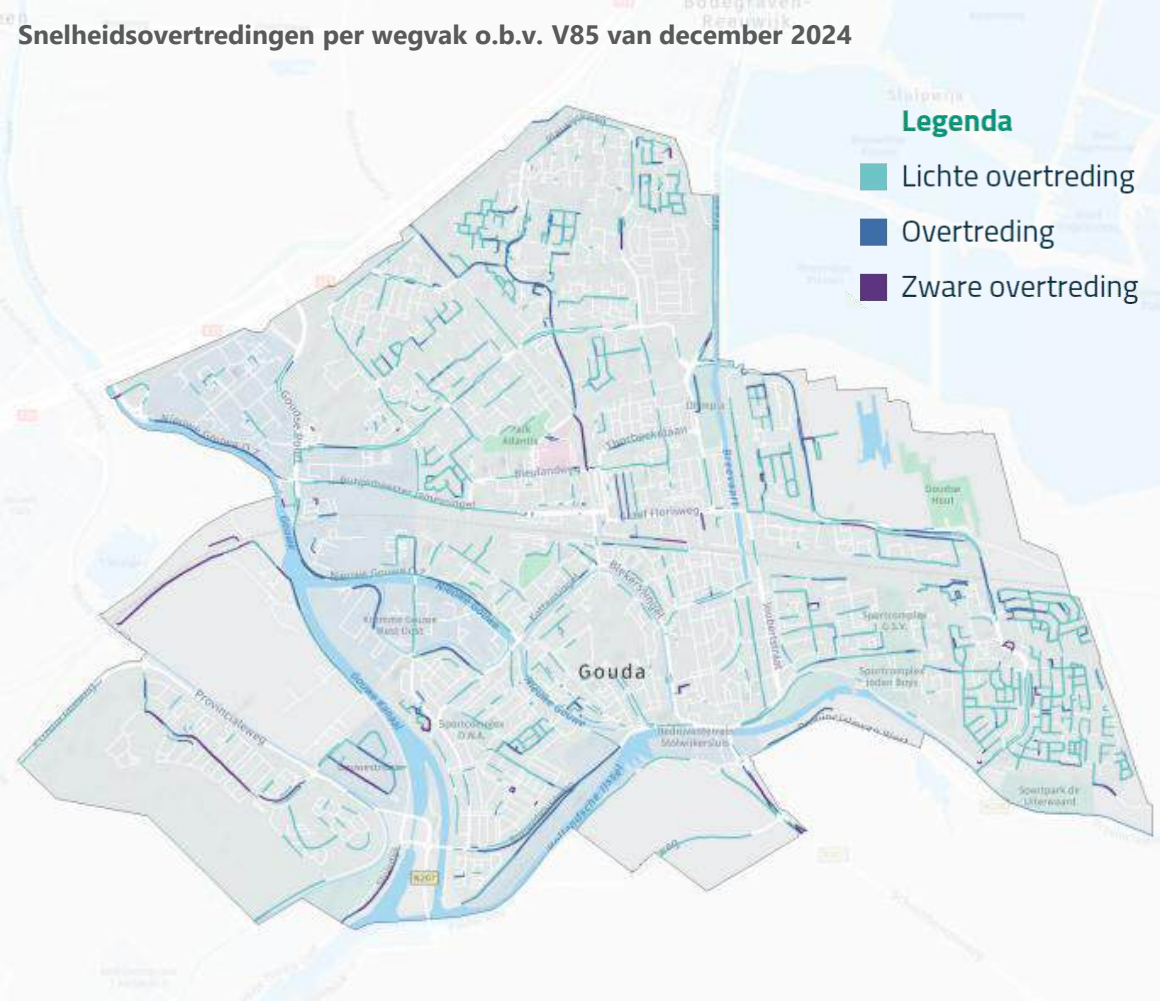
Bron: VIAStat, V85-snelheid 2021 o.b.v. FCD, bewerking Goudappel
Geen update t.o.v. 0-meting

Op de kaarten op de volgende pagina zijn de wegen weergegeven waarbij een substantieel van de weggebruikers in overtreding is. Opvallende locaties zijn onder anderen de Goudse Houtsingel, Nieuwe Gouwe O.Z., en de Burg. Jamessingel. We zien weinig verschillen tussen de kaarten. Op de N207 bij de Julianasluis en op de Bloemendaalseweg bij de A12 zijn meer overtredingen gesignaleerd. Op de Goudse Houtsingel lijkt het aantal overtredingen te zijn afgenomen.

Snelheidsovertredingen per wegvak o.b.v. V85 van december 2021



Snelheidsovertredingen per wegvak o.b.v. V85 van december 2024



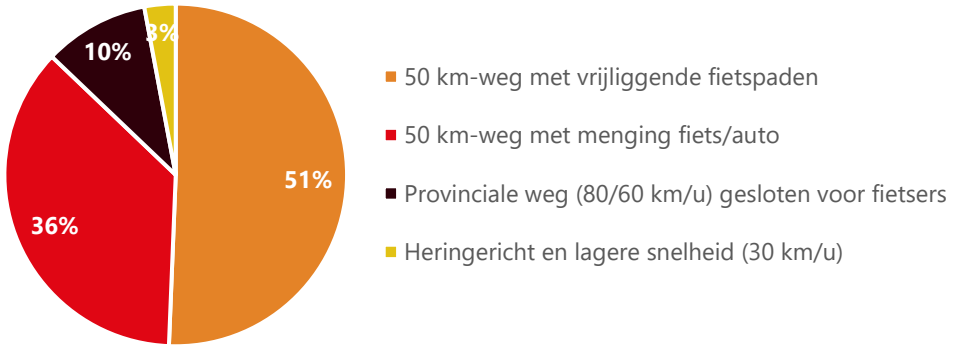
Bron: STAR (2024), BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Gouda
Update t.o.v. 0-meting: december 2024

Veilige 50km-wegen

Een groot aantal wegen die nu 50 km/u zijn worden de komende jaren 30 km/u gemaakt. Gouda hanteert het uitgangspunt dat bij iedere 50 km-weg er een vrijliggend fietspad moet zijn, als daar niet genoeg ruimte voor is, wordt de snelheid (en inrichting) aangepast naar 30 km/u. In veel gevallen is hier namelijk geen ruimte om een optimaal veilige inrichting met vrijliggende fietspaden te realiseren.

De randwegen en een aantal invalswegen blijven wel 50 km/u, omdat deze een belangrijke verkeersfunctie hebben én omdat deze prima verkeersveilig ingericht kunnen worden. Wel zijn daar soms maatregelen voor nodig. Uiteindelijk moeten alle huidige 50-wegen of uitgevoerd zijn met vrijliggend fietspad of 30 km/u zijn.

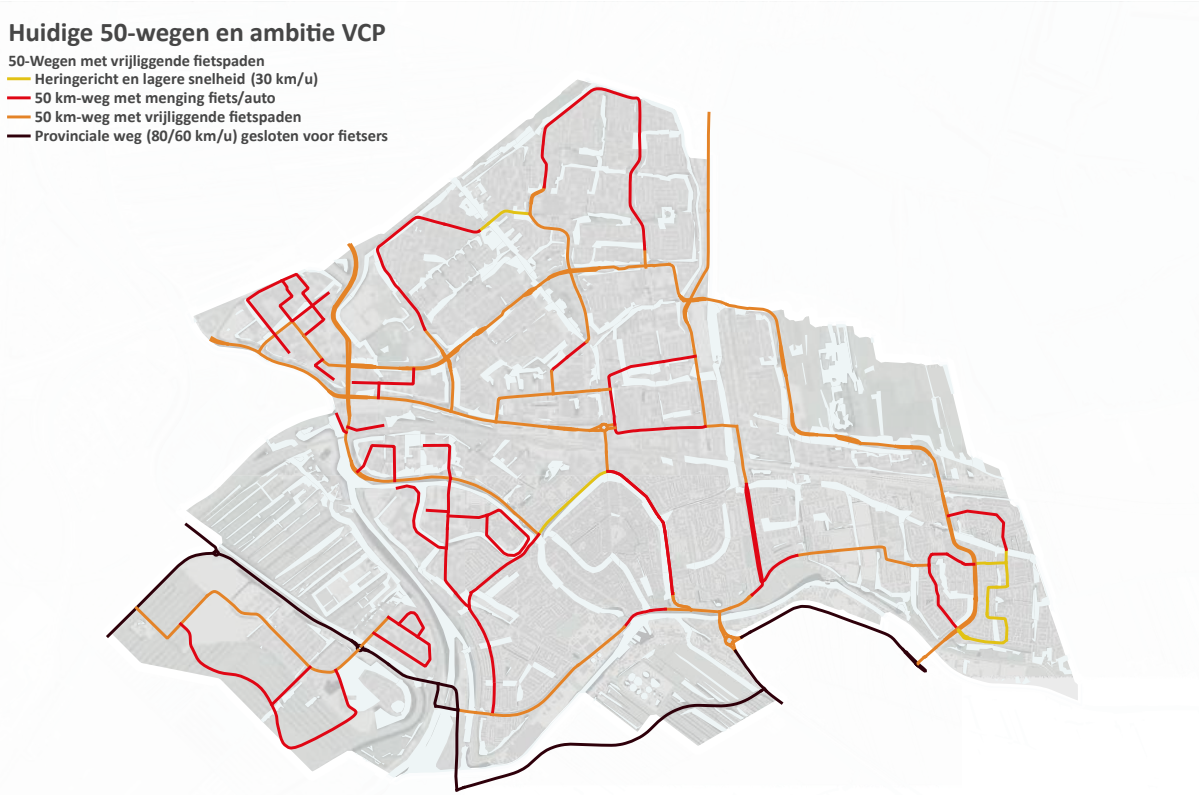
Aandeel veilige 50 km/u-wegen



Bron: gemeente Gouda, inventarisatie voorjaar 2022
Geen update t.o.v. 0-meting

In het voorjaar van 2022 voldeed 36% van de 50km/u-wegen niet aan de doelstelling. Op deze wegen is een snelheidslimiet van 50 km/u en is er geen vrijliggend fietspad. Het doel is om ook op deze wegen te zorgen voor een vrijliggend fietspad of om deze wegen te herinrichten met een lagere snelheid (30 km/u).

Huidige 50-wegen en ambitie VCP



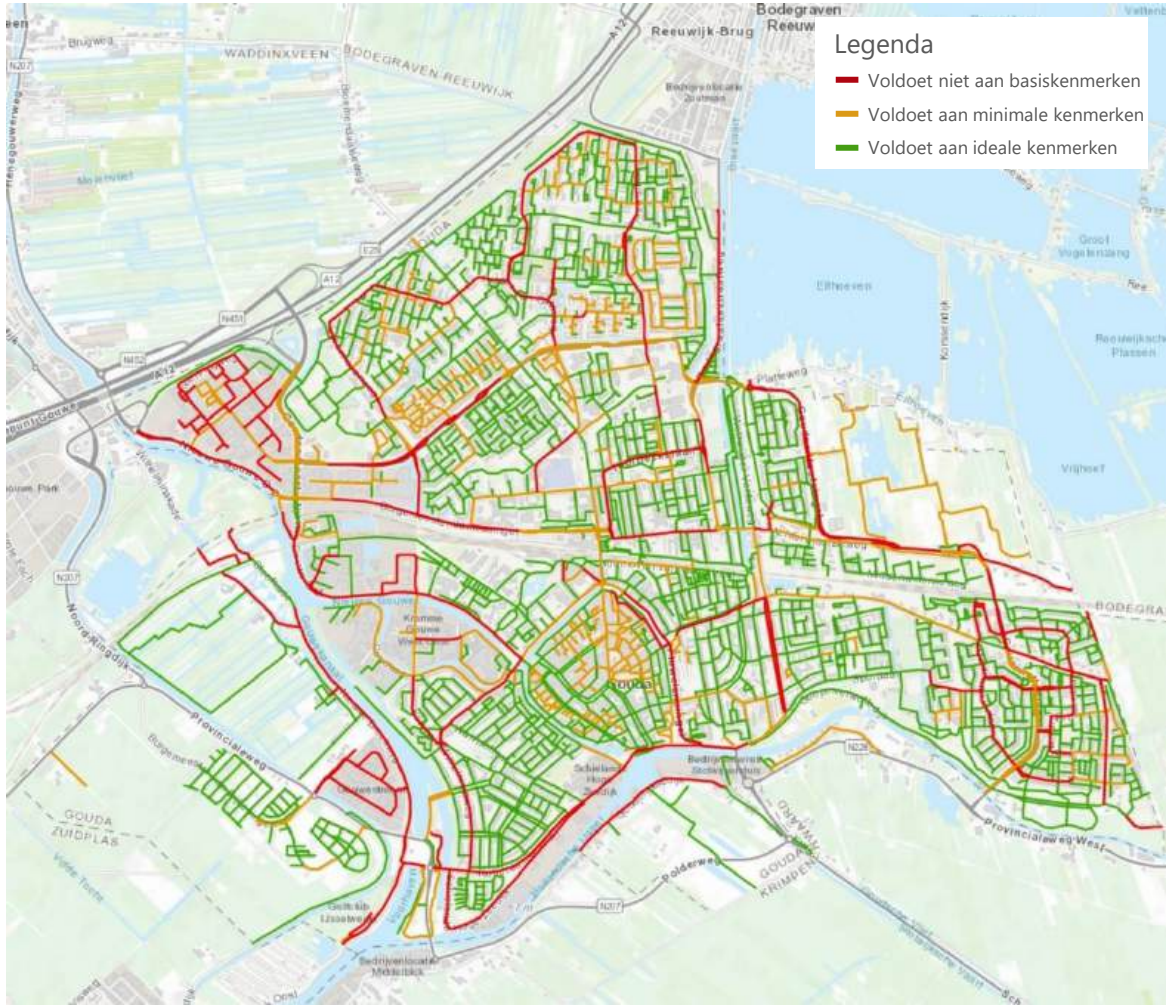
Bron: gemeente Gouda, inventarisatie voorjaar 2022
Geen update t.o.v. 0-meting

Verkeersveilige inrichting van wegen

Naast de 50km/u-wegen is in een analyse ook naar alle andere straten in Gouda gekeken of deze verkeersveilig zijn ingericht. In ontwerprichtlijnen van het landelijk kennisinstituut CROW is voorgeschreven hoe een weg verkeersveilig ingericht kan worden. Per wegtype is er een minimale en ideale inrichting gedefinieerd. Op de kaart is de conclusie van de analyse weergegeven. Het doel is dat in 2040 alle wegen tenminste aan de minimale inrichting van het CROW voldoet.

Met name de 50km/u-wegen voldoen in belangrijke mate niet aan de basiskenmerken van het CROW voor het betreffende wegtype. Binnen de gegeven ruimte is het vaak ook niet mogelijk om deze wegen volwaardig in te richten conform de CROW-richtlijnen. Daarom is in het VCP ook opgenomen om een deel van deze wegen een andere functie, een andere inrichting en een lagere snelheid (30 km/u) te geven. Opnieuw hangt deze indicator samen met de voorgaande indicatoren waarbij veel van de huidige 50km/u-wegen worden aangepakt.

Veel straten op bedrijventerreinen voldoen niet aan de basiskenmerken. Veel straten in woonwijken (30km/u-zones) voldoen wel aan de CROW-richtlijnen. Wel kan hier in sommige gevallen nog een kwaliteitsstap worden gemaakt door van een minimale inrichting naar een ideale inrichting te gaan, wat bij kan dragen aan meer verkeersveiligheid en een hoogwaardige(re) openbare ruimte.

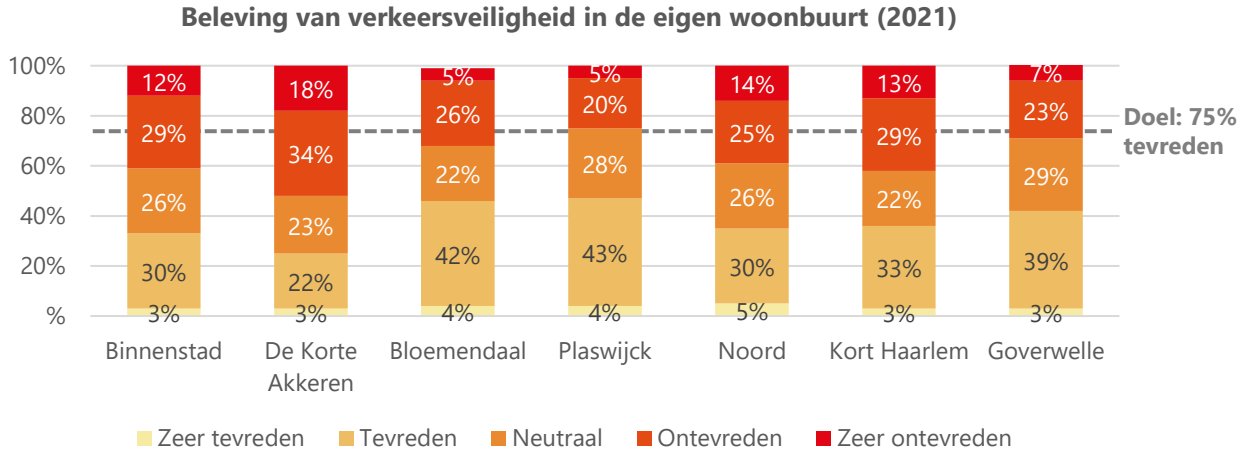


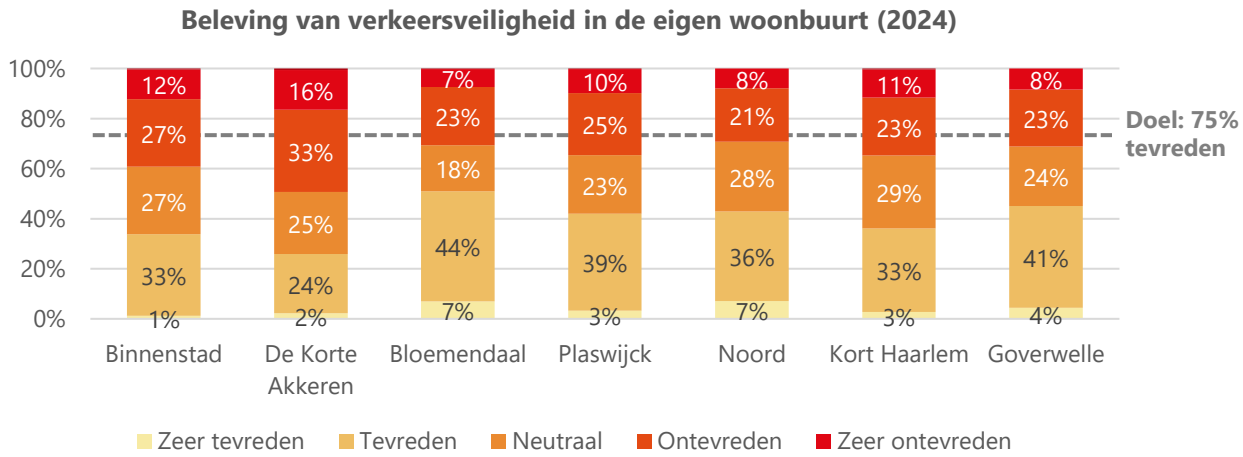
Bron: DTV (2021), Vormtoets verkeersveilige inrichting wegen Gouda
Geen update t.o.v. 0-meting

Verkeersveiligheidsgevoel van inwoners

Inwoners van Gouda wordt periodiek in de stadspeiling gevraagd naar hun beleving van de verkeersveiligheid in de eigen woonwijk. De resultaten laten verschillende uitkomsten per wijk zien. De meerderheid van inwoners van Bloemendaal en Plaswijck zijn tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen wijk. Inwoners van Korte Akkeren daarentegen zijn het meest ontevreden over de verkeersveiligheid in hun eigen woonwijk. De uitkomsten van de andere wijken zitten hier tussenin.

De gemeente is als verdere uitwerking van het VCP aan de slag met wijkmobiliteitsplannen. Voor iedere wijk in Gouda wordt in meer detail gekeken naar concrete opgaven in de wijk en mogelijke maatregelen om deze aan te pakken. In deze plannen worden dan ook de opgaven op het gebied van verkeersveiligheid meegenomen. Doel van de gemeente is dat in 2040 75% van de inwoners tevreden is over verkeersveiligheid in de eigen woonwijk.





Bron: gemeente Gouda, Stadspeiling
Update t.o.v. 0-meting: 2024 i.p.v. 2021

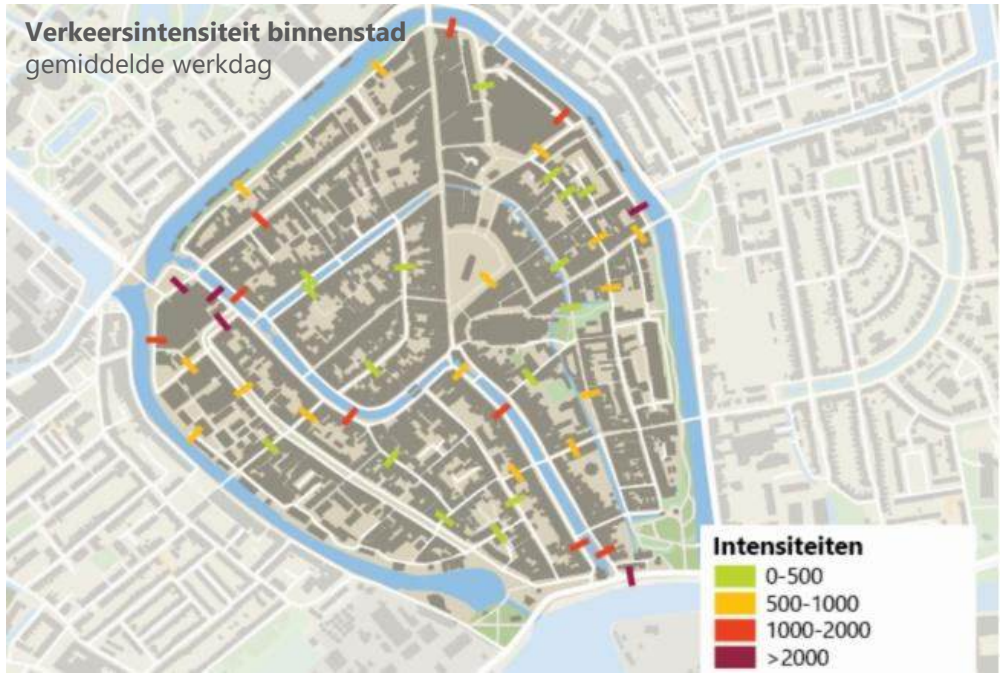
5 Aantrekkelijke (binnen)stad

Gouda gaat de komende jaren diverse maatregelen nemen om de (binnen)stad aantrekkelijker te maken. De ambitie is een meer autoluwe binnenstad. We meten de voortgang hierop middels verkeerstellingen, parkeercijfers maar ook de beleving door gebruikers.



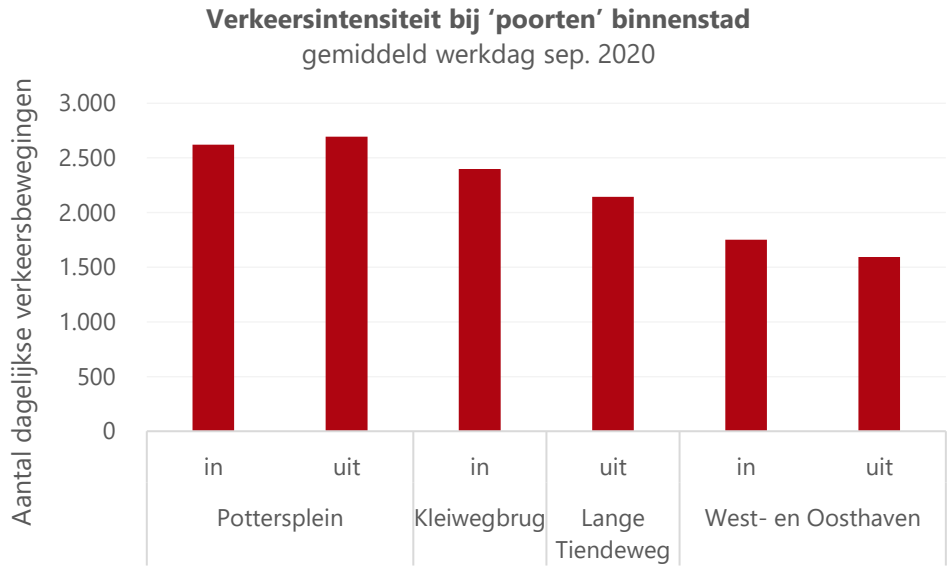
Gemotoriseerd verkeer binnenstad

In de binnenstad vinden veel activiteiten plaats die zorgen voor mobiliteit. Een deel van de mobiliteit vindt plaats via gemotoriseerde voertuigen. Op diverse momenten is de verkeersdrukte in de binnenstad gemeten. In 2020 reden bij de poorten van de binnenstad dagelijks gemiddeld 13.200 motorvoertuigen in en uit. Dit is een mix van inwoners, bezoekers maar ook logistiek en haal- en brengverkeer.



Bron: diverse verkeerstellingen gemeente Gouda (2015-2020)
Geen update t.o.v. 0-meting

Het doel is dat op straten in het hart van de binnenstad er in 2040 maximaal 1.000 voertuigen per dag rijden, en tenminste minder dan er nu rijden om toe te werken naar een autoluwe binnenstad. Op diverse straten wordt daar al aan voldaan, zoals de (smalle) straten in het zuidoostelijk deel van de binnenstad en in de andere 'haarvaten' van de stad. Er is ook een aantal drukkere straten/routes in de binnenstad, zoals de grachten en de Nieuwehaven..



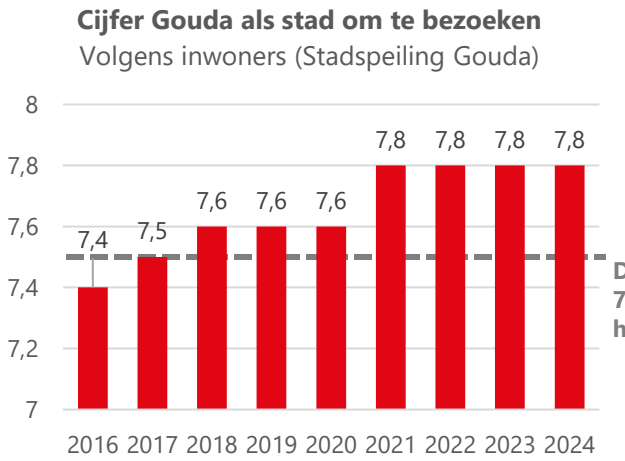
Bron: Datacount (2020), Verkeersonderzoek binnenstad.
Geen update t.o.v. 0-meting

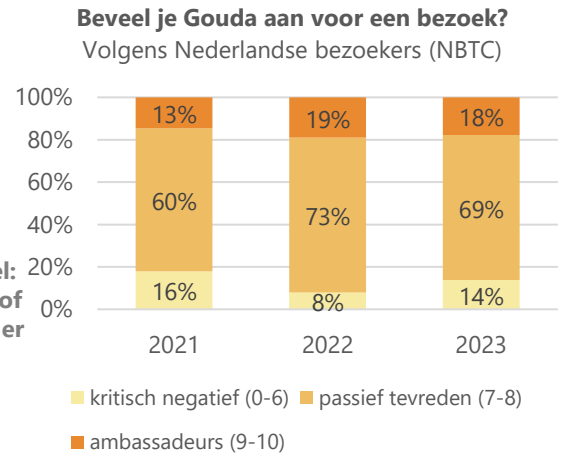
Beoordeling binnenstad door inwoners en bezoekers

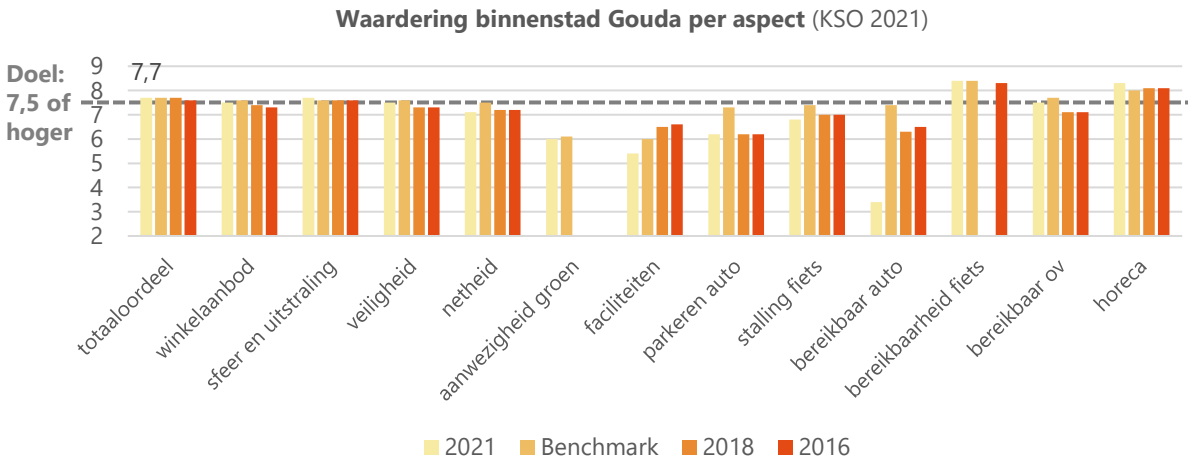
Doel is een aantrekkelijke binnenstad om te wonen, te werken en te bezoeken. Concreet is als doel gesteld een rapportcijfer van 7,5 of hoger. Inwoners van Gouda zijn in de afgelopen jaren de binnenstad beter gaan waarderen om te bezoeken. Ook de meeste bezoekers van buiten Gouda bevelen een bezoek een de binnenstad (waarschijnlijk) aan, al is het percentage bezoekers dat kritisch negatief (0-6) antwoordt op de stelling of zij Gouda aan zouden bevelen voor een bezoek gestegen in 2023 ten opzichte van 2022 (van 8% naar 14%).

Als verder wordt ingezoomd op onderliggende aspecten die van belang zijn voor de beleving van een binnenstad, dan blijkt dat Gouda veelal een voldoende scoort (7,5) en vaak gelijk aan vergelijkbare steden (benchmark). Verbeteringsmogelijkheden ten opzichte van de benchmark en het gemiddelde waarderingscijfers betreft:

- faciliteiten (zoals openbare toiletten),
- parkeermogelijkheden voor de auto,
- bereikbaarheid per auto,
- stallingsmogelijkheden voor de fiets
- en de aanwezigheid van groen.





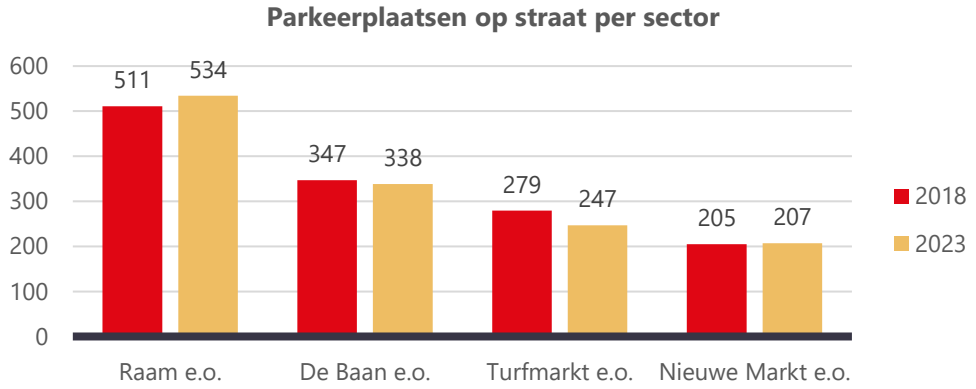


Bron: Stadspeiling Gouda, NBTC Toeristisch bezoek steden 2021, Koopstromenonderzoek Randstad 2021
Update t.o.v. 0-meting: 2022 en 2023; geen update voor waardering binnenstad.

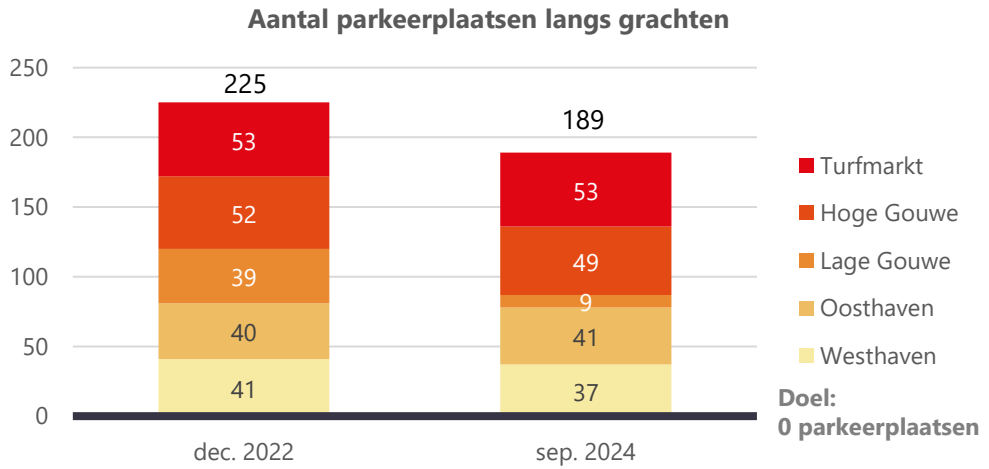
Straatparkeren in binnenstad

Het doel is om de grachten aantrekkelijker in te richten met minder parkeren. Langs de grachten wordt veelvuldig geparkeerd wat veel ruimte in neemt en de beleving en kwaliteit van de openbare ruimte aantast. Het verminderen van straatparkeren geeft ruimte voor (klimaatadaptief) groen, fietsparkeren, zitjes en terrassen. In 2018 waren in totaal 1.340 parkeerplaatsen op straat in de binnenstad. In 2023 waren dat er in totaal 1.325 (afname van 15). De meeste parkeerplaatsen op straat bevinden zich in de omgeving van het Raam en De Baan.

Een concrete doelstelling is om in 2040 geen straatparkeerplaatsen meer langs de grachten te hebben. In 2022 (nulmeting) waren er in totaal 225 straatparkeerplaatsen langs de grachten. In 2024 waren er langs de grachten in totaal 189 straatparkeerplaatsen (afname van 16%). Vooral in Lage Gouwe is het aantal parkeerplaatsen langs de grachten afgenomen (van 39 naar 9).



Bron: parkeertelling gemeente Gouda, gis.gouda.nl
Update t.o.v. 0-meting: 2023



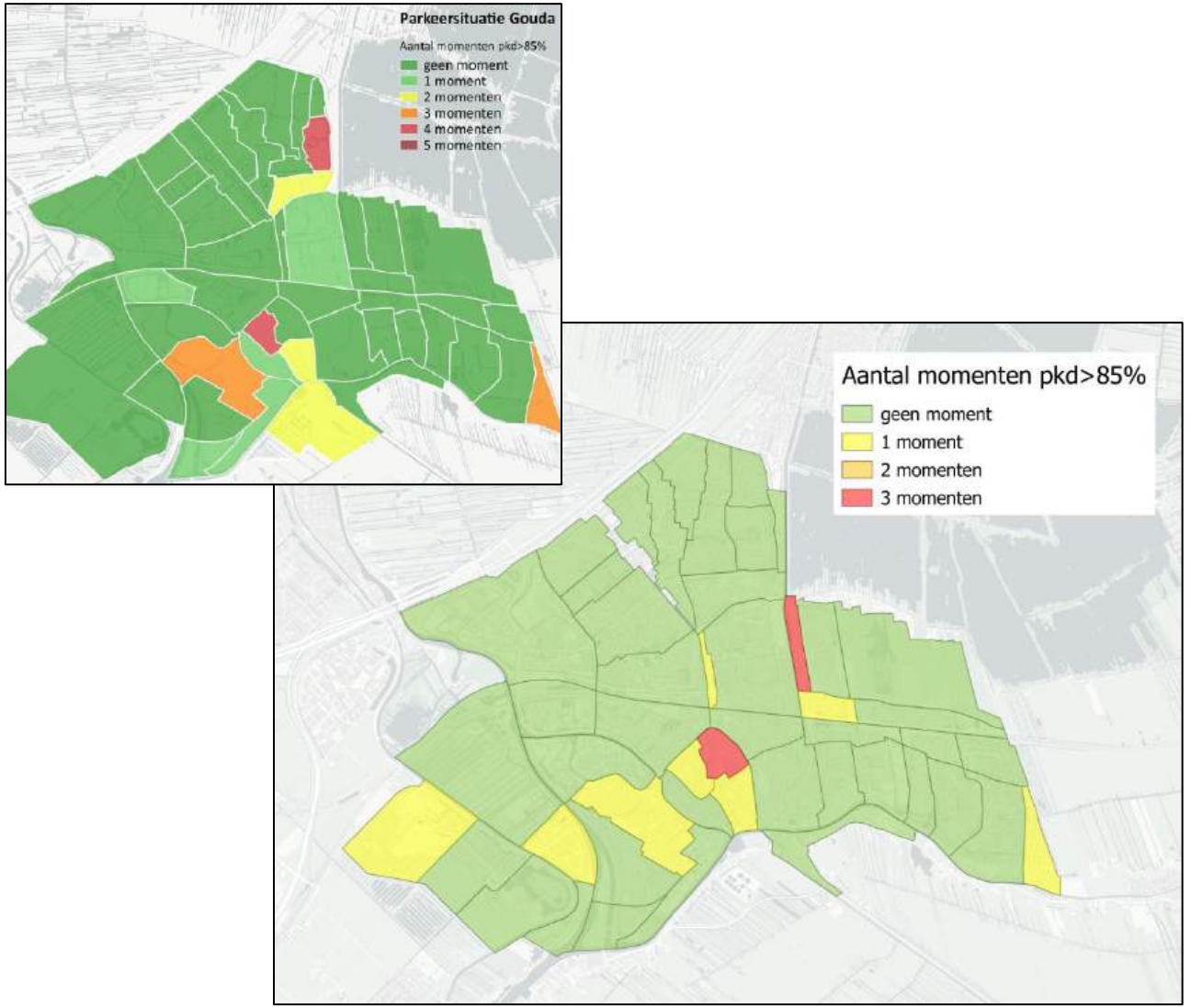
Bron: gemeente Gouda, gis.gouda.nl
Update t.o.v. 0-meting: sep. 2024

Straatparkeren stadsbreed

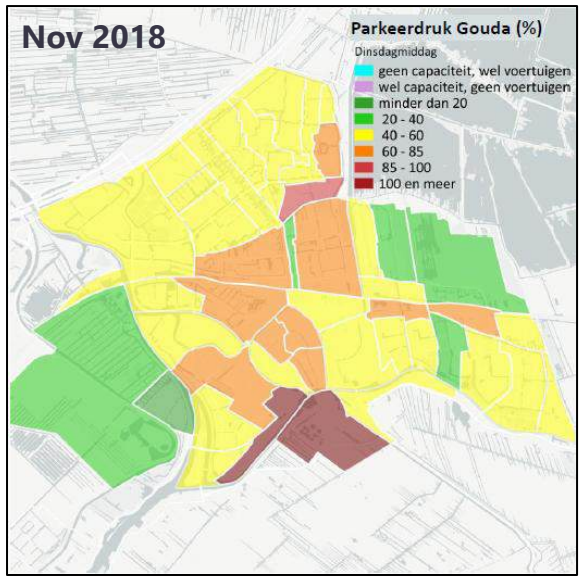
Ook buiten de binnenstad is een hoge omgevingskwaliteit van belang voor een prettige leefomgeving, waar ook parkeren op straat een rol in speelt. In de Omgevingsvisie is de ambitie opgenomen om de footprint van de auto en autoparkeren in de hele stad terug te brengen.

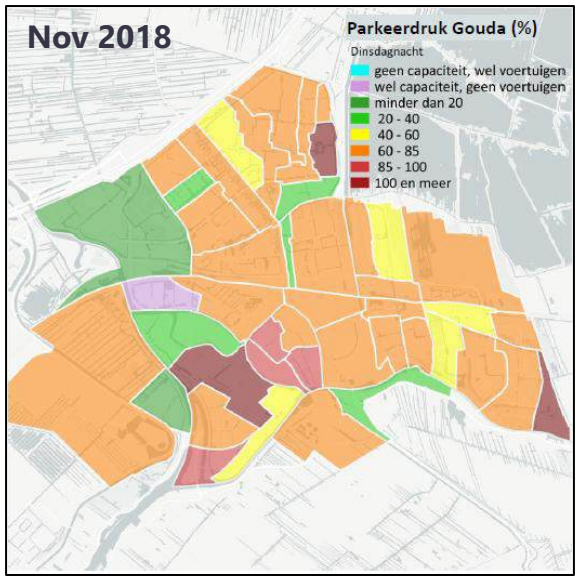
Een hoge parkeerdruk kan zorgen voor meer fout parkeerders, wat invloed heeft op de beleving. Ook kan een te hoge parkeerdruk leiden tot zoekverkeer, wat niet wenselijk is. Hiernaast en op de volgende pagina zijn de resultaten weergegeven van de parkeerdrukmetingen uit 2023 en 2018 (nulmeting). Dit onderzoek wordt om de paar jaar herhaald.

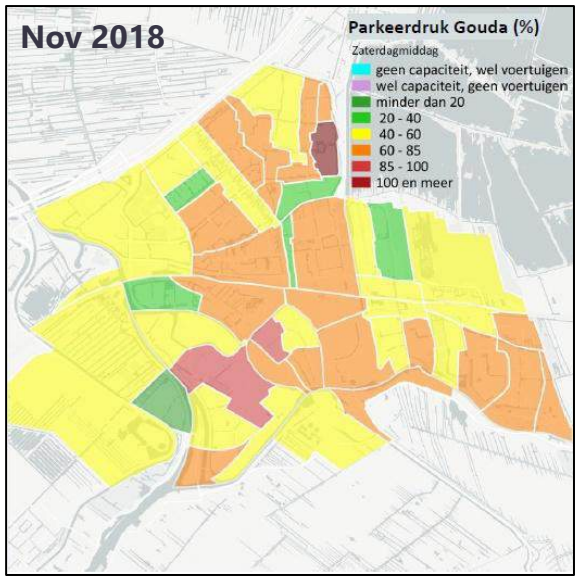
In veel buurten is de parkeerdruk ‘s nachts het hoogste, als de meeste bewoners thuis zijn en hun auto geparkeerd hebben. Met name in de binnenstad, Korte Akkeren, Grassen-Waterbuurt (Plaswijck), Vrijheidsbuurt (Goverwelle) komt een hoge parkeerdruk van boven de 85% in de nacht voor.

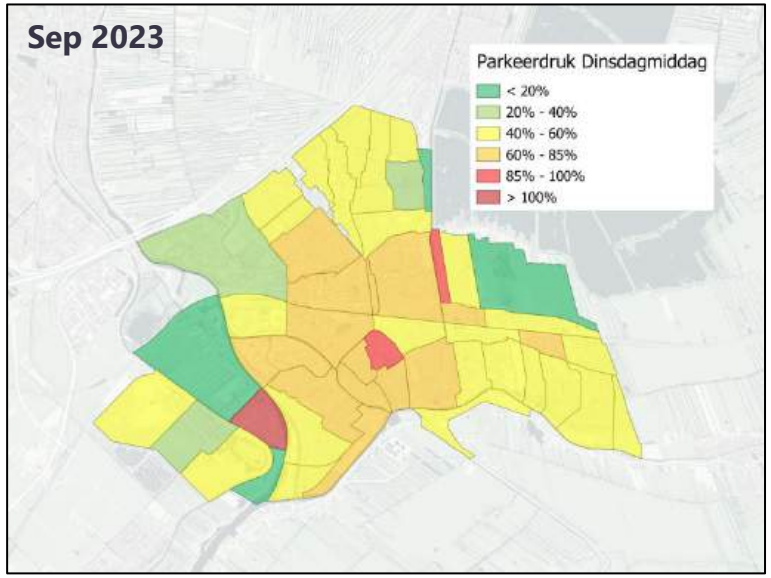


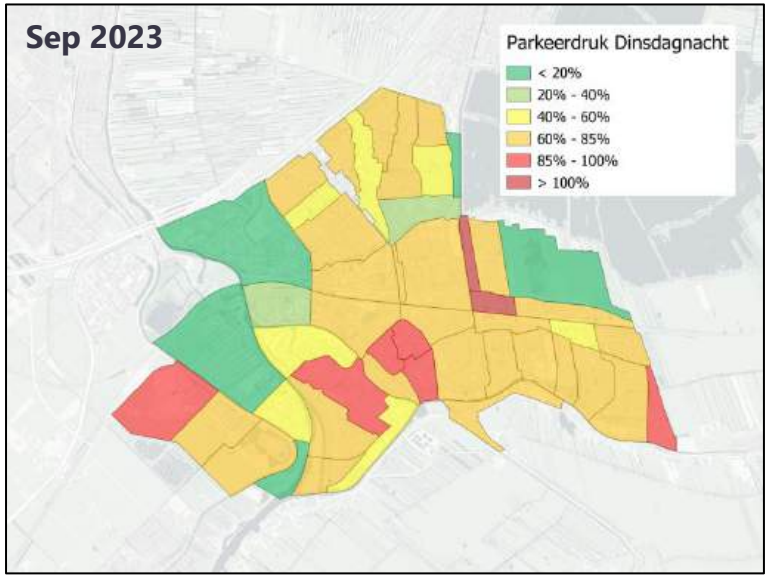
Bron: Trajan (2024), Parkeeronderzoek Gouda
Update t.o.v. 0-meting: september 2023*
*In 2023 is op 3 momenten een parkeerdrukmeting uitgevoerd, in 2018 op 5 momenten

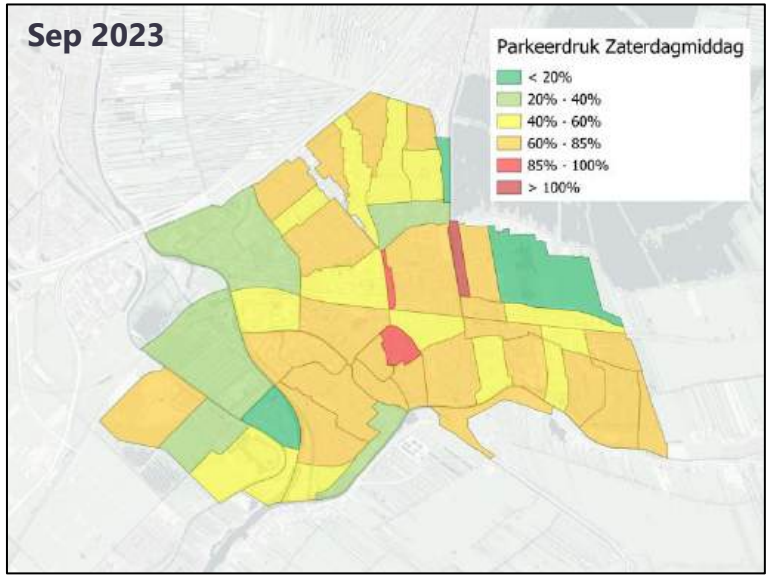












Bron: Trajan (2024), Parkeeronderzoek Gouda
Update t.o.v. 0-meting: september 2023

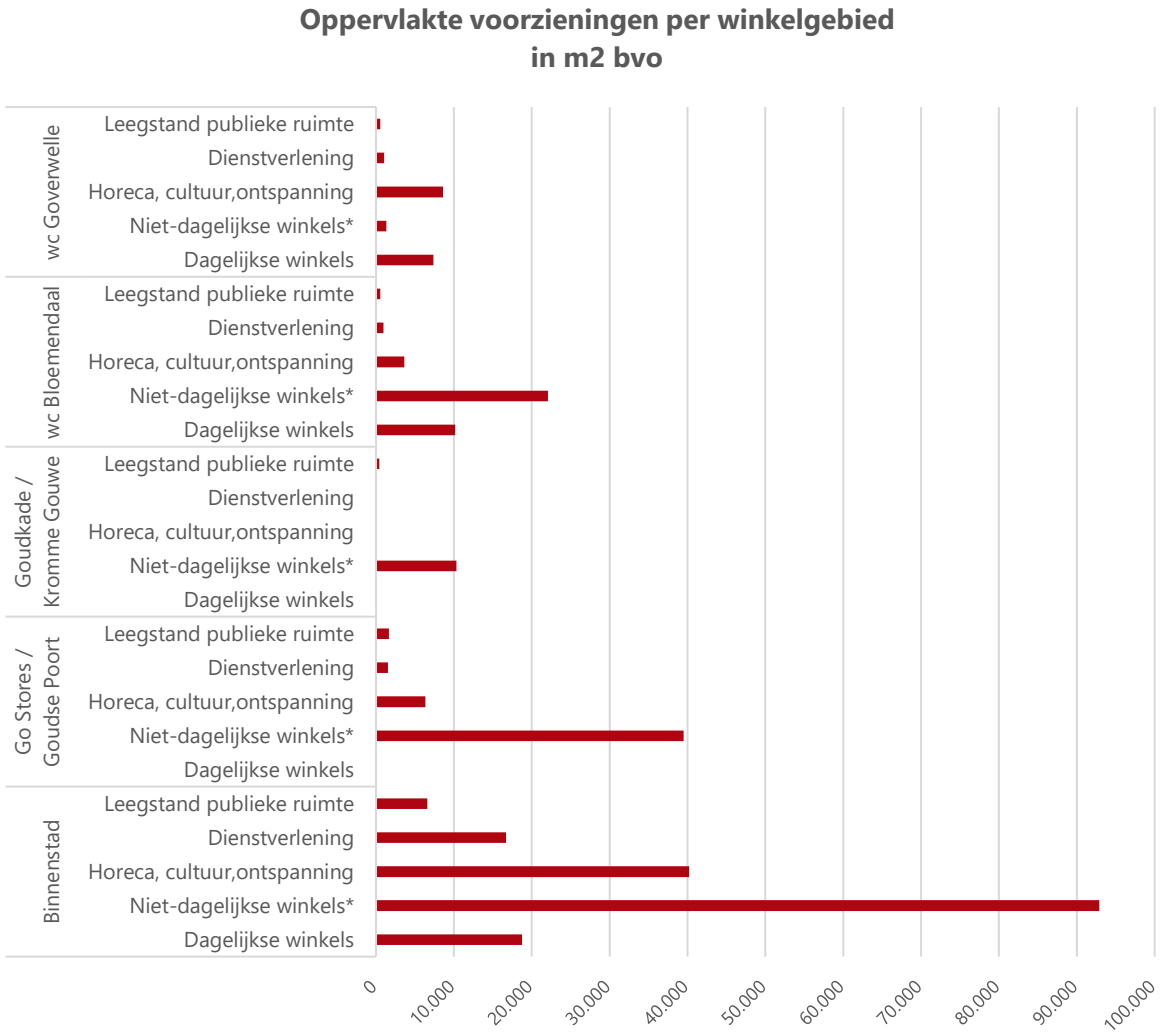
Voorzieningenniveau grote winkelgebieden

Het doel in de meeste winkelgebieden is om het voorzieningenniveau op peil te houden. Wel willen we detailhandel op de Goudkade/Kromme Gouwe verplaatsen naar de Go Stores/Goudse Poort en solitaire detailhandel in de binnenstad beperken buiten de dwaalmilieus, aanloopstraten en het kernwinkelgebied. Aanbod voor vrijetijdsbesteding – zoals musea en andere vormen van cultuur – willen we concentreren in de binnenstad.

Voor de Nederlandse steden in het algemeen geldt dat funshoppen en online verkopen druk zetten op de detailhandel. Zeker de traditionele winkelfunctie van de binnenstad wordt minder. Voor een middelgrote stad als Gouda geldt dat de binnenstad steeds sterker moet concurreren met omliggende grotere steden om aantrekkelijk te zijn.

Vooralsnog zijn enkel cijfers van 2021 over het voorzieningenniveau beschikbaar, waardoor voor de Goudse winkelgebieden vooralsnog geen uitspraken over de ontwikkeling gedaan kunnen worden.

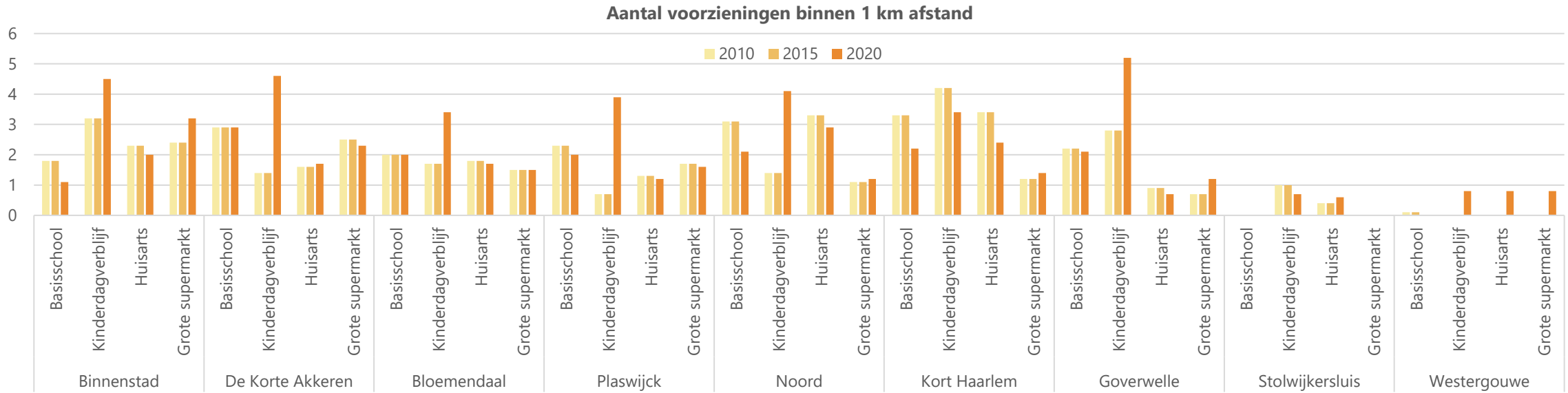
De binnenstad kent de grootste aanwezigheid van voorzieningen, gemeten in oppervlakte. Winkelcentrum Goverwelle is sterk gericht op dagelijkse aankopen. Winkelcentrum Bloemendaal is meer divers en kent relatief veel niet-dagelijkse winkels. Op Kromme Gouwe zitten enkele grote niet-dagelijkse detailhandelketens. Op de Goudse Poort zijn diverse woon-/meubelwinkels gevestigd.



Bron: inventarisatie gemeente Gouda o.b.v. BAG-gegevens
Geen update t.o.v. 0-meting

Nabijheid van voorzieningen per wijk

Mobiliteit wordt in sterke mate bepaald door de ruimtelijke ordening. Waar liggen dagelijks bestemmingen ten opzichte van woonplekken. Als dagelijks bestemmingen dichtbij liggen kunnen mensen makkelijker lopen en fietsen en zijn ze minder afhankelijk van de auto. Hieronder zijn het aantal voorzieningen binnen 1 km afstand weergegeven. Hoe meer voorzieningen binnen 1 km, hoe minder autoafhankelijk inwoners zijn. In sommige gevallen zoals Stolwijkersluis of delen van Westergouwe die meer aan de rand zijn gelegen is de afstand naar voorzieningen meer dan 1 kilometer. Nieuwbouwwijk Westergouwe scoort nog slecht op nabijheid, daar moet het voorzieningencluster echter nog ontwikkeld worden waarna meer dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn gelegen. Gouda is een dichtbevolkte en compacte stad. In iedere wijk zijn binnen 1 km afstand vaak meerdere basisscholen, kinderdagverblijven of huisartsen gelegen. Soms ook zijn er meerdere grote supermarkten. Daarmee is de nabijheid van voorzieningen sterk. Doel is om dit vast te houden, zodat inwoners minder autoafhankelijk zijn.

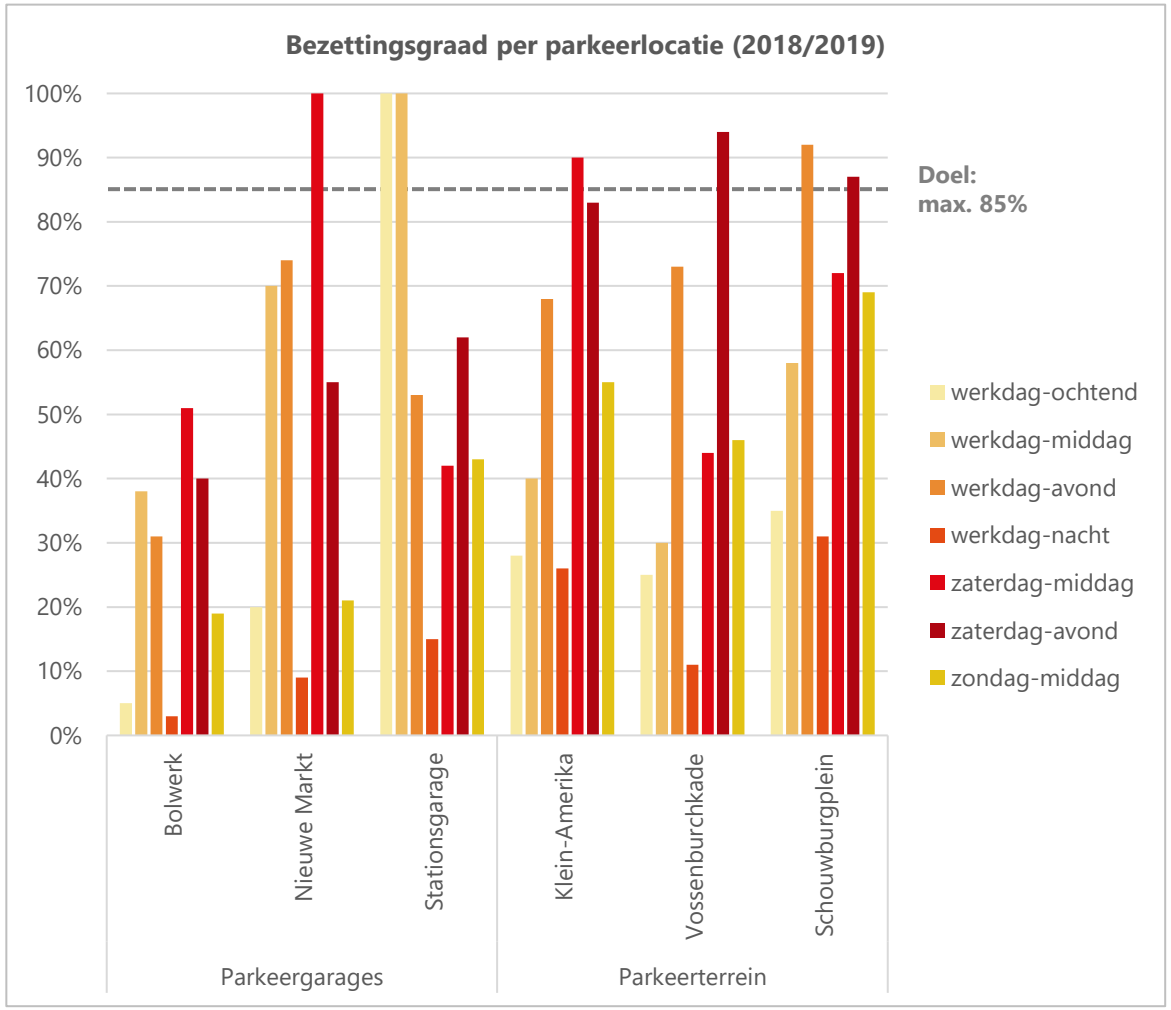


Bron: CBS Statline, Nabijheidsstatistieken
Geen update t.o.v. 0-meting

Beschikbaarheid parkeerlocaties

In en rond de binnenstad zijn 3 openbare parkeergarages en 3 parkeerterreinen gelegen. De openbare parkeerlocaties dienen voldoende capaciteit te bieden om de parkeervraag door het jaar heen op te vangen, om te voorkomen dat bezoekers geen plek kunnen vinden en een volgende keer niet meer Gouda aandoen. Doel is dan ook op elk weekmoment een maximale bezettingsgraad van 85% en maximaal 10 dagen in het jaar met een hogere bezetting dan 85% gedurende 3 uur of langer. Dit is helaas nog niet allemaal goed in kaart te brengen omdat daarvoor het hele jaar inzicht is in de parkeerdruk op de parkeerterreinen en in de garages. Daarom kijken we vooralsnog naar de gemiddelde parkeerdruk van één week (in sep/okt 2019). De ambitie van de gemeente is wel om de parkeerbezetting op de terreinen en garages jaarrond te meten en te monitoren, dit is ook nodig voor het gewenste parkeerverwijssysteem (PRIS).

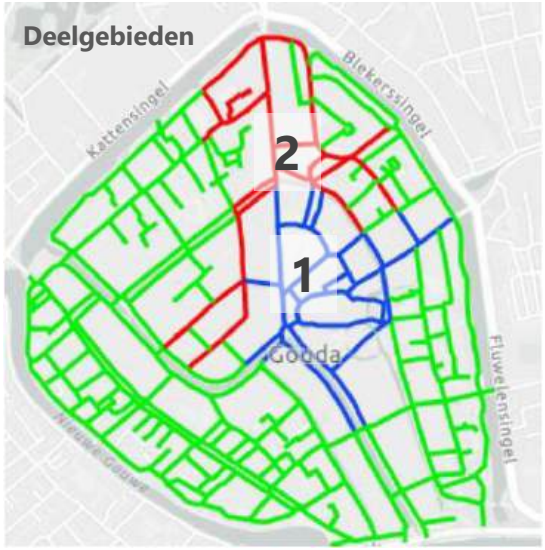
- **Bolwerk-garage** kent op de verschillende momenten nog veel vrije ruimte. Zaterdag is de drukste dag, maar ook dan is de bezetting maximaal 50%.
- **Nieuwe Markt-garage** staat op zaterdagmiddag geregeld helemaal vol. Op andere momenten is er wel restcapaciteit beschikbaar.
- **Stationsgarage** wordt veelal doordeweeks gebruikt door forenzen en werkenden in het stationsgebied. In het weekend heeft deze garage plek over.
- **Klein Amerika** wordt veelal door binnenstadbezoekers gebruikt, en is daarom met name op donderdag en zaterdag druk. Geregeld ook meer dan 90% vol.
- **Vossenburchkade** wordt doordeweeks soms door vergunninghouders gebruikt, en als overloopterrein voor het Schouwburgplein, maar vaak capaciteit over.
- **Schouwburgplein** wordt zowel door binnenstad- als schouwburgbezoekers gebruikt. Staat vaak op schouwburgavonden meer dan 85% gevuld.



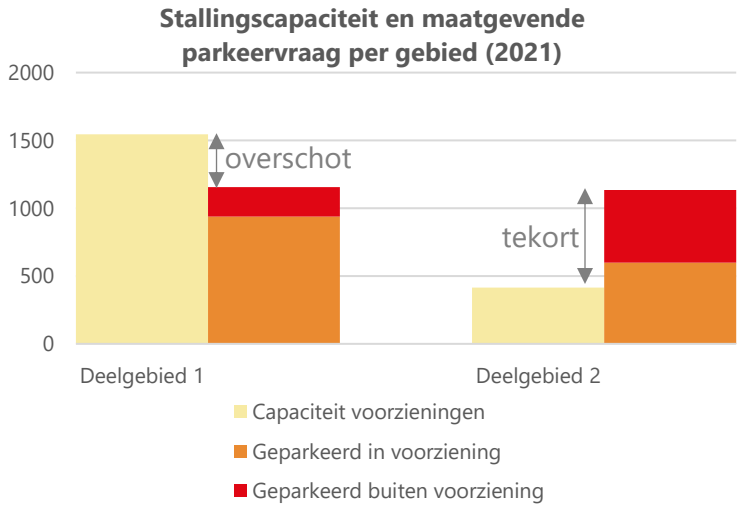
Bron: Technolution (2020) Parkeerbezetting garages en terreinen
Geen update t.o.v. 0-meting

Fietsparkeren: aanbod en beschikbaarheid

Veel bezoekers van de binnenstad komen te fiets. Op diverse plaatsen zijn fietsenrekken aanwezig, maar deze zijn niet altijd toereikend om alle fietsen in te stallen of staan niet op de juiste plek. Daardoor worden ook veel fietsen in de openbare ruimte gestald, wat soms kan leiden voor hinder of blokkades van looproutes. Het doel is om een aantrekkelijke openbare ruimte te creëren door voldoende stallingsmogelijkheden aan te bieden op de juiste plekken. De inventarisatie van de fietsparkeercapaciteit en behoefte laat zien dat in deelgebied 1 (het gebied rond de Markt en de Sint-Jan kerk) in totaal voldoende stallings-capaciteit is om de vraag op te vangen, maar dat de stallingen mogelijk niet altijd op de juiste plek zijn gelegen of goed vindbaar zijn. Fietsen worden ook buiten de stallingen geparkeerd. In deelgebied 2 wordt nog vaker buiten de voorziening geparkeerd, en is ook de capaciteit niet toereikend om alle fietsen op te kunnen vangen. Dit kan zorgen voor een rommelig straatbeeld en fietsen die overal en nergens worden gestald.



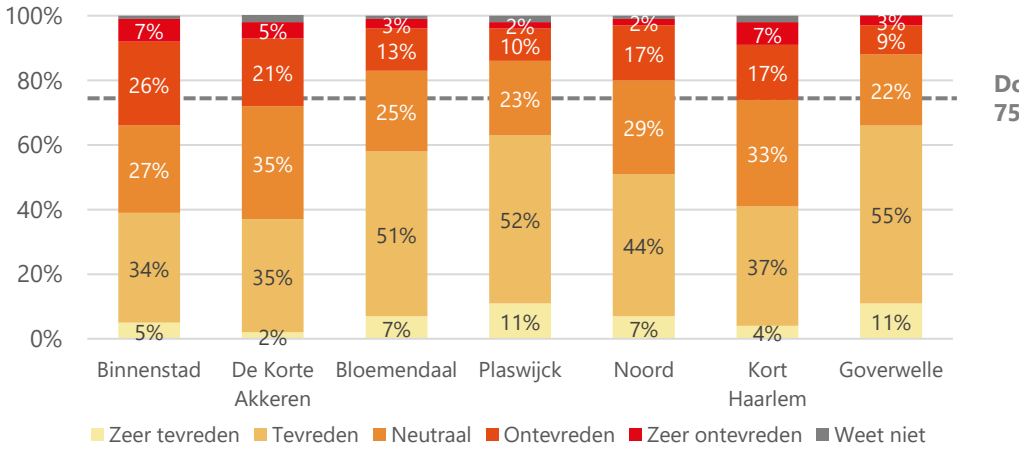
Bron: Mobycon (2022), Fietsparkeerplan binnenstad Gouda & Gemeente Gouda
Geen update t.o.v. 0-meting



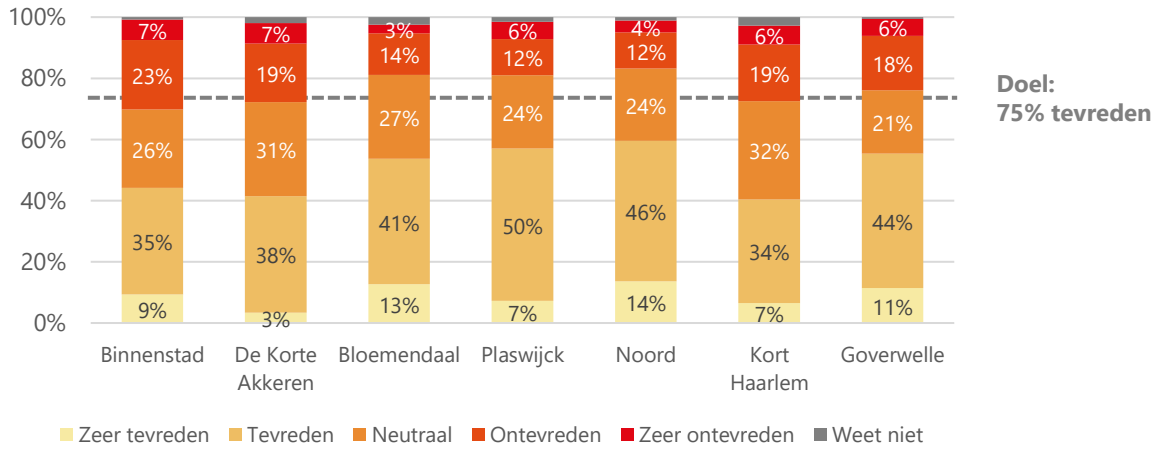
Tevredenheid over fietsvoorzieningen

In 2024 was 52% van de inwoners van Gouda tevreden over de fietsvoorzieningen in hun buurt. Inwoners van Bloemendaal, Noord, Goverwelle en Plaswijck zijn het meest tevreden over de fietsvoorzieningen in hun wijk. Is 2021 was eveneens 52% van de inwoners tevredenheid met de fietsvoorzieningen. In Goverwelle is het aandeel inwoners dat tevreden in met de fietsvoorzieningen afgenomen van 66% naar 55%. In Noord is het aandeel juist toegenomen van 51% naar 60%. In mindere mate is ook in de Binnenstad en De Korte Akkeren de tevredenheid over de fietsvoorzieningen toegenomen. In Bloemendaal, Plaswijck en Kort Haarlem is de tevredenheid licht afgenomen.

Tevredenheid over fietsvoorzieningen (2021)



Tevredenheid over fietsvoorzieningen (2024)



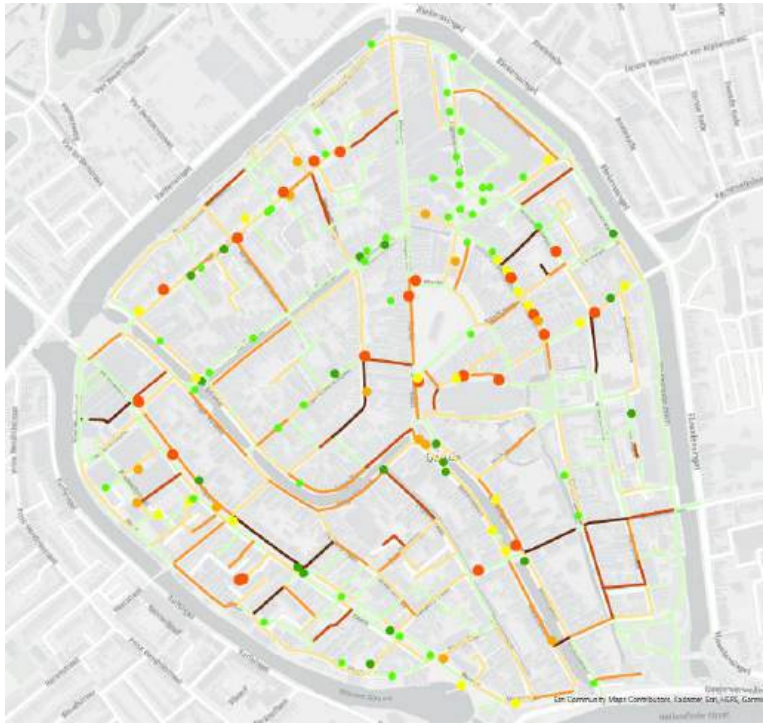
Bron: Stadspeiling Gouda
Update t.o.v. 0-meting: 2024

Fietsparkeren: bezettingsgraad en aantallen

Vooral rond de Markt, de Sint-Janskerk en de Zeugstraat wordt een zeer hoge fiets-parkeerdruk ervaren. De fietsparkeervoorzieningen die hier zijn staan vaak vol, en ook buiten de voorzieningen worden veel fietsen geparkeerd. Dit duidt op een tekort aan goede stallingsvoorzieningen. Hier ligt een verbeteringsopgave.



Dinsdagnacht – november 2021



Donderdagmiddag – november 2021



Zaterdagmiddag – november 2021



Bron: Mobycon (2022), Fietsparkeerplan binnenstad Gouda
Geen update t.o.v. 0-meting

Omzet detailhandel, horeca en cultuur

Doel is het verhogen van de omzet bij ondernemers in de binnenstad. De omzet van detailhandel en horeca laten over de afgelopen jaren een grillig beeld zien, mede door de impact van de coronacrisis. De horeca in de binnenstad kent vanaf eind 2021 en beging 2022 weer een opleving na de hevigere coronaperiodes. De detailhandel in de binnenstad laat in 2021 en 2022 over het algemeen een gestage groei zien ten opzichte van de voorgaande jaren. Omzetcijfers voor 2023 zijn nog niet bekend. De bestedingencijfers zijn wel bekend voor 2023 en laten een aanzienlijke toename zien. Deze zijn in 2023 met zo'n €10,- gestegen ten opzichte van de nulmeting (2021).

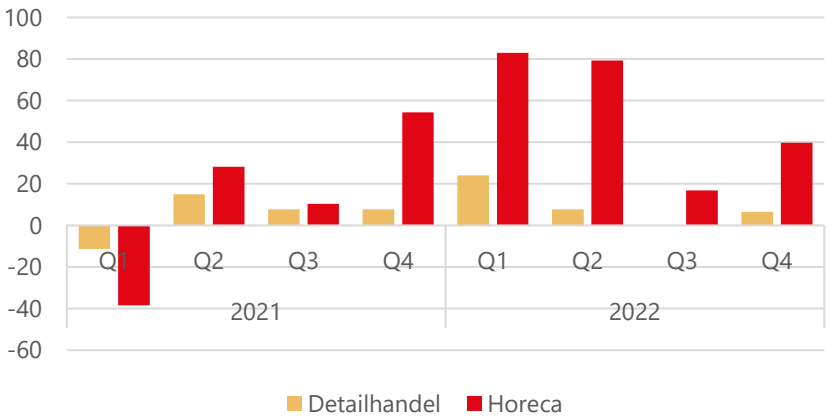
Leegstand binnenstad

De leegstand van publieke ruimtes liet tot maart 2022 een afnemende trend zien. Sindsdien is de leegstand toegenomen. In een aantrekkelijke binnenstad zijn panden goed gevuld, maar is ook sprake van enige frictieleegstand om vernieuwing mogelijk te houden. Het doel is om een maximale leegstand van 10% te hebben. In april 2024 lag de leegstand van de panden en van de totale vloeroppervlakte op bijna 10%.

Waardering ondernemingsklimaat binnenstad

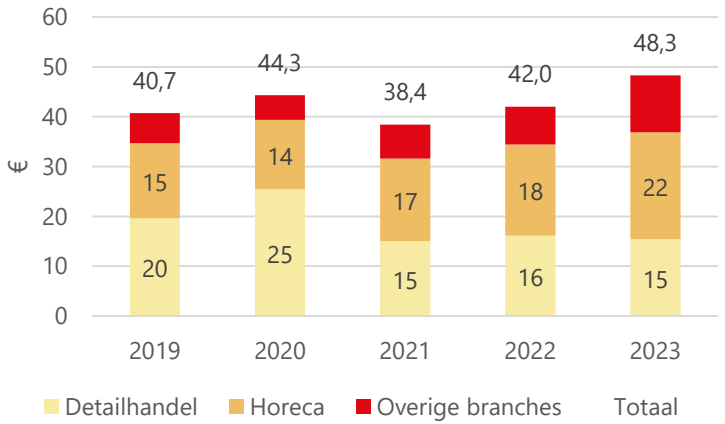
Van deze indicator is geen data beschikbaar. Samen met Gouda Onderneemt en de centrummanager wordt gekeken hoe hier invulling aan gegeven kan worden.

Omzetontwikkeling MKB in binnenstad Gouda per branche



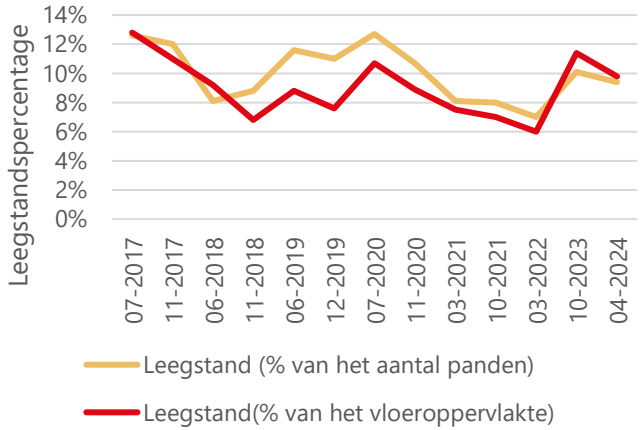
Bron: CBS Omzetcijfers per branche
Geen update t.o.v. 0-meting

Gem. uitgaven per persoon per bezoek



Bron: Cijfers Toerisme Gouda 2023, NBTC Toeristisch onderzoek
Update t.o.v. 0-meting: 2022 en 2023

Ontwikkeling leegstand publieke ruimte



Bron: inventarisatie gemeente Gouda
Update t.o.v. 0-meting: oktober 2023 en april 2024

6 Duurzame mobiliteit

Gouda zet zich in om de CO2 uitstoot te verminderen om bij te dragen aan het tegen gaan van klimaatverandering. Ook mobiliteit moet hier een steentje aan bijdragen. Maar ook op het gebied van milieu en leefbaarheid willen we inzetten op meer duurzame mobiliteit zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer.

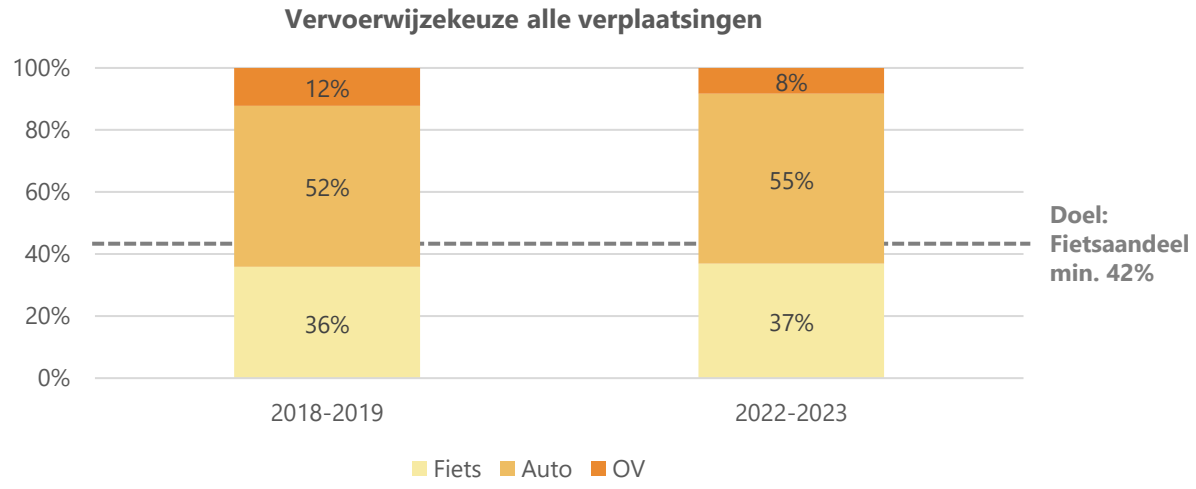


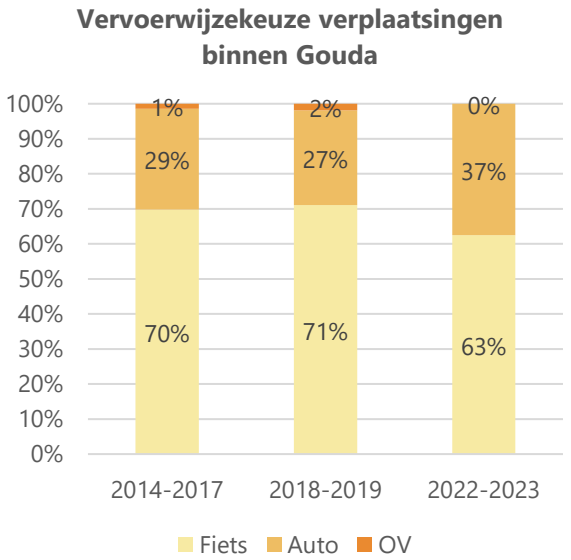
Vervoerwijzekeuze

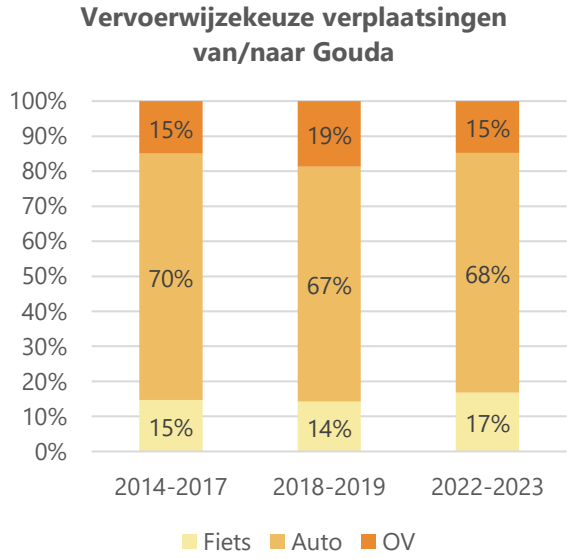
Ambitie van het VCP is het stimuleren van duurzame vervoerwijzen en alternatieven voor de auto, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Concrete doelstelling is een 4-procentpunt hoger fietsaandeel ten opzichte van de nulmeting o.b.v. de benchmark van alle verplaatsingen (verhouding fiets-auto-ov in periode 2004-2016). Dit houdt in dat het fietsaandeel stijgt van 38% naar 42%.

Uit de nieuwe meting blijkt dat het fietsaandeel iets onder de waarde van de nulmeting ligt (van 38% naar 37%). Deze afname komt voor rekening van het fietsgebruik bij verplaatsingen binnen Gouda. Hierin valt op dat het fietsaandeel voor interne verplaatsingen in de periode 2022-2023 lager ligt dan voor de coronapandemie. Deze is met 8-procentpunten afgenomen t.o.v. 2018-2019. Daarentegen is een toename van het autogebruik voor interne verplaatsingen met 10-procentpunten te zien.

Bij verplaatsingen tussen Gouda en locaties buiten de gemeente is het fietsgebruik in deze periode met 3-procentpunten toegenomen ten opzichte van de periode 2018-2019. Ook het autogebruik is gestegen (met 1-procentpunt). Het OV-gebruik is daarentegen afgenomen met 4-procentpunten.







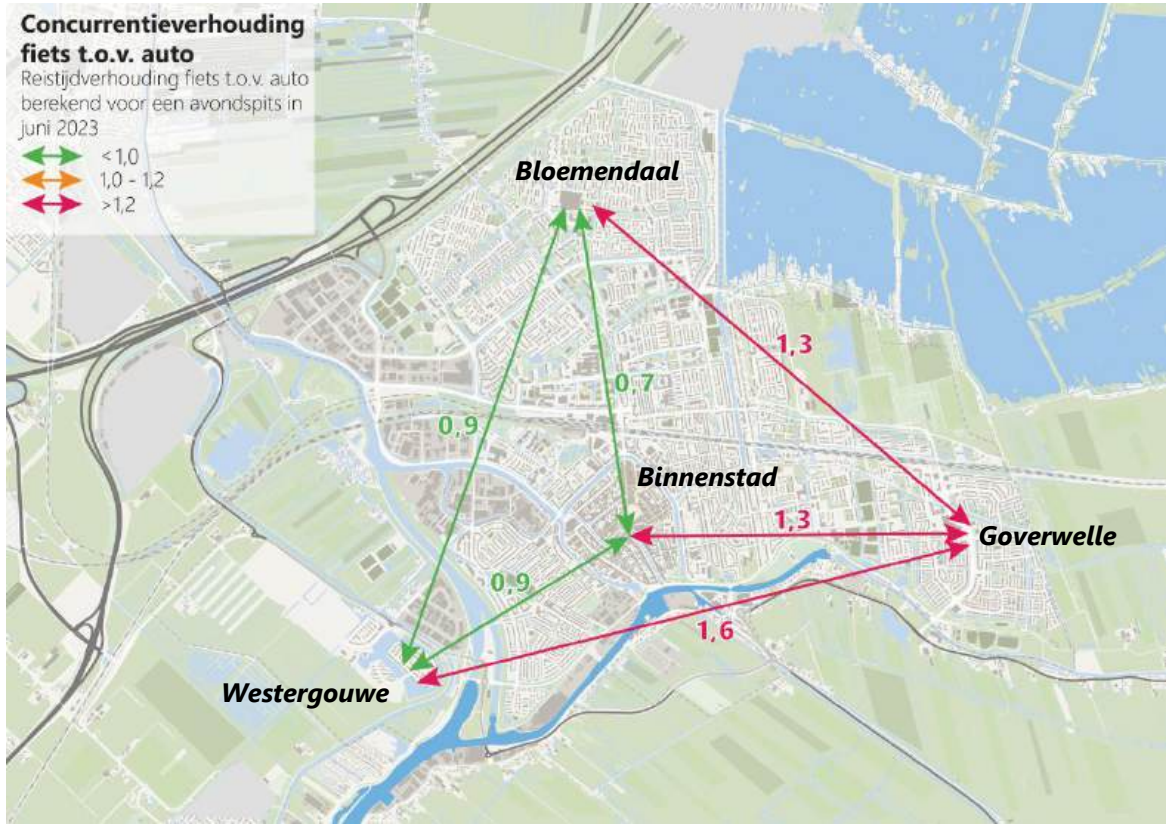
Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN; 2014-2017) en Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN; 2018-2023)
Update t.o.v. 0-meting: 2018-2019 en 2022-2023

Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto

Met het verkeerscirculatieplan wordt ingezet op snellere relatieve reistijden voor fietsers, onder andere door directere routes voor fietsers aan te bieden en autoverkeer meer buitenom over de randwegen te leiden. De fiets wint aan aantrekkelijkheid wanneer reistijden ten opzichte van de reistijd per auto gunstiger worden. De doelstelling is om binnen Gouda per fiets maximaal 20% langer onderweg te zijn dan bij dezelfde verplaatsing per auto.

Een analyse van de reistijd tussen verschillende wijken in de stad wijst uit dat de reistijd per fiets op sommige verbindingen al concurrerend is en op sommige verbindingen nog niet. Dit is goed te zien in de figuur aan de rechterkant, waar voor zes trajecten de reistijdverhouding tussen fiets en auto is weergegeven. Op drie trajecten is de fiets sneller dan de auto. Daarnaast is op drie trajecten de reistijd met de fiets meer dan 1,2x zo lang als de reistijd met de auto.

De reistijd tussen Bloemendaal en Westergouwe naar de binnenstad is per fiets vrijwel gelijk of zelfs korter dan de reistijd per auto in de avondspits. Voor ritten tussen Goverwelle en andere wijken (Bloemendaal, Westergouwe en de binnenstad) is het doel nog niet behaald: daar is de reistijd per fiets nog 30% of meer procent langer dan per auto. Tussen Goverwelle en Westergouwe duurt een fietsrit tijdens de avondspits circa 60% langer dan een autorit, mede vanwege de lange afstand (6km).

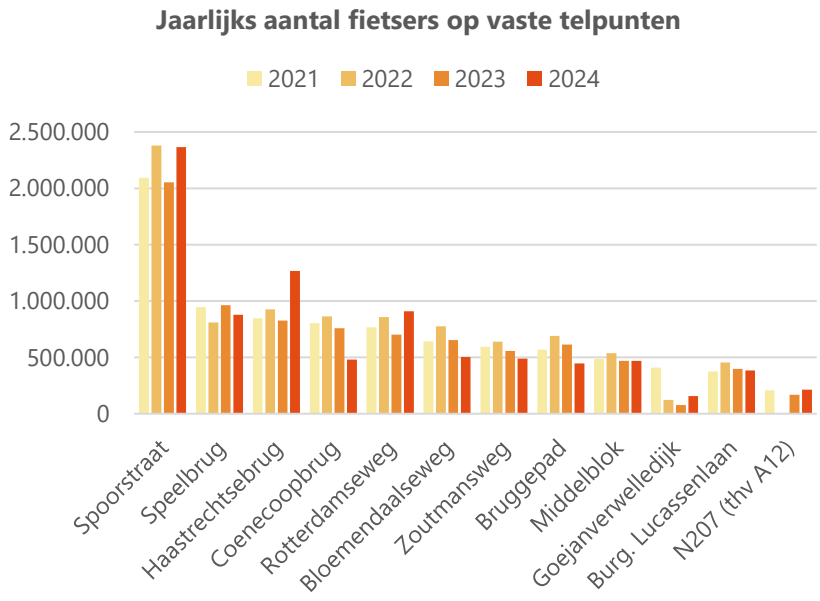


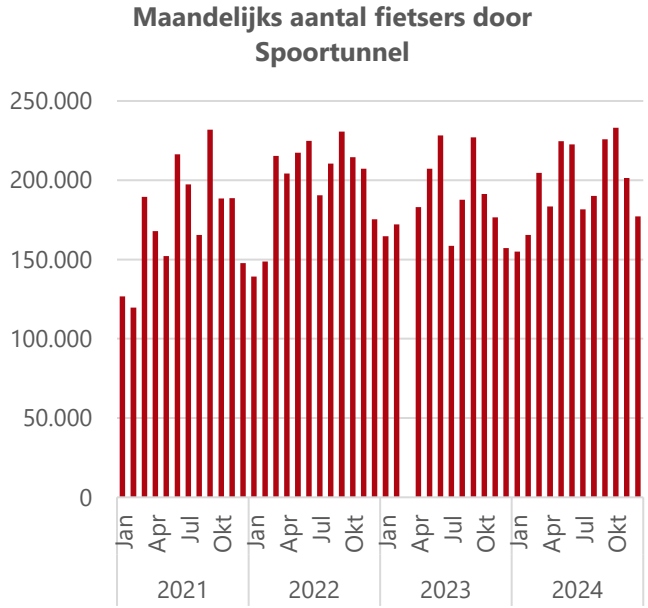
Bron: Google Maps
Geen update t.o.v. 0-meting

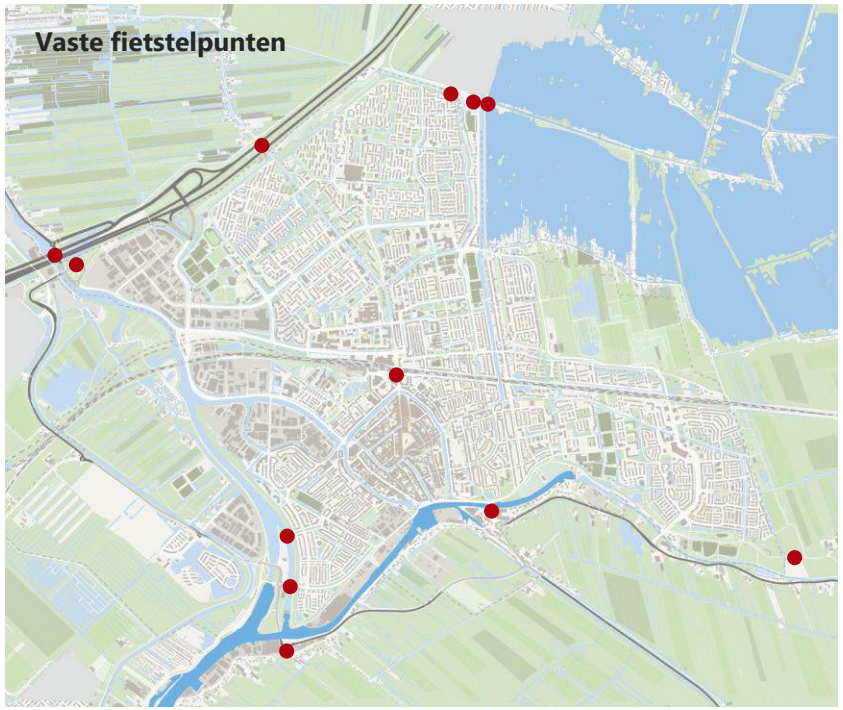
Fietsverplaatsingen

Op diverse plekken in Gouda liggen sinds 2021 vaste meetpunten die het aantal fietsers tellen. Daarmee wordt inzicht verkregen in het fietsgebruik binnen de gemeente, en wordt gemonitord of het aantal fietsers toe- of afneemt. Of mensen gaan fietsen is van vele factoren afhankelijk. Het weer kan een belangrijke rol spelen. Op veel punten is het aantal fietsers sinds 2022 afgenomen. Op de Haastrechtsebrug is echter een flinke toename te zien in het fietsverkeer in 2024 t.o.v. voorgaande jaren.

Verder blijkt dat op de Spoorstraat/Spoortunnel de meeste fietsers worden geteld. Dit is een van de drukste fietsroutes in Gouda, doordat de Spoortunnel Gouda ten noorden en zuiden van het spoor met elkaar verbindt en een belangrijke route is van en naar de binnenstad. Uit de maandelijkse cijfers van de Spoortunnel blijkt – logischerwijs – dat in de zomer fors meer wordt gefietst dan in de winter.



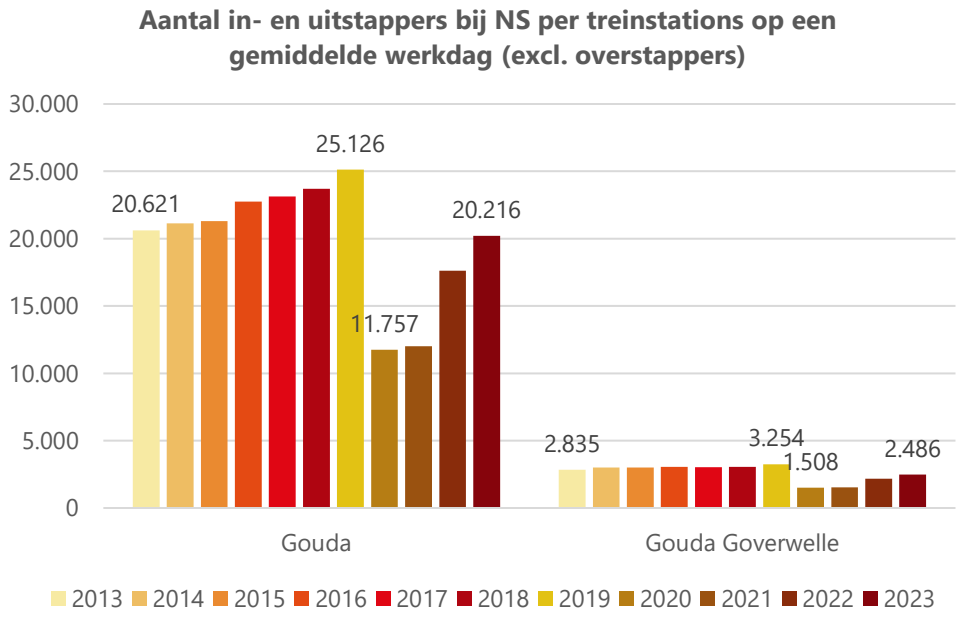




Bron: NDW
Update t.o.v. 0-meting: 2023

Treingebruik: aantal in- en uitstappers treinstations

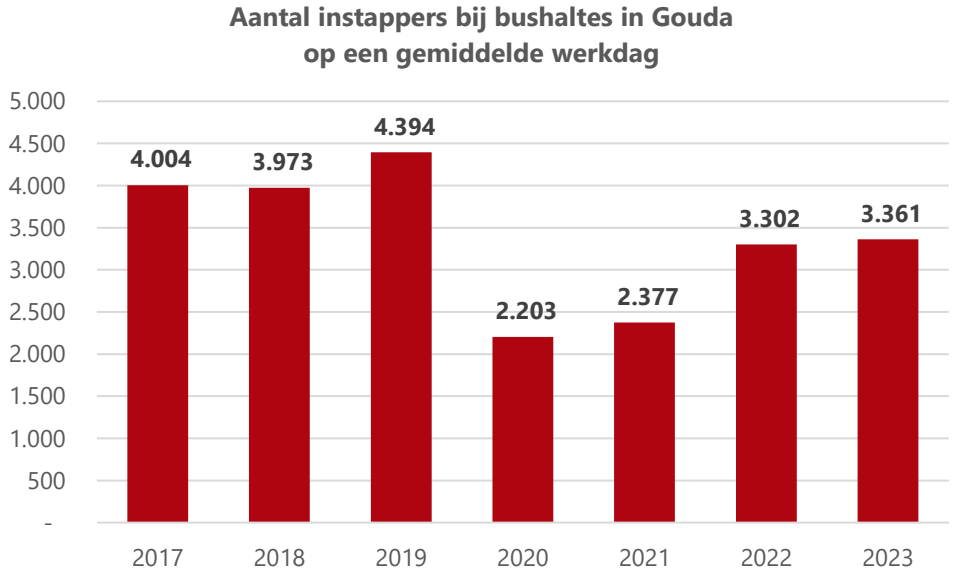
Voor de coronacrisis zat het openbaar vervoer-gebruik in de lift. Het aantal in- en uitstappers op de treinstations in Gouda nam ieder jaar gestaag toe, en piekte in 2019. Door corona is het aantal reizigers fors afgenomen. In 2022 en 2023 is het aantal reizigers weer gestegen, maar ligt dit aantal nog altijd lager dan in 2019. Dit komt overeen met de landelijke trend voor het aantal in- en uitstappers op treinstations als gevolg van de coronapandemie.



Bron: NS Jaarverslag Reizigersgedrag
Update t.o.v. 0-meting: 2023

Busgebruik: aantal instappers bij bushaltes

Ook het aantal busreizigers piekte in 2019 en daalde sterk in 2020 en 2021. In 2022 en 2023 is het aantal busreizigers toegenomen, maar net als het aantal treinreizigers ligt het aantal busreizigers nog onder het niveau van 2019. Net als het aantal in- en uitstappers op treinstations volgt het verloop van het aantal instappers bij bushaltes hiermee de landelijke trend als gevolg van de coronapandemie.



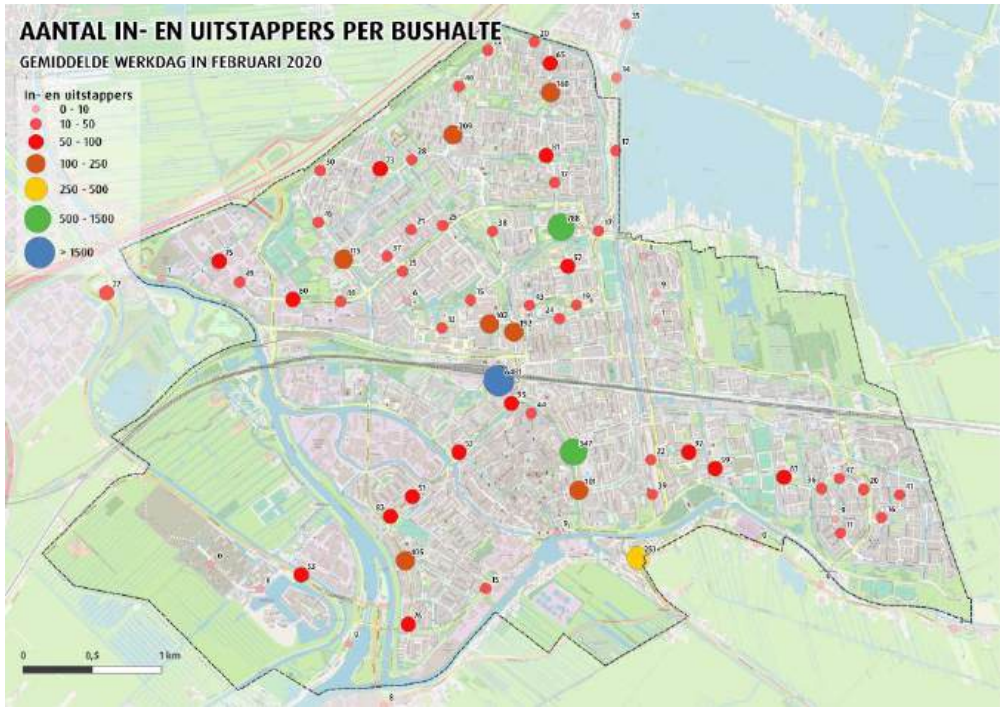
Bron: Arriva
Update t.o.v. 0-meting: 2022 en 2023

Busgebruik: aantal in- en uitstappers per bushalte

Het aantal in- en uitstappers per bushalte is verreweg het hoogst bij Station Gouda. Hier stapten in februari 2020 zo'n 6500 reizigers in- en uit, waarvan een groot deel waarschijnlijk overstapt van of naar de trein. Station Gouda is het start- en eindpunt van veel busverbindingen. Zo vertrekken hier streekbussen richting Utrecht, Rotterdam, Den Haag, Bodegraven en Schoonhoven. Daarnaast is station Gouda ook start- en eindpunt voor de stadslijnen.

Na station Gouda worden de haltes bij Mammoet (MBO Rijnland) en de Fluwelensingel (Centrum) het meest gebruikt. Daarna volgen haltes bij het ziekenhuis, winkelcentrum Bloemendaal en het zwembad.

De volgende pagina toont per halte het verschil in reizigersaantallen tussen februari 2020 en maart 2022.



Bron: Toekomstbestendig busnetwerk (Goudappel 2021)
Geen update t.o.v. 0-meting

halte	Instappers		Verschil	
	febr. 2020	maart 2022	absoluut	relatief
Station	50194	31396	-18798	-37%
Mammoet	6700	3579	-3121	-47%
Centrum	3754	2520	-1234	-33%
Gildenburg	1872	936	-936	-50%
Stolwijkersl	1735	1289	-446	-26%
Zuiderwerf	1538	759	-779	-51%
R van Catsweg	1399	748	-651	-47%
J Lennekade	1109	832	-277	-25%
Oranjeplein	1016	705	-311	-31%
GroeneHart ZH	941	304	-637	-68%
Dunantsingel	941	574	-367	-39%
Raaigras	906	308	-598	-66%
Zwembad	850	263	-587	-69%
K Wilhelminaw	830	529	-301	-36%
H de Vriesln	712	308	-404	-57%
Hanzeweg	699	557	-142	-20%
Agnietenstr	698	356	-342	-49%
Estafetteweg	669	369	-300	-45%
Noorderwerf	596	280	-316	-53%
Kleiweg	559	324	-235	-42%
De Kortestr	534	261	-273	-51%
Prunuslaan	508	197	-311	-61%
Harderwijkweg	499	125	-374	-75%
Hoge Gouwe	499	275	-224	-45%
Westergouwe	468	125	-343	-73%
St Jobstraat	462	211	-251	-54%
Bothastraat	436	218	-218	-50%
Gentseweg	433	147	-286	-66%
Heemskerkstr	426	214	-212	-50%
Prinsenhof	407	151	-256	-63%
Lohmansingel	365	218	-147	-40%
Scharroosingl	365	215	-150	-41%

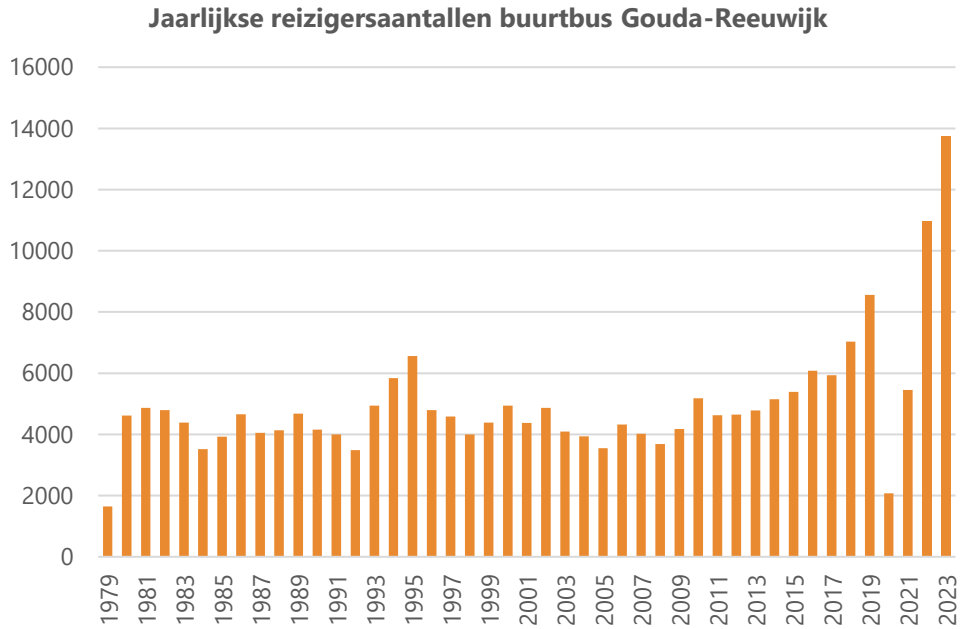
halte	Instappers		Verschil	
	febr. 2020	maart 2022	absoluut	relatief
Tielweg	359	176	-183	-51%
Plataanstraat	355	201	-154	-43%
Stadspolderst	335	148	-187	-56%
Rietzoom	323	162	-161	-50%
Middenmolenpl	315	146	-169	-54%
Vuurdoornlaan	288	70	-218	-76%
Reenensingel	264	96	-168	-64%
J v Neckln	223	124	-99	-44%
Driehoeven	217	77	-140	-65%
Doelenbrug	198	177	-21	-11%
Sleedoornsngl	183	111	-72	-39%
Blommensteins	176	30	-146	-83%
Hertzogstraat	175	141	-34	-19%
Boerensloot	171	46	-125	-73%
Goverwellepas	166	131	-35	-21%
Lakerpolderpl	154	97	-57	-37%
J de Wittlaan	152	36	-116	-76%
Savelberg	145	60	-85	-59%
Landluststr	143	77	-66	-46%
Watergraspad	127	114	-13	-10%
Breevaartbrug	120	57	-63	-53%
Buchnerweg	113	26	-87	-77%
Knipmolenweg	113		-113	-100%
Pepermolenerf	111	129	18	+16%
Bleulandweg	80	60	-20	-25%
Julianasluis	58	19	-39	-67%
Jan Mayenlaan	32	10	-22	-69%
Griendakker	28	245	217	+775%
Viaduct	9	26	17	+189%
De Wadden		230	230	
Huygensstraat		74	74	
Nwe Veerstal		23	23	

Bron: Arriva



Aanvullend vervoer: Buurtbus

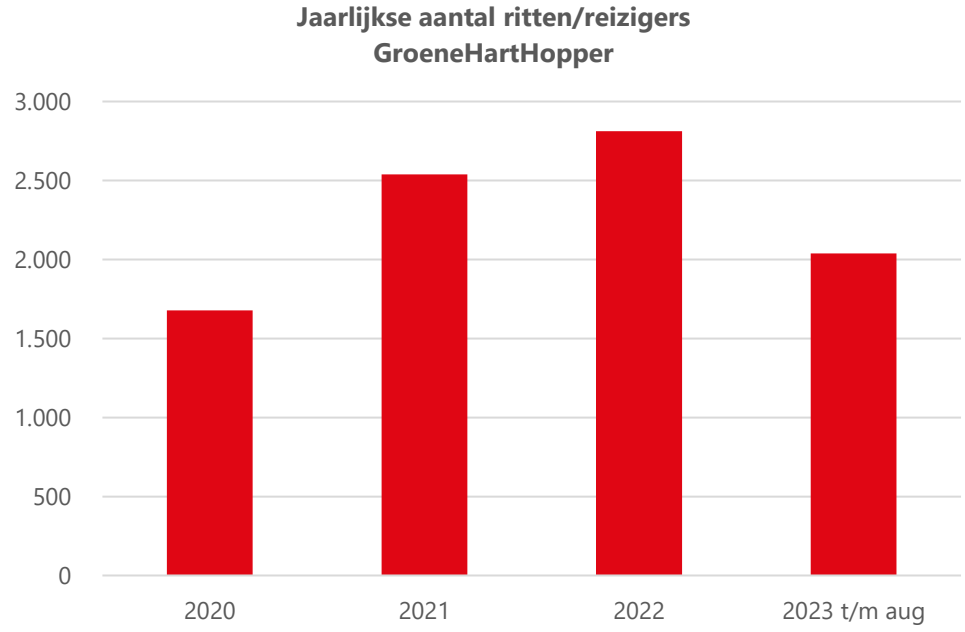
Buurtbus Reeuwijk-Gouda heeft met name als doel om het landelijk gebied rond Reeuwijk te ontsluiten. De buurtbus verbinding Reeuwijk-Brug, Reeuwijk Dorp met elkaar en met Gouda. Er wordt gereden met kleine 8-persoons busjes bestuurd door vrijwilligers. De buurtbus kende voor corona sterk toenemende reizigersaantallen. Corona had logischerwijs een grote impact op deze dienst. Na corona is de sterk toenemende trend die zichtbaar was voor corona hervat.



Bron: Buurtbusvereniging Reeuwijk
Update t.o.v. 0-meting: 2022 en 2023

Aanvullend vervoer: GroeneHartHopper

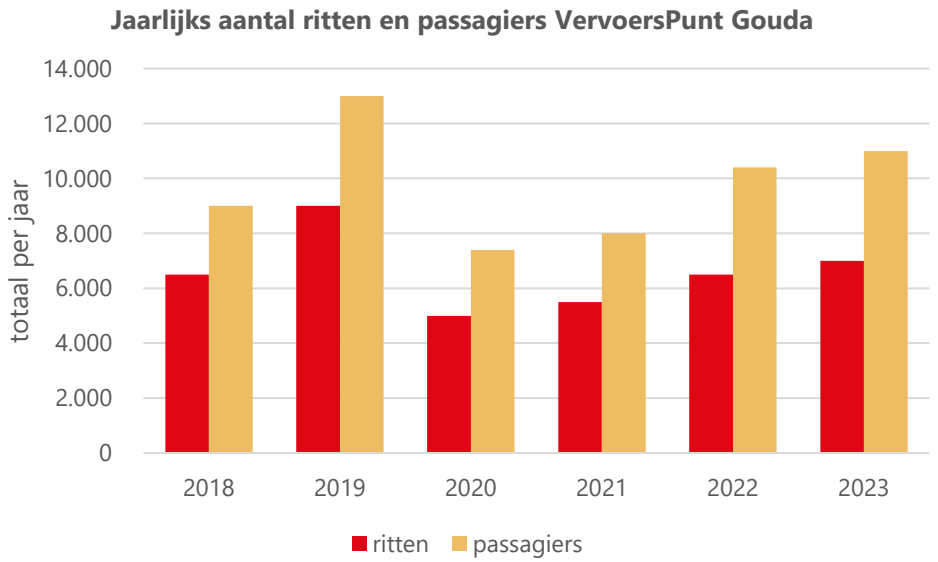
Het regulier openbaar vervoer wordt ondersteund door aanvullend vervoer, zoals de GroeneHartHopper. De Hopper brengt mensen van deur tot deur, en rijdt op reservering/afspraak. WMO-ritten worden niet weergegeven in onderstaand figuur, gezien dit geen openbaar vervoer is. Het aantal ritten GroeneHartHopper laat een stijgende lijn zien de afgelopen jaren.



Bron: GroeneHartHopper / Willemsen-De Koning
Geen update t.o.v. 0-meting

Aanvullend vervoer: VervoersPunt Gouda

Stichting VervoersPunt Gouda heeft als doel om goed en betaalbaar vervoer mogelijk te maken voor senior bewoners van Gouda. De stichting beschikt over twee eigen voertuigen die door vrijwilligers worden bestuurd. VervoersPuntGouda is in 2016 begonnen, vanaf 2018 zijn de cijfers geregistreerd. Door coronaperiode zijn de ritten en passagiers in 2020 afgenomen, maar laten sindsdien weer een stijgende lijn zien. Ook in 2023 was er een toename van het aantal ritten en passagiers ten opzichte van het voorgaande jaar.



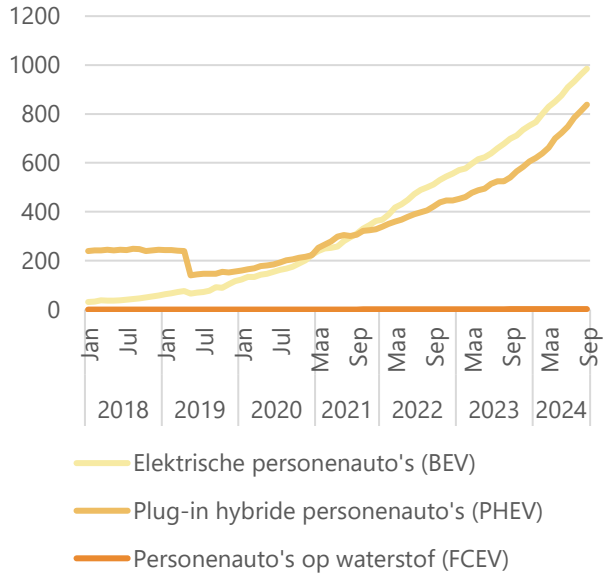
Bron: VervoersPunt Gouda
Update t.o.v. 0-meting: 2023

Aandeel schone personenauto's

Het aantal schone personenauto's is de afgelopen jaren behoorlijk toegenomen, maar relatief gezien blijft het met enkele procenten nog een beperkt aandeel. Dit zal de komende jaren verder toenemen door een steeds breder aanbod met ook meer betaalbaardere modellen. Het doel is dat in 2040 meer dan 80% van alle in Gouda geregistreerde personenauto's schone voertuigen zijn.

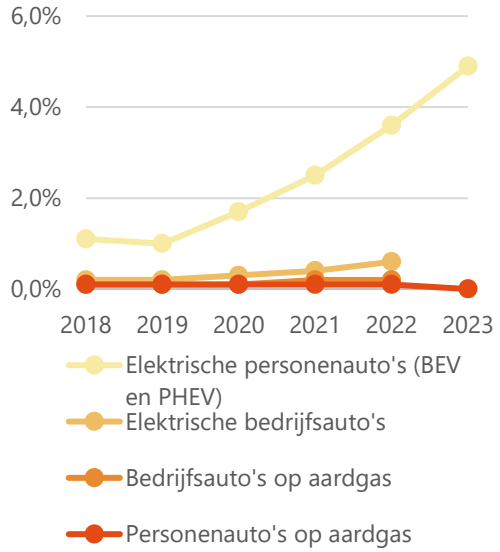
Het aandeel elektrische personenauto's in Gouda blijft achter bij het gemiddelde van de regio Midden-Holland, provincie Zuid-Holland en geheel Nederland. Tussen 2022 en 2023 nam het aandeel elektrische voertuigen met 1,3 procentpunt toe. Als deze trend lineair wordt doorgezet tot 2040 komt het aandeel elektrische voertuigen uit op 17%. Deze trend moet versneld worden om de doelstelling te halen. Lineair gezien is een jaarlijkse toename van 4,4%-punt nodig.

Schone personenauto's geregistreerd in Gouda



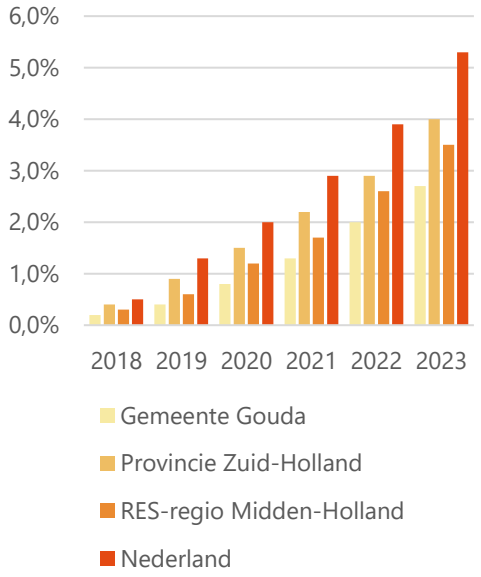
Bron: CROW Duurzaamheidsscore / RVO-RDW
Update t.o.v. 0-meting: 2022, 2023 en 2024 (t/m september)

Percentage elektrische en aardgasauto's



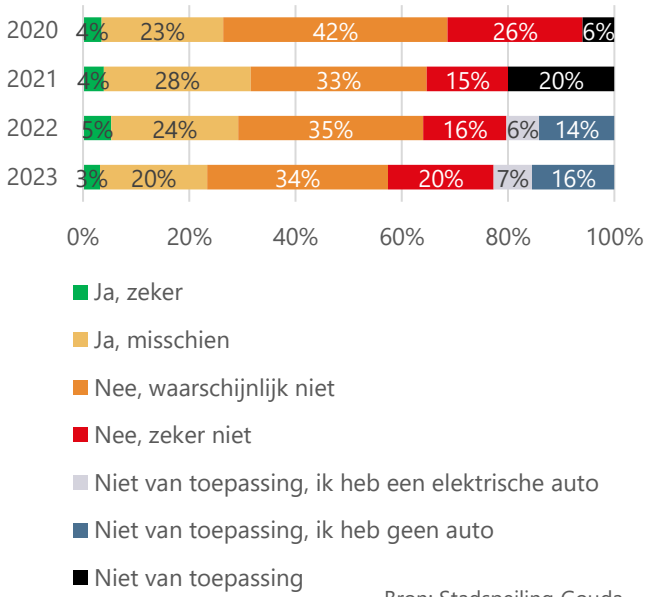
Bron: CROW Duurzaamheidsscore / RVO-RDW
Update t.o.v. 0-meting: 2021, 2022, 2023

Benchmark aandeel elektrische personenauto's (BEV)



Bron: RVO, Regionale Klimaatmonitor
Update t.o.v. 0-meting: 2021, 2022 en 2023

Aandeel inwoners dat denkt binnen 3 jaar over te stappen op elektrisch rijden

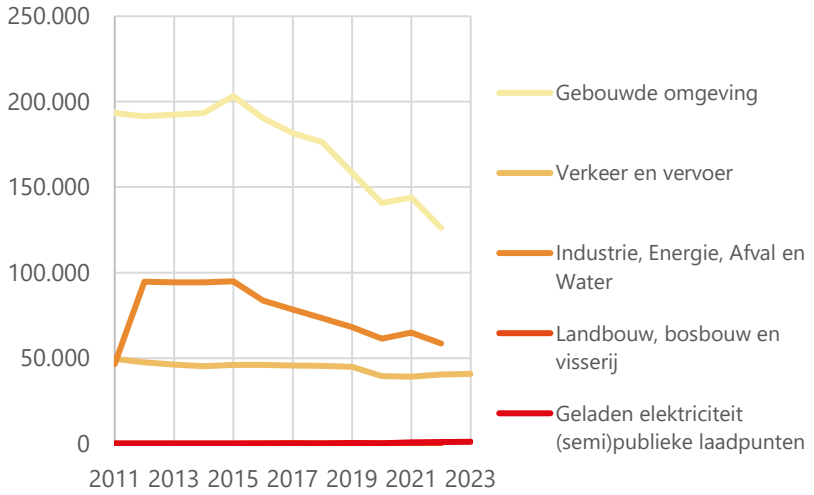


Bron: Stadspeiling Gouda
Update t.o.v. 0-meting: 2023

CO2-uitstoot wegverkeer

Door de opkomst van elektrische voertuigen, maar ook de ontwikkeling dat brandstofvoertuigen steeds zuiniger worden, is de CO2-uitstoot door wegverkeer de afgelopen jaren afgenomen (ondanks meer autokilometers). In onderstaande figuur is te zien dat in 2018 de totale CO2-uitstoot van de sector verkeer en vervoer 45.500 ton bedroeg. In 2023 is dit afgenomen tot 40.800 ton. De afname van de CO2-uitstoot door verkeer lijkt minder hard te gaan dan die van andere sectoren. Gouda heeft als doel om in 2040 CO2-neutraal te zijn, en in 2050 helemaal geen CO2-uitstoot van verkeer en vervoer meer te hebben.

CO2-uitstoot per sector in Gouda [ton/jaar]

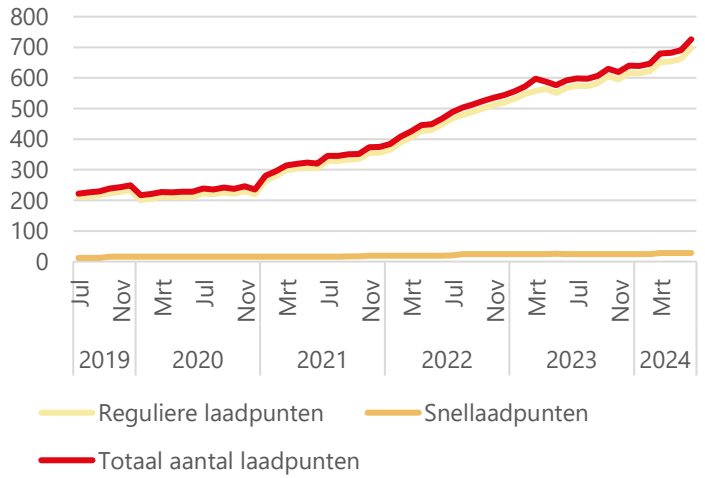


Bron: CROW Duurzaamheidsscore / RVO-RDW
Update t.o.v. 0-meting: 2020, 2021, 2022 en 2023

Laadpalen en waterstofvoorzieningen

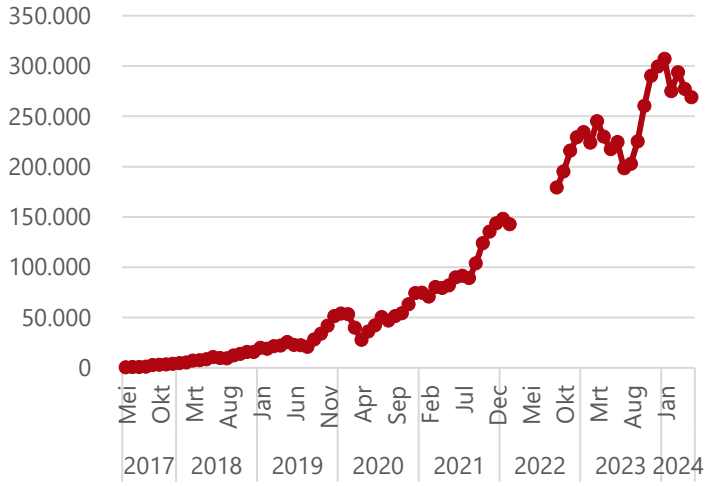
De opkomst van de elektrische auto is de afgelopen jaren vooral aangejaagd door fiscale regelingen vanuit de rijksoverheid. Als gemeente kan deze trend vooral gefaciliteerd worden door het aanbieden van voldoende laadpunten. Doel is dan ook om continue voldoende laadpunten aan te bieden en het aantal laadpunten mee te laten groeien met het aantal elektrische auto's. Onderstaande figuren laten zien dat zowel het aantal laadpunten als het gebruik van laadpunten in Gouda sinds 2020 sterk toeneemt.

(Semi-)publieke laadpunten voor elektrische auto's in Gouda



Bron: RVO, Regionale Klimaatmonitor
Update t.o.v. 0-meting: eind 2022, 2023 en begin 2024

Energieverbruik van publieke laadpunten in Gouda [Wh/maand]



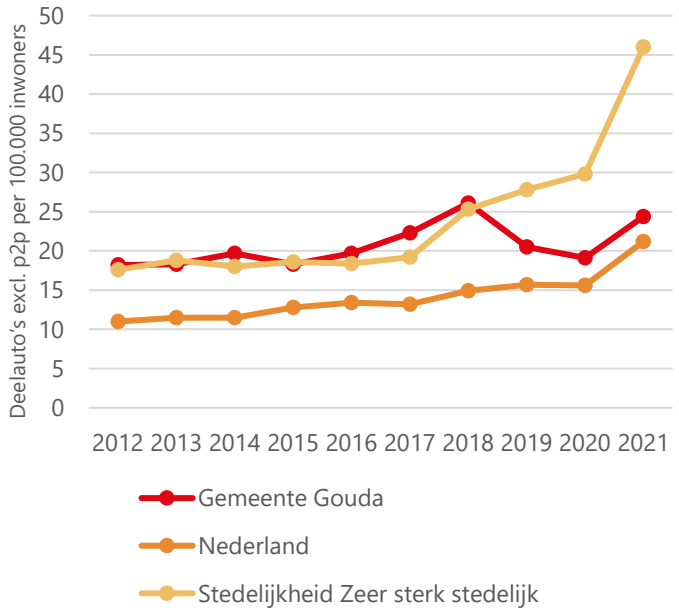
Bron: Engie
Update t.o.v. 0-metig: september 2022 t/m mei 2024

Aanbod deelauto's i.r.t. eigen autobezit

Gouda is niet gebouwd voor grote hoeveelheden auto's. Doel is dan ook om het eigen autobezit te verminderen, onder andere door het stimuleren van deelauto's. Daardoor zijn minder eigen auto's nodig, en ook blijkt dat gebruikers van deelauto's vaker alternatieve (meer duurzame) vervoerwijzen gebruiken. Het aanbod deelauto's in Gouda neemt toe, maar blijft achter bij andere 'zeer sterk stedelijke' gemeenten.

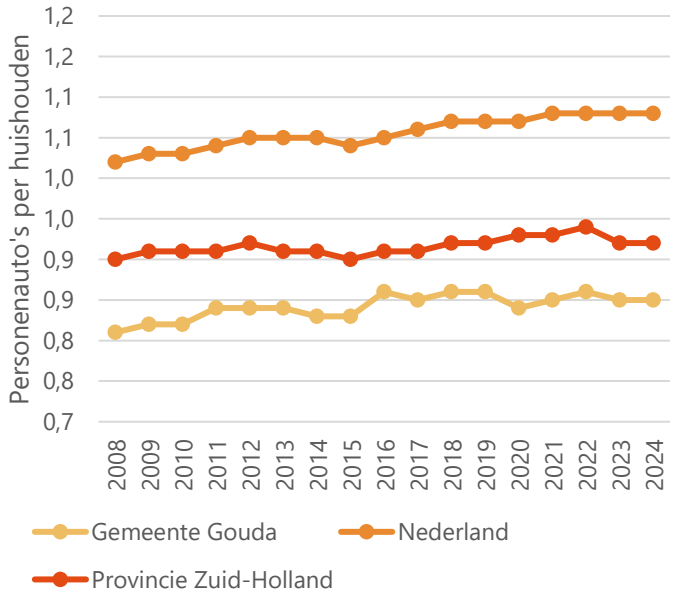
Concreet doel is een 10% lager autobezit onder inwoners van Gouda in 2040 ten opzichte van 2018. Het aantal auto's per 1.000 inwoners kende de afgelopen jaren een toenemende trend. In 2018 waren er 390 auto's per 1.000 inwoners, in 2024 betrof dit 394 auto's per 1.000 inwoners. Er ligt daarmee een opgave om deze trend te keren en het autobezit onder inwoners te reduceren. Een toename van het aanbod deelauto's kan daarbij helpen.

Deelauto's per 100.000 inwoners



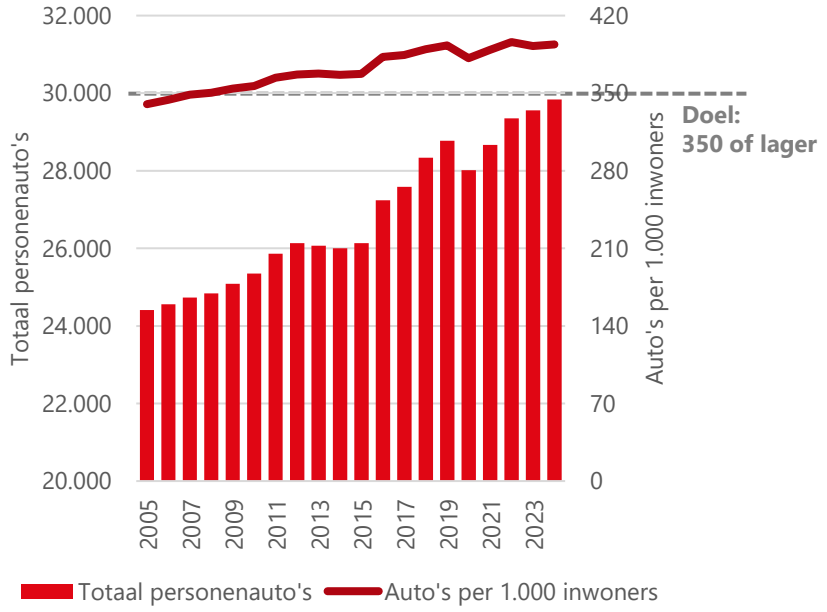
Bron: CROW / KPVV
Update t.o.v. 0-meting: geen update

Autobezit per huishouden



Bron: CROW, Regionale Kerncijfers
Update t.o.v. 0-meting: 2021, 2022 en 2023

Personenauto's en autobezit in Gouda



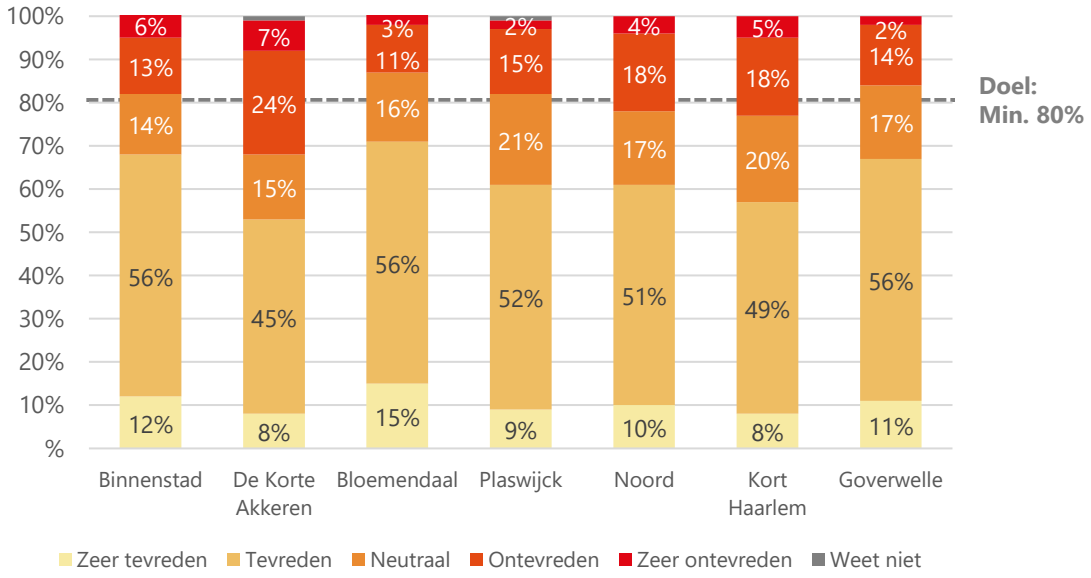
Bron: CBS, Regionale Kerncijfers
Update t.o.v. 0-meting: 2022, 2023 en 2024

Beleving wandelkwaliteit (voetgangersvoorzieningen)

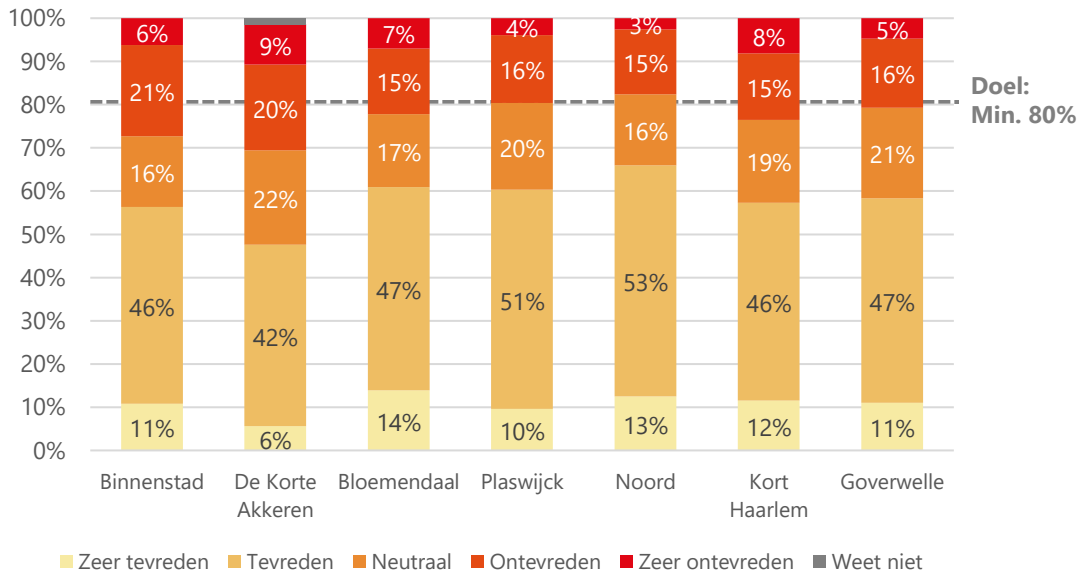
De meeste inwoners van Gouda zijn tevreden (58%) over voetgangersvoorzieningen zoals trottoirs, wandelpaden en oversteekplaatsen. Inwoners van de Korte Akkeren zijn het minst tevreden over de loopvoorzieningen in de eigen wijk. Het doel is gesteld dat in 2040 tenminste 80% van de inwoners tevreden zijn over de voetgangersvoorzieningen. In geen enkele wijk wordt dit percentage nog gehaald.

In 2022 was 61% van de inwoners tevreden over de voetgangersvoorzieningen. Ten opzichte van 2022 is in 2024 de tevredenheid gedaald in de binnenstad, De Korte Akkeren, Bloemendaal en Goverwelle. In Noord is de tevredenheid juist toegenomen.

Tevredenheid over voetgangersvoorzieningen in eigen wijk (2022)



Tevredenheid over voetgangersvoorzieningen in eigen wijk (2024)



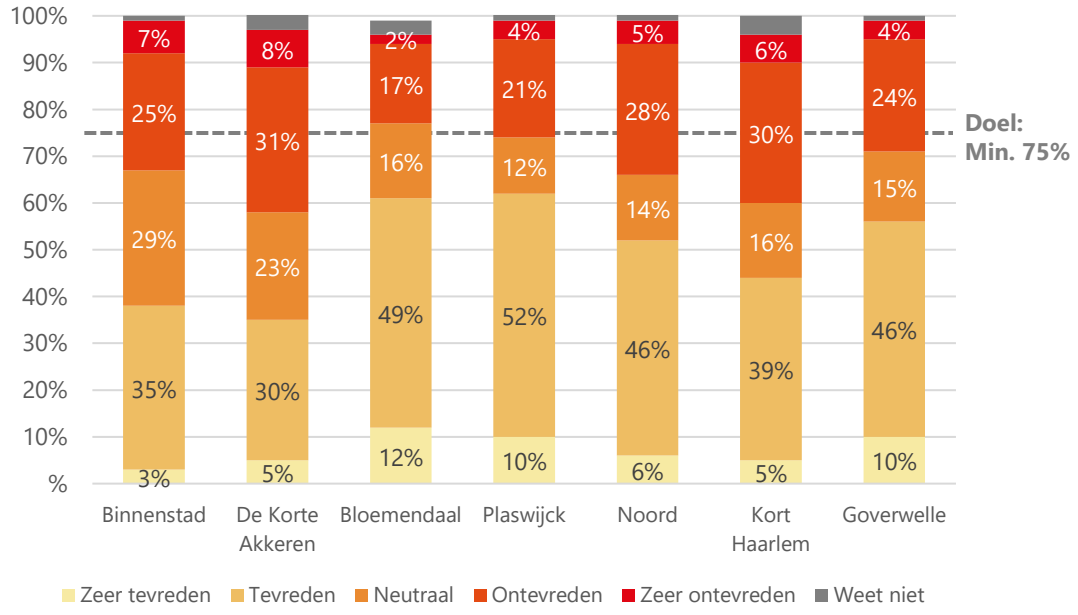
Bron: gemeente Gouda, Stadspeiling
Update t.o.v. 0-meting: 2024

Beleving fietskwaliteit (fietsvoorzieningen)

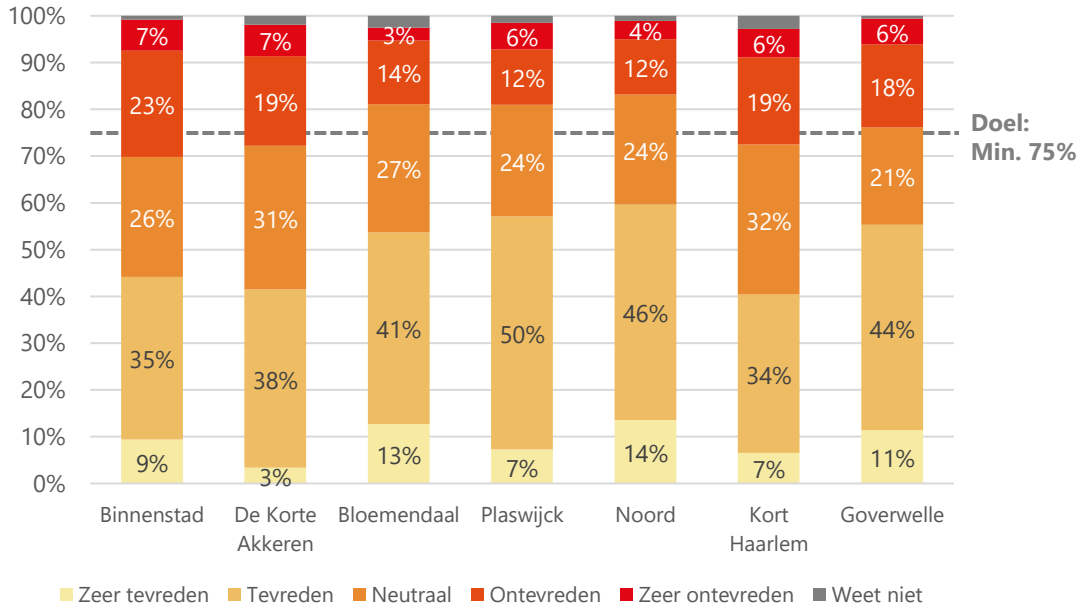
De beoordeling van fietsvoorzieningen o.a. fietspaden, stallingen (52% tevreden) is minder goed dan de loopvoorzieningen. Met name in de oudste wijken van Gouda (binnenstad, Korte Akkeren, Kort Haarlem) zijn inwoners minder tevreden. In geen enkele wijk wordt het doel van 75% of meer gehaald.

In 2024 lag de tevredenheid over de fietsvoorzieningen onder de inwoners van Gouda iets boven het niveau van 2022 (52% t.o.v. 51%). Wel zijn er verschillen waarneembaar in de waardering per wijk. In Bloemendaal, Plaswijck, Kort Haarlem en Goverwelle is de tevredenheid afgenomen. Daarentegen is in de binnenstad, De Korte Akkeren en Noord de tevredenheid over de fietsvoorzieningen juist toegenomen.

Tevredenheid over fietsvoorzieningen in eigen wijk (2022)



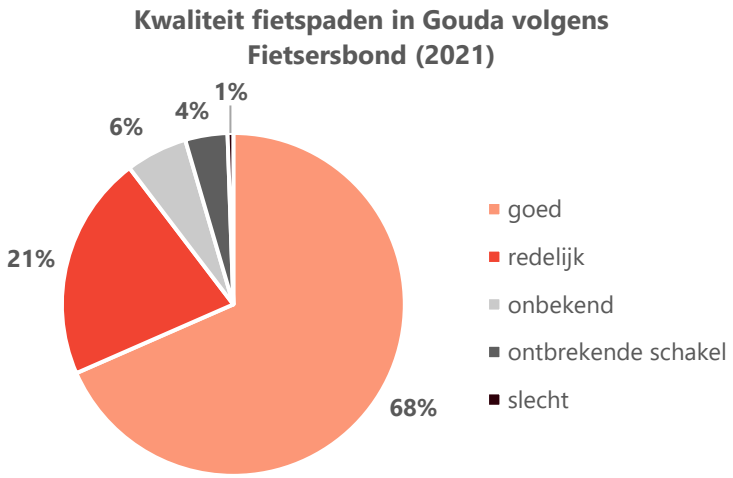
Tevredenheid over fietsvoorzieningen in eigen wijk (2024)



Bron: gemeente Gouda, Stadspeiling
Update t.o.v. 0-meting: 2024

Veilig en comfortabel ingericht fietsnetwerk

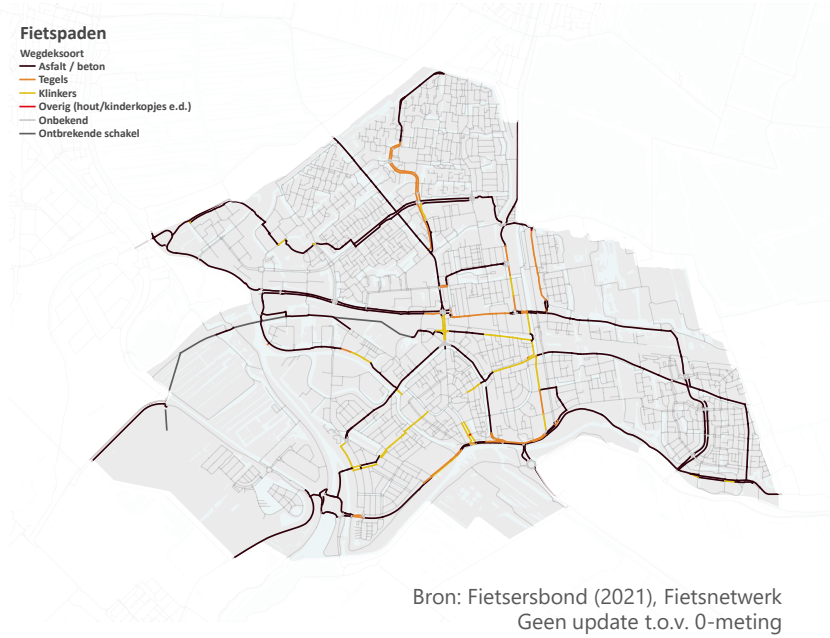
Onderstaande figuren tonen de kwaliteit van de fietspaden in Gouda volgens de Fietsersbond. Hieruit blijkt dat zo'n 30% van de fietspaden nog niet goed ingericht is. Deze fietspaden hebben een redelijke of zelfs slechte kwaliteit. Dit kunnen fietspaden zijn met een slechte verharding (zoals tegels of oneffen wegdek), te smalle fietspaden, en/of fietspaden die niet goed zijn verlicht of bebord. Op fietsroutes die over cultuurhistorische linten voeren is het mogelijk niet wenselijk om aan (alle) inrichtingskenmerken te voldoen om de uitstraling van het lint niet aan te tasten. Dat zal per project bekeken moeten worden.



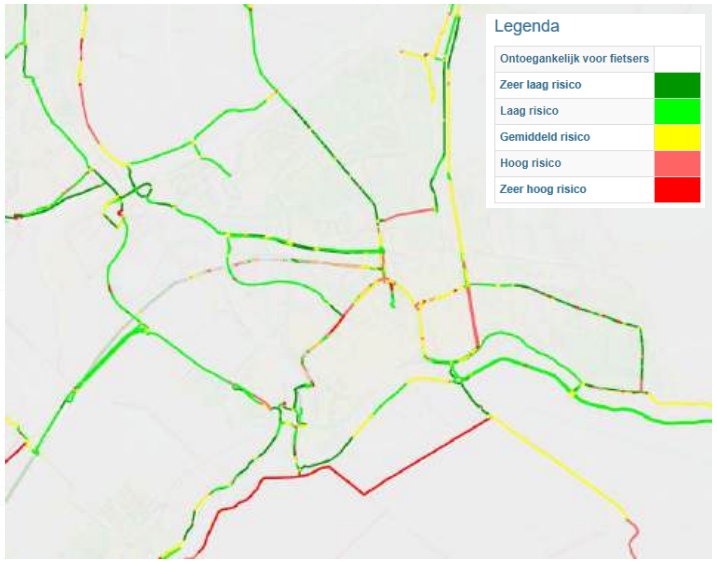
Bron: Fietsersbond (2021), Fietsnetwerk
Geen update t.o.v. 0-meting

Veiligheidsscore hoofdfietsroutes

Een groot deel van de hoofdfietsroutes zijn door de Fietsersbond beoordeeld op veiligheid. Doel is dat in 2040 alle hoofdfietsroutes een laag veiligheidsrisico kennen. Hiervoor worden straten en fietsroutes anders ingericht met meer ruimte voor de fiets, minder autoverkeer en een lagere autosnelheid. Belangrijke aandachtlocaties voor de fietsveiligheid (met gemiddeld, hoog of zeer hoog risico) zijn de singels rond de binnenstad, Wachtelstraat, Reigerstraat, Koningin Wilhelminaweg, Joubertstraat, Thorbeckelaan, Burg. Lucassenlaan, Karnemelksloot en Omloopkade.



Bron: Fietsersbond (2021), Fietsnetwerk
Geen update t.o.v. 0-meting



Bron: Fietsersbond (2021), Safety Performance Index Fiets
Geen update t.o.v. 0-meting

7 Economische bereikbaarheid

Van belang is natuurlijk ook een goede bereikbaarheid, zodat inwoners hun dagelijkse dingen kunnen doen zonder al te lang te moeten reizen, maar zeker ook dat Gouda goed bereikbaar is voor bezoekers die belangrijk zijn voor de lokale economie.



Doorstroming randwegen

Om de algemene bereikbaarheid van Gouda te waarborgen is het doel om grote vertragingen op de randwegen te voorkomen. Doel is dat de reistijd op een traject in de spitsperiode maximaal 50% langer mag zijn dan de reistijd bij normale verkeersafwikkeling (free flow). In 2021 werd dit doel op twee trajecten niet behaald. Op het traject N457-N207 Westergouwe wordt de maximum reistijd dagelijks overschreden: in westelijke richting in de ochtendspits en in oostelijke richting in de avondspits. En op de Goudse Poort de stad in treden enkele momenten per week (maar niet dagelijks) vertragingen op die boven de norm uit komen.



Bron: Floating Car Data – NDW Dexter
Geen update t.o.v. 0-meting

Bereikbaarheid bedrijventerreinen

Om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen te waarborgen, is het doel dat de reistijd op ontsluitende trajecten beperkt blijft. De grenswaarde is dat de reistijd op een traject in de spitsuren maximaal 75% langer mag zijn dan in de daluren. Op verschillende trajecten wordt dit doel momenteel niet elke werkdag behaald. De reistijden (o.b.v. Floating Car Data) zijn met name langer op trajecten waarvan de N457-N207 Westergouwe onderdeel is.

Van - Naar	Reistijd voldoet wel/niet
A12 – Goudse Poort	Enkele werkdagen in ochtendspits
Goudse Poort – A12	Reistijd blijft altijd binnen grenswaarde
A12 – Kromme Gouwe	Reistijd blijft altijd binnen grenswaarde
Kromme Gouwe – A12	Reistijd blijft altijd binnen grenswaarde
A12 – Gouwespoor	Reistijd blijft altijd binnen grenswaarde
Gouwespoor – A12	Reistijd blijft altijd binnen grenswaarde
A12 - Stationsgebied	Reistijd blijft altijd binnen grenswaarde
Stationsgebied A12	Reistijd blijft altijd binnen grenswaarde
A20 – Stolwijkersluis (via ZRW)	Enkele werkdagen in avondspits
Stolwijkersluis – A20 (via ZRW)	Enkele werkdagen in ochtendspits
A20 – Schielands Hoge Zeedijk	Enkele werkdagen in avondspits
Schielands Hoge Zeedijk – A20	Enkele werkdagen in ochtendspits
A20 – Gouwestroom	Alle werkdagen in avondspits
Gouwestroom – A20	Alle werkdagen in ochtendspits

Bereikbaarheid voorzieningen

Bezoekers van buiten Gouda moeten op een goede en prettige manier de verschillende bestemmingen kunnen bereiken. Dat is een basisvoorwaarde voor het aantrekken van bezoekers en bedrijvigheid. Om dit te waarborgen, is het doel om op zaterdagen grote reistijdvertragingen op trajecten van en naar parkeerlocaties en belangrijke bestemmingen in de stad te voorkomen. Als doel is gesteld dat de reistijd (o.b.v. Floating Car Data) naar iedere parkeerlocatie in en rond de binnenstad op zaterdagmiddag maximaal 75% langer duurt dan in de daluren. In 2021 voldeed ieder traject aan dit reistijdcriterium.

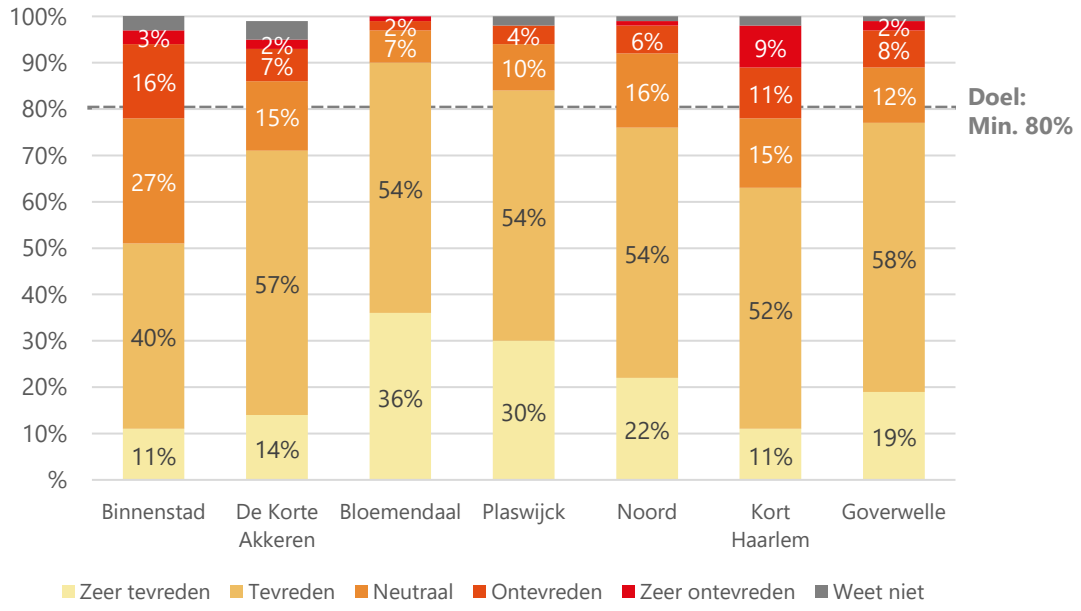
Van - Naar	Voldoet wel/niet
Stolwijk – Kleiwegplein	
Kleiwegplein – Stolwijk	
Stolwijk – Ziekenhuis via Joubertstraat	
Ziekenhuis – Stolwijk via Joubertstraat	
Stolwijk – Ziekenhuis via ORW	
Ziekenhuis – Stolwijk via ORW	
Stolwijk – WC Bloemendaal via ORW	
Stolwijk WC Bloemendaal via ORW	
A12 – Goudse Poort	
Goudse Poort – A12	
A12 – Pottersplein	
Pottersplein – A12	
A12 – Kleiwegplein	
Kleiwegplein – A12	
A12 – Ziekenhuis	
Ziekenhuis – A12	
A12 – WC Bloemendaal	
WC Bloemendaal – A12	
A20 – Ziekenhuis (via Coenecoopbrug)	
Ziekenhuis – A20 (via Coenecoopbrug)	
A20 – Pottersplein (via Julianasluis)	
Pottersplein – A20 (via Julianasluis)	
A20 – Kleiwegplein (via ZRW)	
Kleiwegplein – A20 (via ZRW)	
Reeuwijk – WC Bloemendaal	
WC Bloemendaal – Reeuwijk	
Reeuwijk – Goudse Poort (via Burgermeester van Rheenensingel)	
Goudse Poort – Reeuwijk (via Burgemeester van Rheenensingel)	
Reeuwijk – Kleiwegplein	
Kleiwegplein – Reeuwijk	

Bereikbaarheid per auto

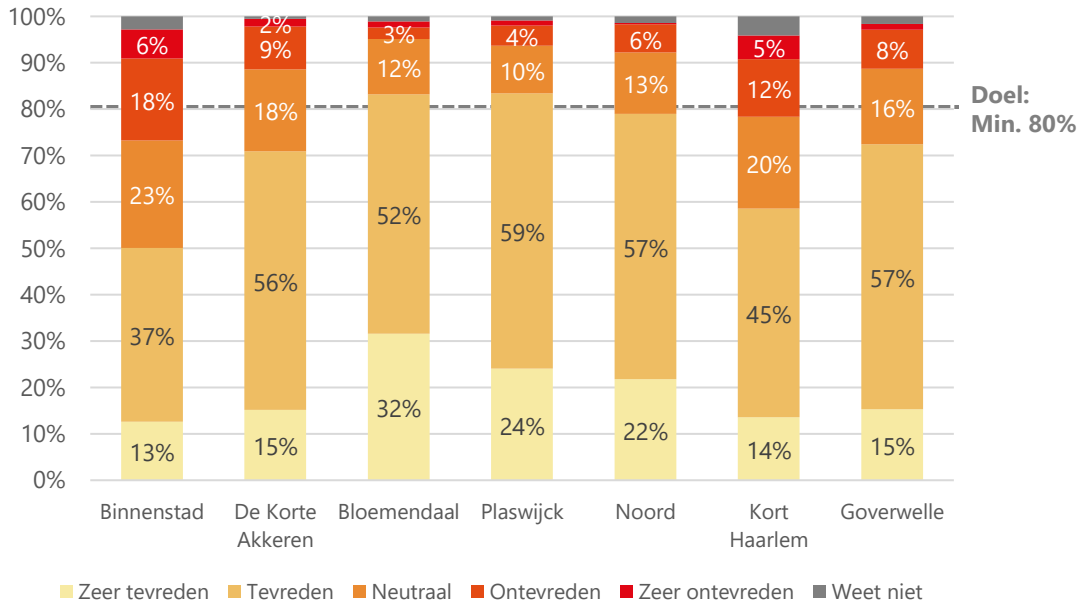
Het doel is dat in 2040 tenminste 80% van inwoners tevreden is over autobereikbaarheid. Wat opvalt is dat met name inwoners van de oudere wijken met krappere staten en minder ruimte voor de auto minder positief zijn over de bereikbaarheid van hun wijk per auto. Dit betreft inwoners van de binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem. Inwoners van de wat nieuwere wijken zijn meer tevreden.

Ten opzichte van 2022 is in 2024 de tevredenheid over de bereikbaarheid per auto afgenomen in Bloemendaal, Kort Haarlem en Goverwelle. In de overige wijken is de tevredenheid vergelijkbaar met 2022.

Tevredenheid bereikbaarheid per auto (2022)

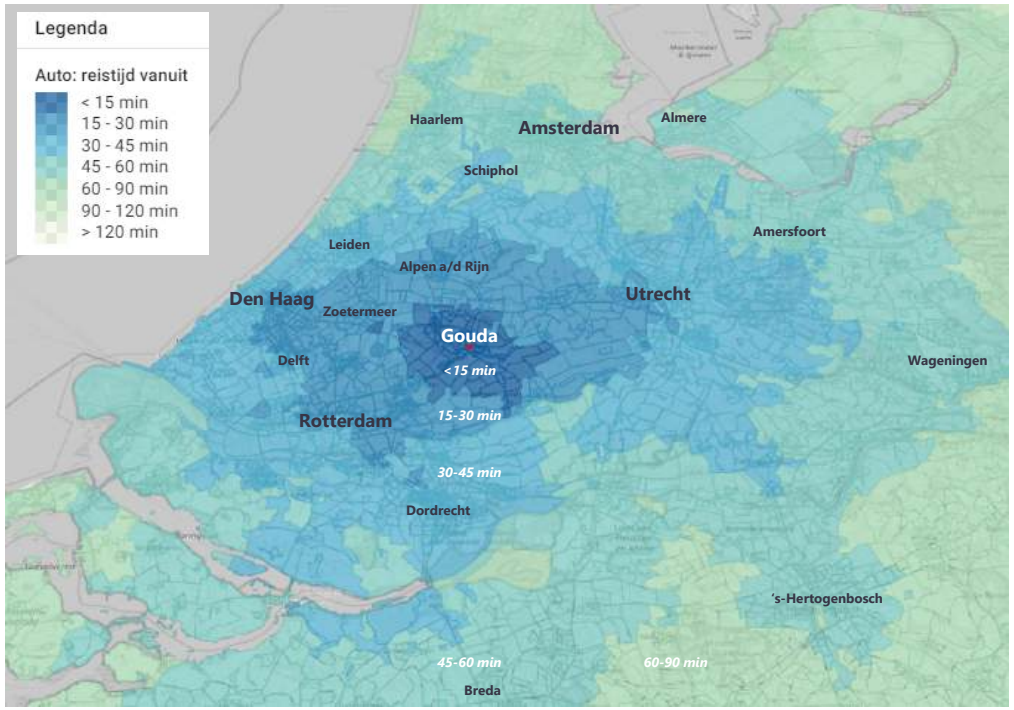


Tevredenheid bereikbaarheid per auto (2024)

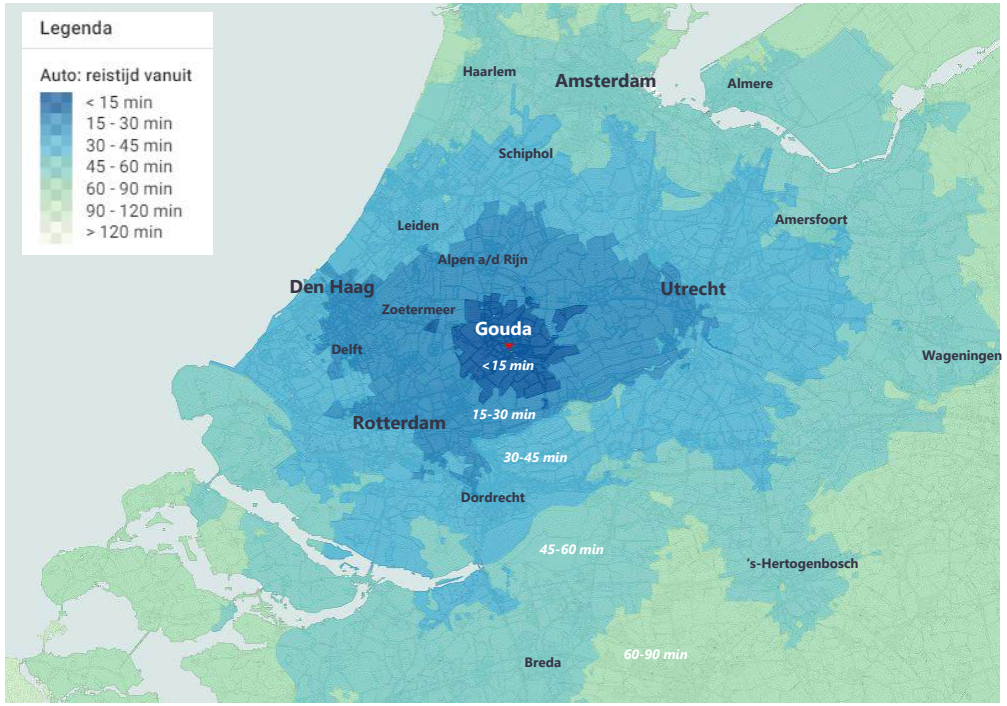


Bron: gemeente Gouda, Stadspeiling
Update t.o.v. 0-meting: 2024

Onderstaande kaart geeft aan welk gebied te bereiken is vanuit Gouda binnen een bepaalde reistijd met de auto. Deze analyse laat goed de strategische ligging van Gouda zien in de randstad. Drie van de grote steden liggen op circa 30 minuten rijden. Een groot deel van de randstad ligt binnen 60 minuten reistijd vanaf Gouda. Daardoor zijn heel veel bestemmingen zoals werkgelegenheid te bereiken, wat goede kansen geeft voor mensen om zich te ontplooien.



De bereikbaarheidskaart van 2022 is vrijwel hetzelfde als die van 2020.



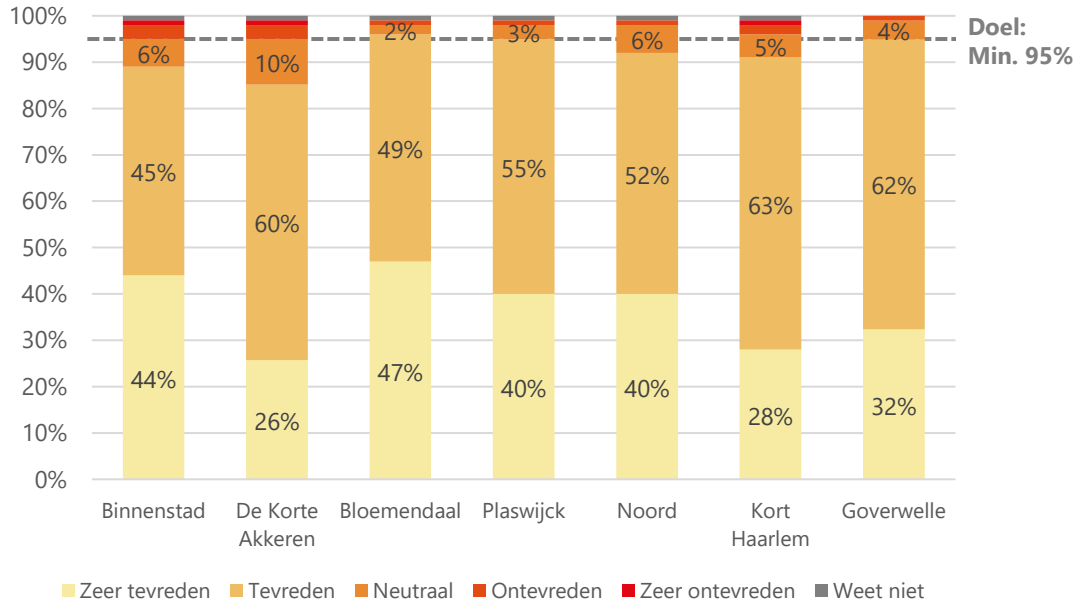
Bron: Bereikbaarheidskaart Mobiliteitsspectrum
Update t.o.v. 0-meting: 2022 i.p.v. 2020

Bereikbaarheid per fiets

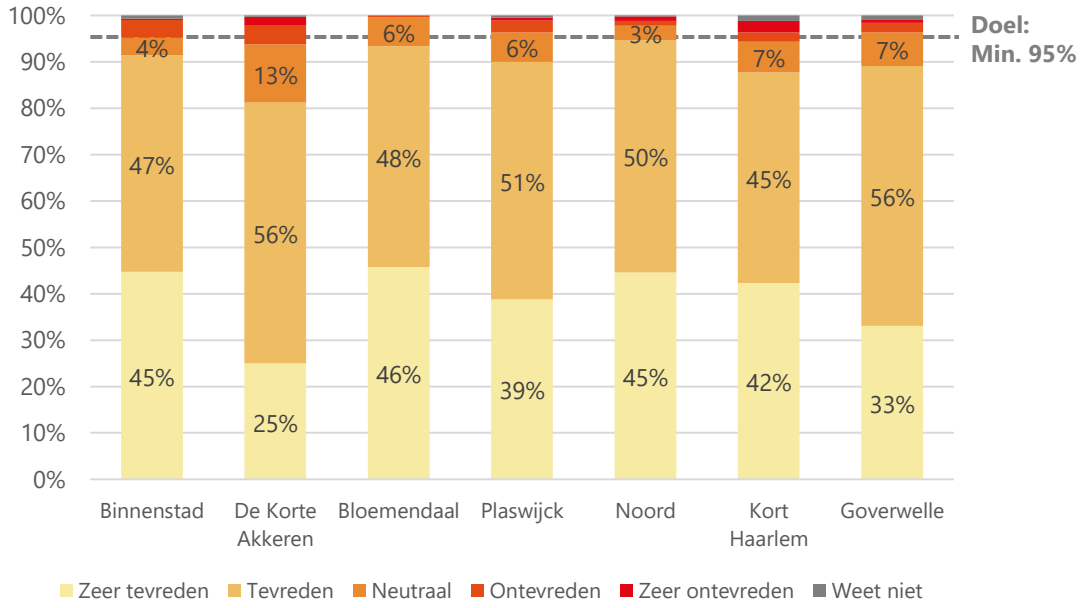
Het doel is dat in 2040 tenminste 95% van inwoners tevreden is over fietsbereikbaarheid. Veel inwoners van Gouda zijn nu al zeer tevreden over de bereikbaarheid van hun wijk per fiets. Bij iedere wijk geeft bijna 90% of meer aan tevreden te zijn. Gouda kent een fijnmazig fietsnetwerk en veel bestemmingen liggen binnen fietsafstand. Daardoor zijn mensen waarschijnlijk veelal tevreden.

Wanneer de tevredenheid van de bereikbaarheid per fiets van 2024 wordt vergeleken met 2022 valt op dat de tevredenheid onder inwoners van de binnenstad is toegenomen. In De Korte Akkeren, Kort Haarlem en Goverwelle is deze afgenomen. In de Korte Akkeren, Kort Haarlem en Goverwelle is minder dan 90% van de inwoners tevredenheid met de bereikbaarheid per fiets.

Tevredenheid bereikbaarheid per fiets (2022)

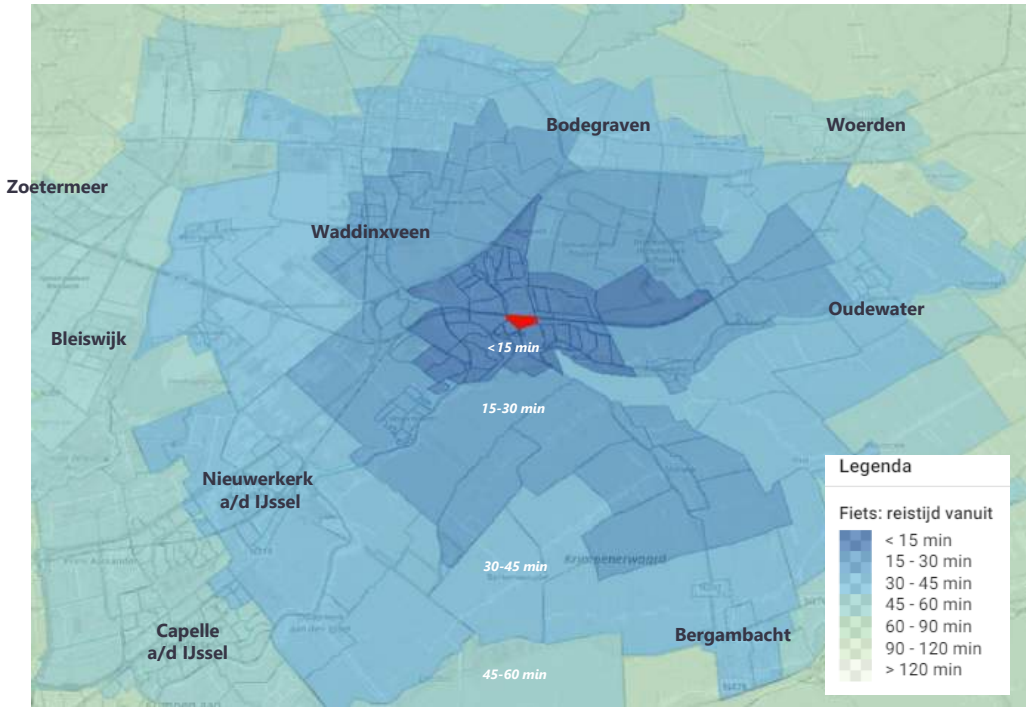


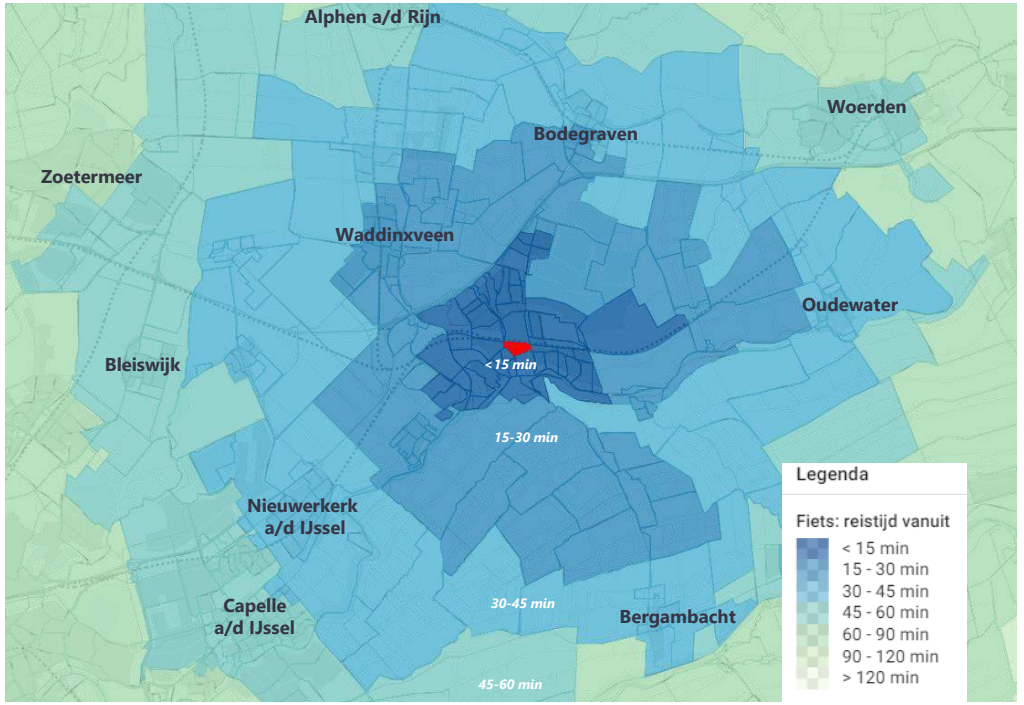
Tevredenheid bereikbaarheid per fiets (2024)



Bron: gemeente Gouda, Stadspeiling
Update t.o.v. 0-meting: 2024

Onderstaand figuur toont het te bereiken gebied binnen een bepaalde tijd per fiets vanaf het hart van Gouda. De 15-minutenstad is een veelgebruikt concept, waarbij alle dagelijkse behoeften binnen een kwartier lopen of fietsen van huis gelegen zijn. Heel Gouda ligt binnen 15 minuten fietsafstand. Daarmee is Gouda dus een 15-minutenstad. Verder zijn veel omliggende kernen, zoals Bodegraven, Oudewater, Bergambacht en Nieuwekerk a/d IJssel binnen 45 minuten te bereiken per fiets vanuit Gouda.





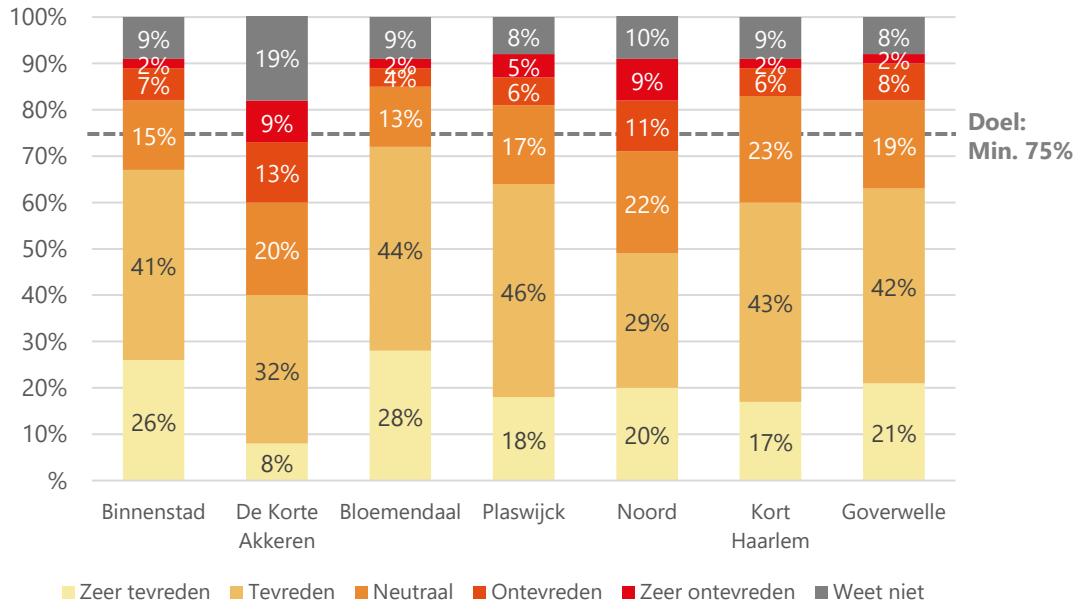
Bron: Bereikbaarheidskaart Mobiliteitsspectrum
Update t.o.v. 0-meting: 2022 i.p.v. 2020

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

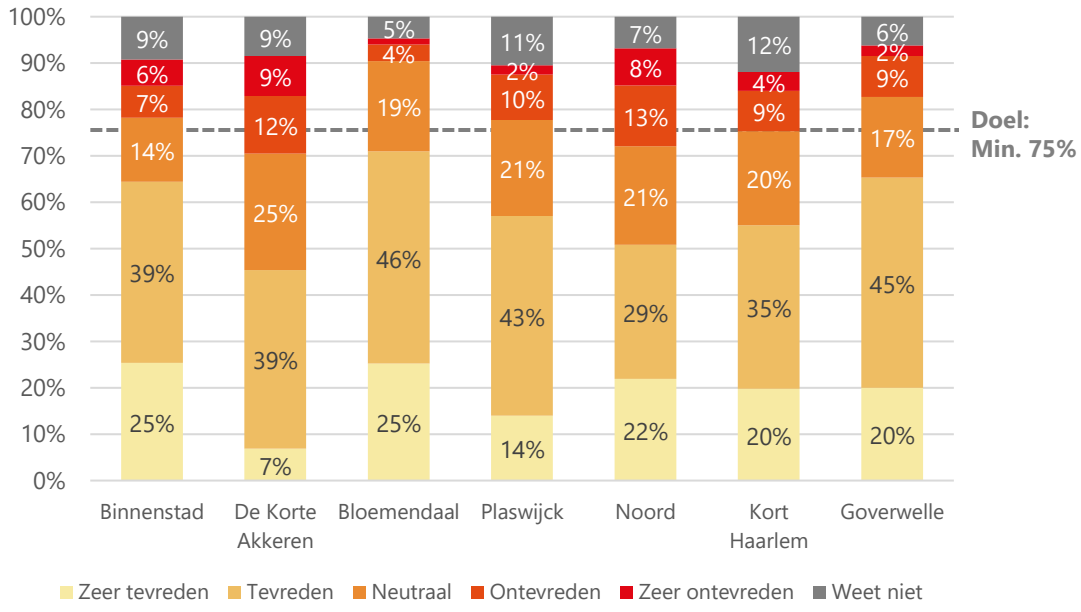
Inwoners van Korte Akkeren en Noord zijn het minst tevreden over het openbaar vervoer. Dit kan komen doordat mensen in deze wijken soms wat verder moeten lopen naar de dichtstbijzijnde bushalte. Een deel van de mensen reist nooit met het openbaar vervoer en kan dus niet aangeven of de bereikbaarheid goed is (grijze kleuren in grafieken).

Wanneer 2024 met 2022 wordt vergeleken geeft een groter deel van de inwoners van De Korte Akkeren aan tevreden te zijn met de bereikbaarheid per OV. In Plaswijck en Kort Haarlem is daarentegen een kleiner aandeel van de inwoners tevreden met de bereikbaarheid per OV.

Tevredenheid bereikbaarheid per OV (2022)

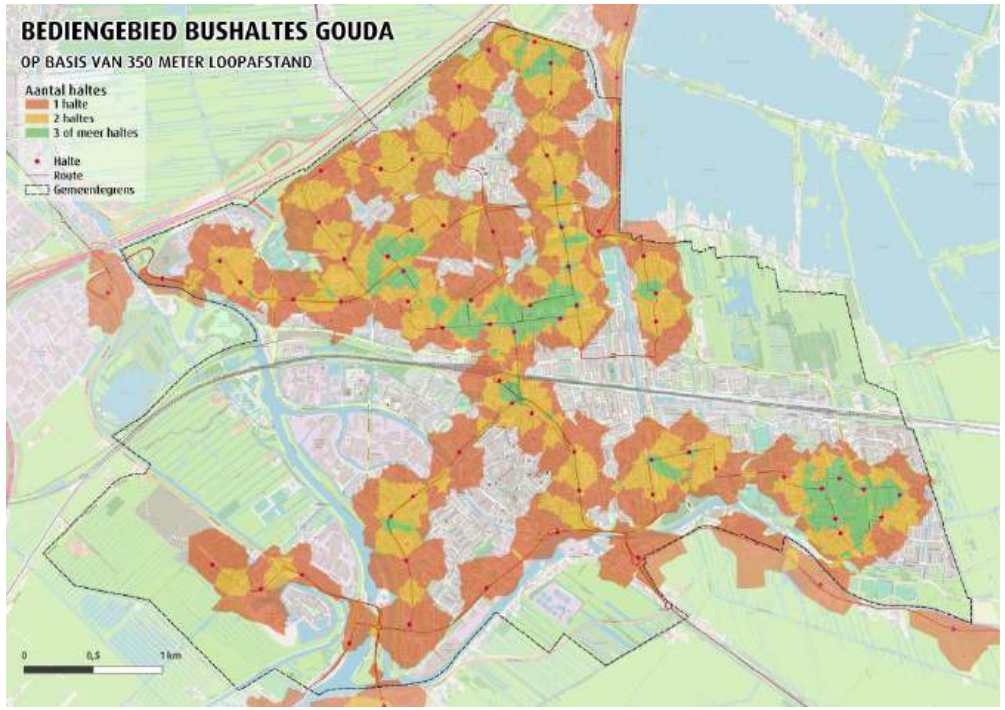


Tevredenheid bereikbaarheid met OV (2024)



Bron: gemeente Gouda, Stadspeiling
Update t.o.v. 0-meting: 2024

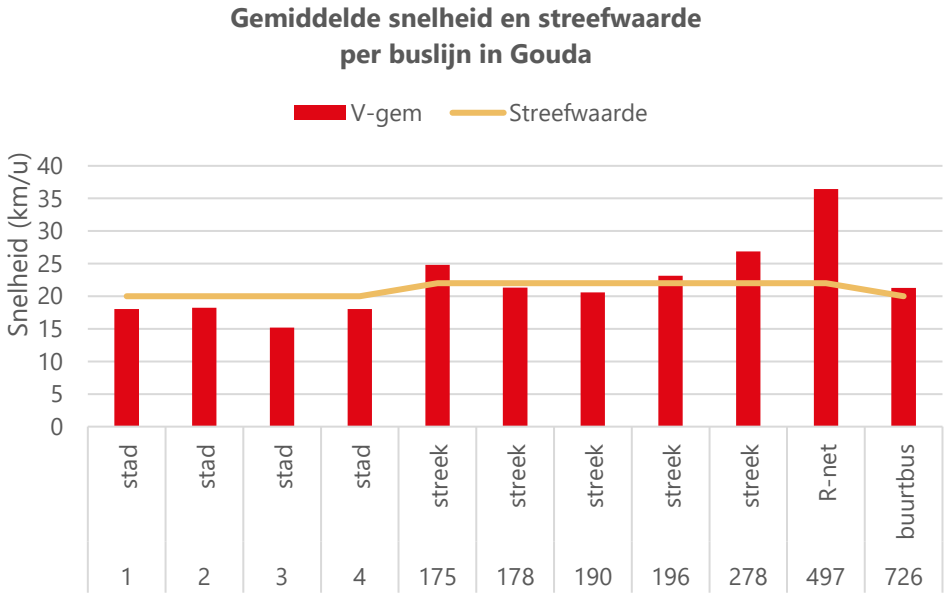
Onderstaande kaart toont de dekking van de bushaltes in Gouda. Rond iedere bushalte is een straal van 500 hemelsbrede afstand aangegeven. De provincie stelt als doel dat tenminste 85% van de woonwijken binnen 500 meter van een bushalte moet zijn gelegen. Deze doelstelling wordt gehaald. Wel zijn er wijken en gebieden in Gouda die minder goed per bus te bereiken zijn, zoals delen van Achterwillens en diverse bedrijventerreinen (zoals Kromme Gouwe, Gouwespoor, Gouwepark).



Bron: Goudappel (2020), Toekomstbestendig OV Gouda
Geen update t.o.v. 0-meting

Bereikbaarheid per openbaar vervoer (2)

De kwaliteit van het openbaar vervoer komt ook tot uiting in de rijsnelheid van de OV-bussen. Voor een aantrekkelijk OV-product is het belangrijk dat bussen redelijk door kunnen blijven rijden. Daarom wordt ook de rijsnelheid van OV-bussen gemonitord. Hieronder is de gemiddelde rijsnelheid van de verschillende buslijnen van Arriva in Gouda weergegeven. Doelstelling is dat streekbussen een minimale snelheid rijden van 22 km/u en stadsbussen minimaal 20 km/u.



Bron: Arriva, 1e helft 2023
Geen update t.o.v. 0-meting

Niet iedere bus kan overal even goed doorrijden. Tijdens de spits is er ook sprake van enige variatie in de drukte en daarmee vertraging. Uit de gemiddelde snelheid blijkt dat alle stadslijnen en een deel van de streeklijnen de streefwaarden niet halen. De R-Net bus tussen station Gouda en Schoonhoven haalt de hoogste gemiddelde snelheid. In samenspraak met de provincie en de busvervoerder zijn de afgelopen jaren enkele verbetering doorgevoerd om de doorstroming van de R-Net bus te verbeteren.

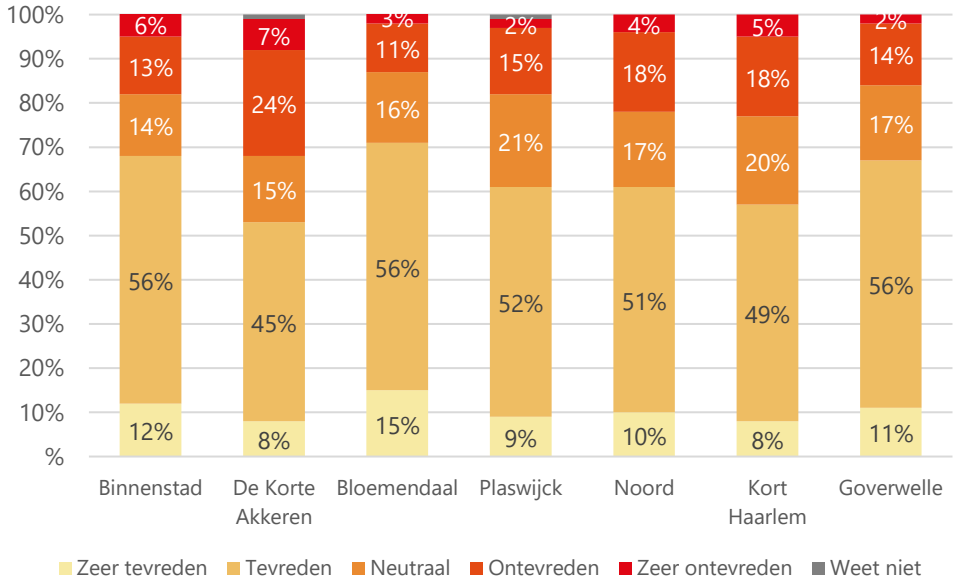


Toegankelijkheid station en binnenstad voetgangers

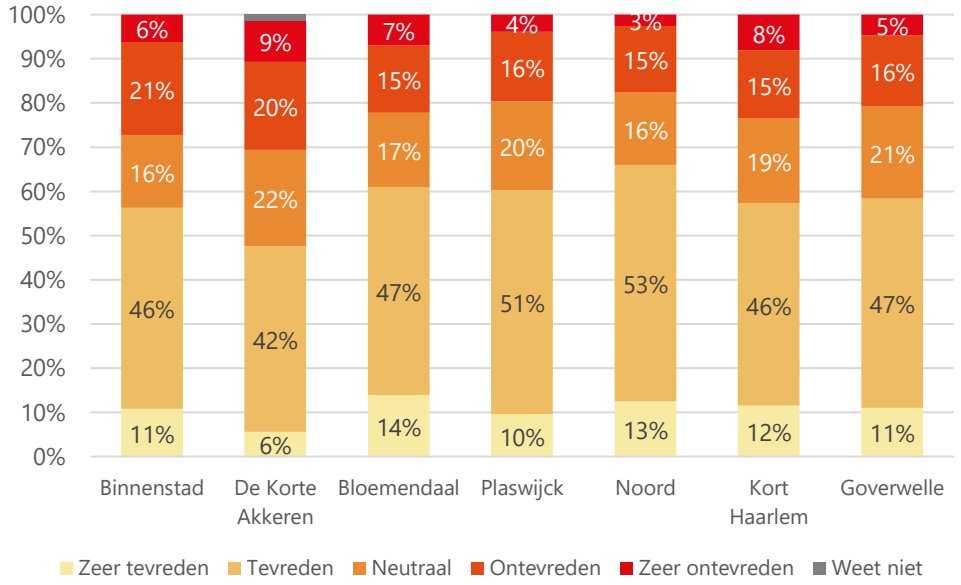
Voor mensen met een beperking is het belangrijk dat er een fijnmazig netwerk van voetpaden is, en dat deze voetpaden vlak zijn, vrij van obstakels en dat hoogteverschillen goed overbrugd kunnen worden met bijvoorbeeld een scootmobiel of rollator. Verder zijn bij oversteeklocaties van drukke wegen hulpmiddelen gewenst zoals rateltikkers.

Ten opzichte van 2022 is in 2024 de tevredenheid gedaald in de binnenstad, De Korte Akkeren, Bloemendaal en Goverwelle. In Noord is de tevredenheid juist toegenomen van 57% naar 66%.

Tevredenheid over voetgangersvoorzieningen (2022)



Tevredenheid over voetgangersvoorzieningen (2024)



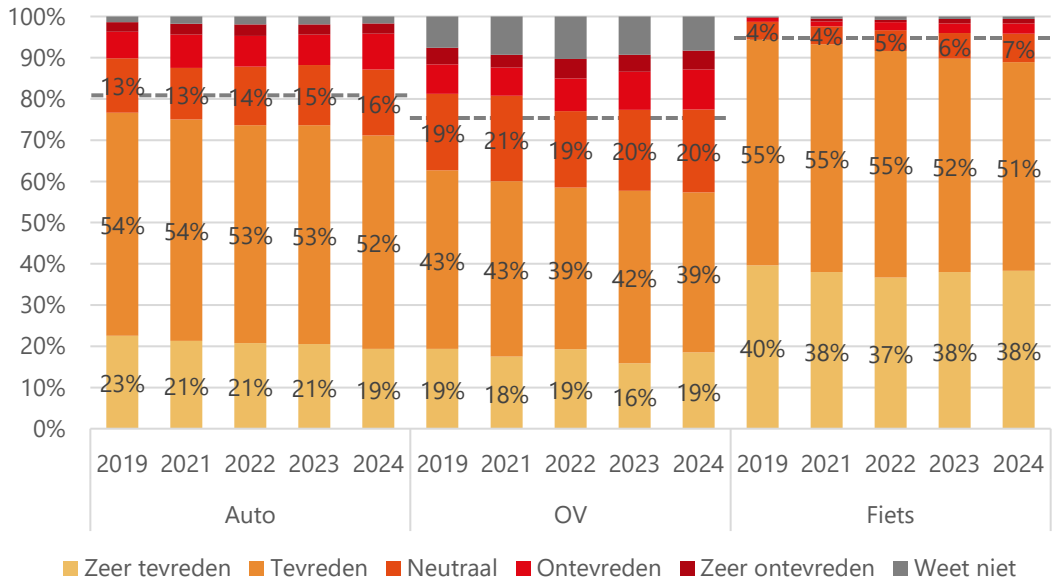
Bron: gemeente Gouda, Stadspeiling
Update t.o.v. 0-meting: 2024

Tevredenheid algehele bereikbaarheid Gouda

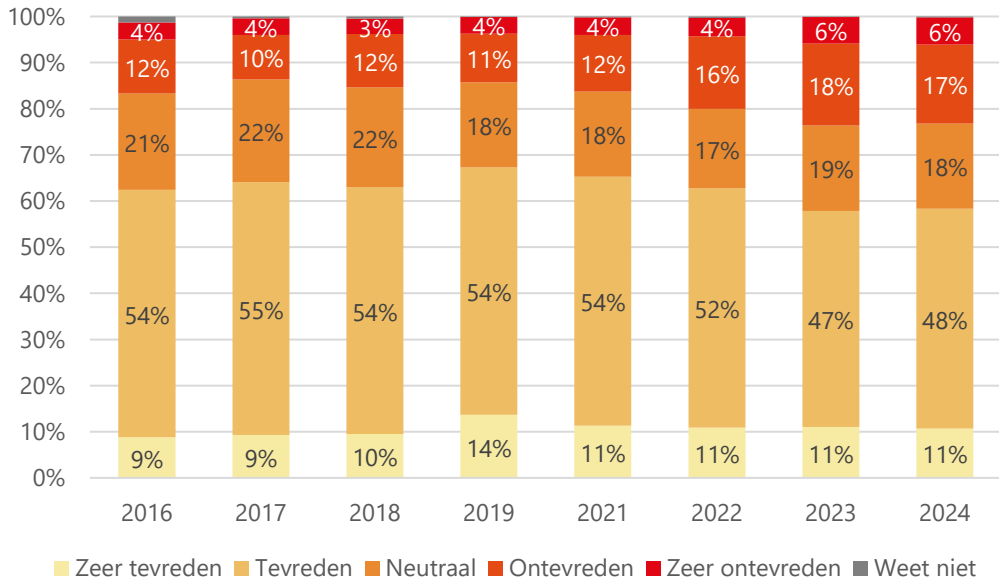
Inwoners van Gouda zijn behoorlijk tevreden over de bereikbaarheid in het algemeen. Gouda is gunstig gelegen tussen de grote steden Rotterdam, Den Haag en Utrecht in, en in alle richtingen zijn goede auto- en spoorverbindingen beschikbaar. Inwoners zijn het minst tevreden over het openbaar vervoer. In 2024 ligt de tevredenheid vrijwel op hetzelfde niveau als in 2022 (nulmeting).

Bij voetgangersvoorzieningen gaat het om voetpaden, trottoirs, looproutes en oversteekvoorzieningen over autowegen. De doelstelling is dat 80% van de inwoners tevreden is over de wandelkwaliteit. De tevredenheid over voetgangersvoorzieningen is in de periode 2019-2023 afgenomen. In 2024 is de tevredenheid vergelijkbaar met 2023: 59% gaf aan tevreden te zijn over de voetgangersvoorzieningen.

Tevredenheid bereikbaarheid per vervoerwijze



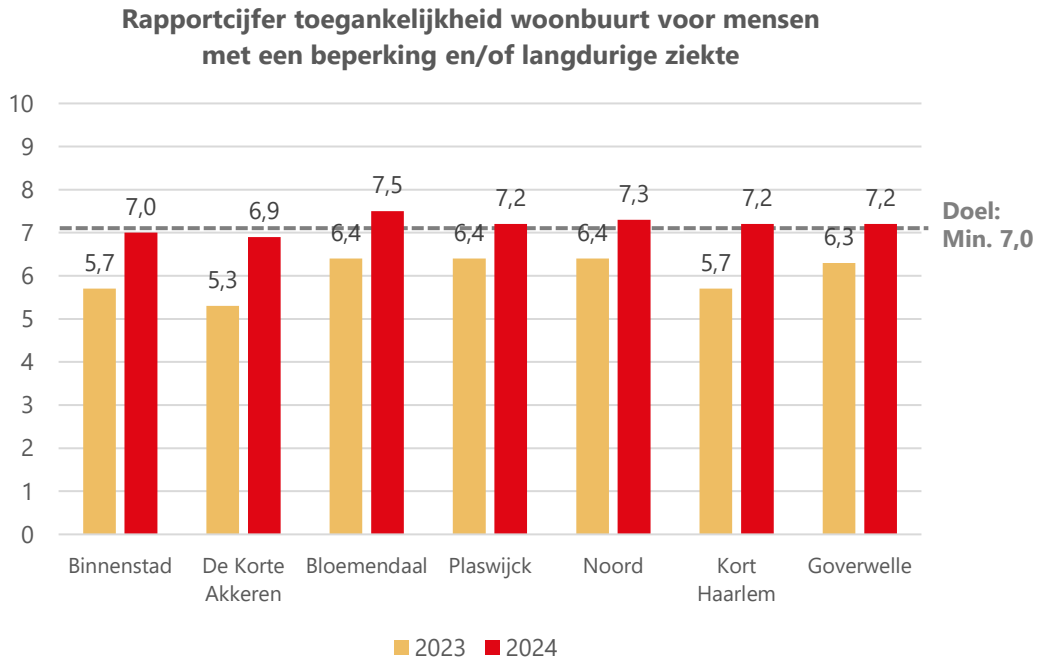
Tevredenheid voetgangersvoorzieningen



Bron: gemeente Gouda, Stadspeiling
Update t.o.v. 0-meting: 2023 en 2024

Toegankelijkheid voor mensen met een beperking

Vanaf 2023 wordt in de stadspeiling gevraagd naar het oordeel van inwoners over de toegankelijkheid van de woonbuurt voor mensen met een beperking en/of mensen die langdurig ziek zijn. Het doel is een gemiddelde rapportcijfer van 7,0. In 2024 wordt dit in alle wijken behaald, behalve in Plaswijck. In Bloemendaal wordt de toegankelijkheid met een 7,5 het hoogste beoordeeld.

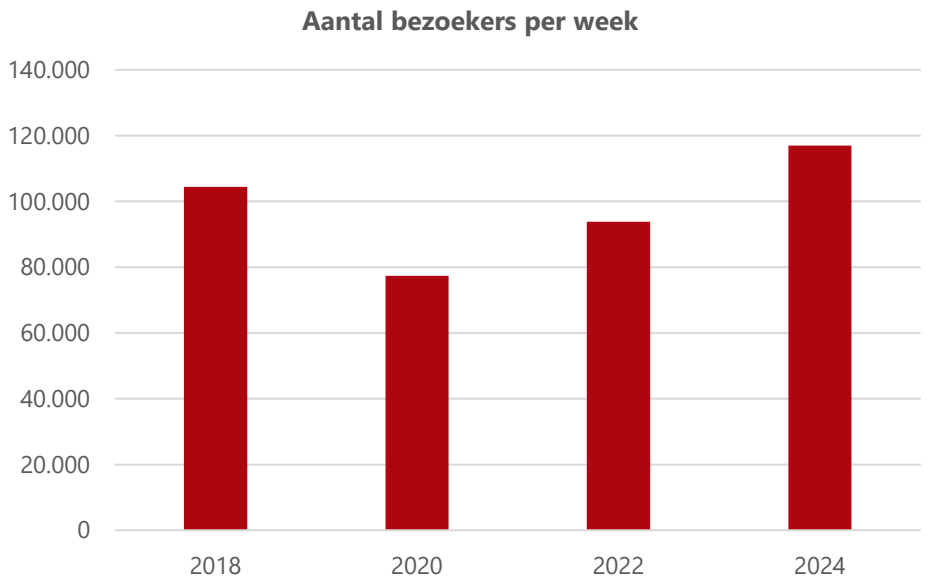


Bron: gemeente Gouda, Stadspeiling
Update t.o.v. 0-meting: 2023 en 2024

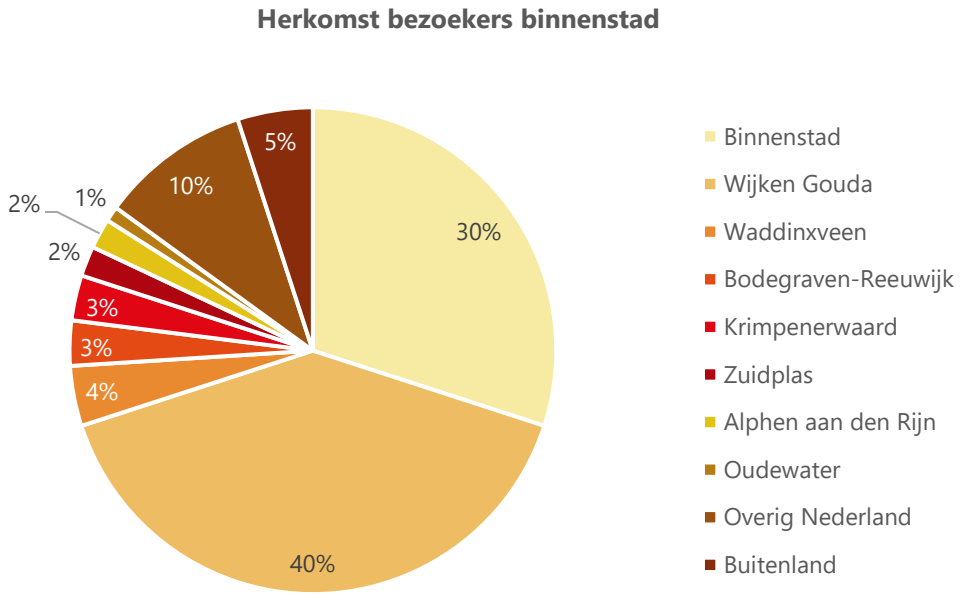
Er is een opvallende stijging waarneembaar in ervaren toegankelijkheid ten opzichte van 2023. In 2023 werd de toegankelijkheid in alle wijken nog lager dan een 7,0 beoordeeld, en in de binnenstad, De Korte Akkeren en Kort Haarlem zelfs lager dan 6,0.

Bezoekers binnenstad Gouda: aantal en herkomst

De binnenstad van Gouda trekt maandelijks vele bezoekers, zowel uit Gouda zelf als vanuit andere gemeenten en landen. Het aantal bezoekers in de binnenstad neemt over de afgelopen jaren toe. Uit passantenonderzoek van Strabo blijkt dat 70% van de bezoekers uit de gemeente Gouda zelf komt. Daarnaast komt 12% uit de omliggende gemeenten (Waddinxveen, Bodegraven-Reeuwijk, Krimpenerwaard, Zuidplas).



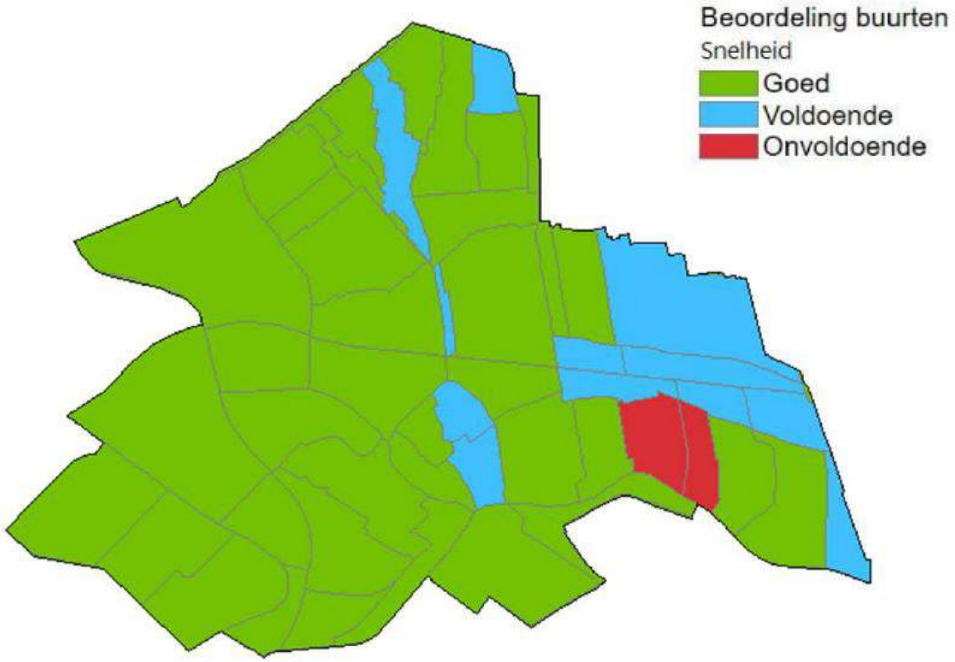
Bron: Locatus
Update t.o.v. 0-meting: bezoekersaantallen op basis van Locatus i.p.v. Resono



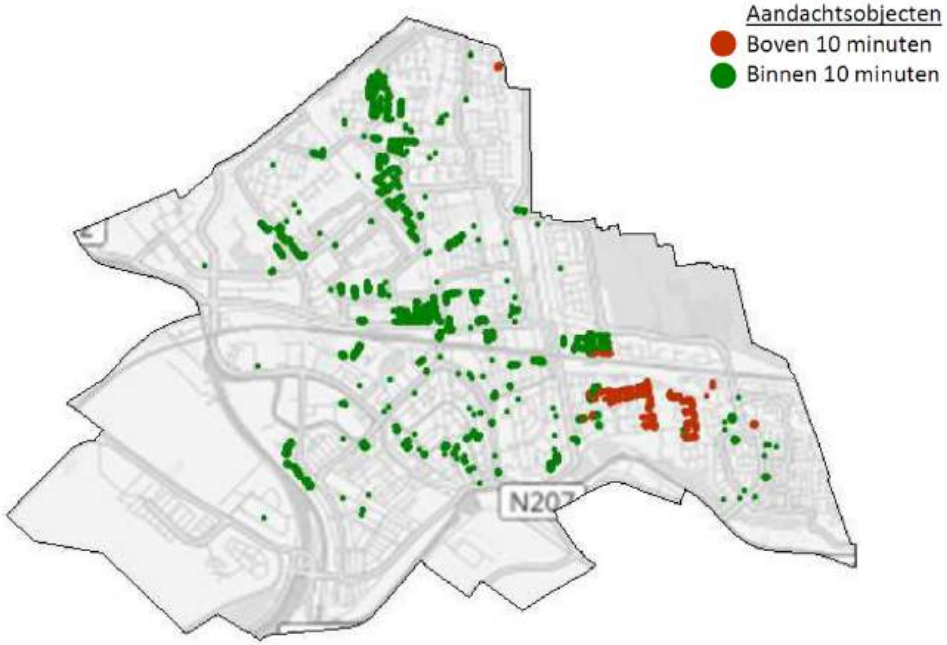
Bron: Strabo passantenonderzoek 2024
Update t.o.v. 0-meting: aandelen op basis van Strabo i.p.v. Resono

Aanrijdtijden / dekking brandweer

De brandweer toetst of alle delen van Gouda binnen de beoogde opkomsttijden zijn te bereiken. Hieruit volgt dat een groot deel van Gouda binnen voldoende of goede opkomsttijden zijn te bereiken, maar dat enkele buurten in Gouda Oost (Oosterwei en Molenbuurt) onvoldoende snel zijn te bereiken. De opkomsttijden naar deze buurten liggen boven de acceptabele bandbreedte.



De veiligheidsregio gaat in opdracht van de gemeente een verkenning uitvoeren naar mogelijke oplossingen voor de aandachtsgebieden. Met invoering van het verkeerscirculatieplan zullen de normen van de aanrijtijden niet worden verbeterd, en blijven de aandachtspunten bestaan. Concrete aandachtsobjecten zijn objecten uit categorie 1 die een individuele opkomsttijden hebben van meer dan 10 minuten. Deze liggen veelal in Gouda Oost, maar enkele ook in Plaswijck en Achterwillens.

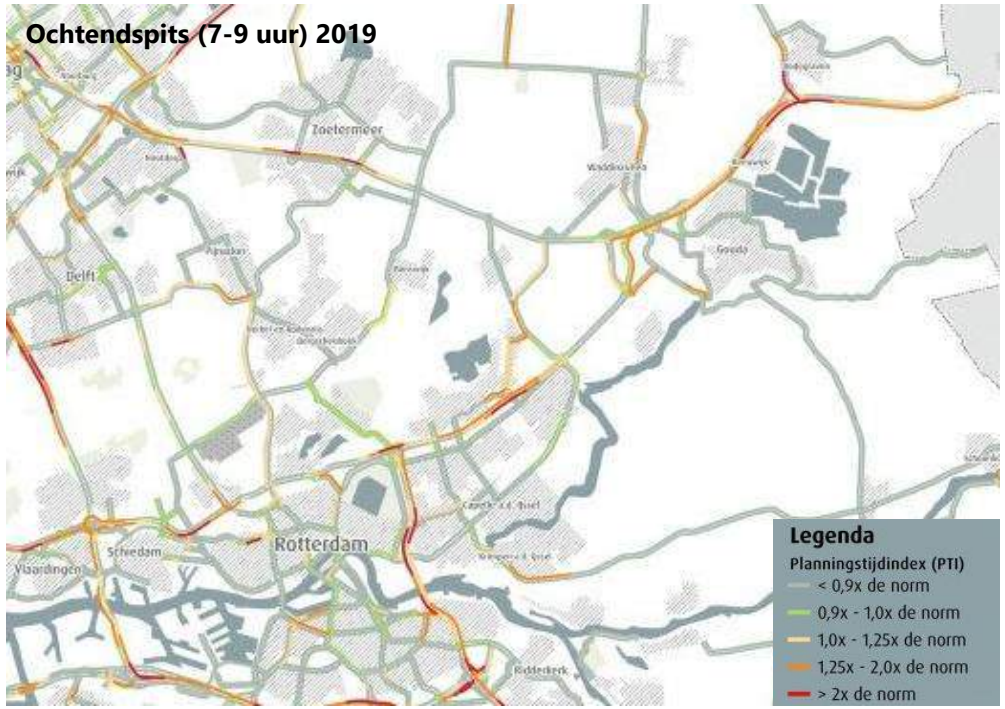


Bron: Veiligheidsregio Dekkingsplan 2022-2026
Geen update t.o.v. 0-meting

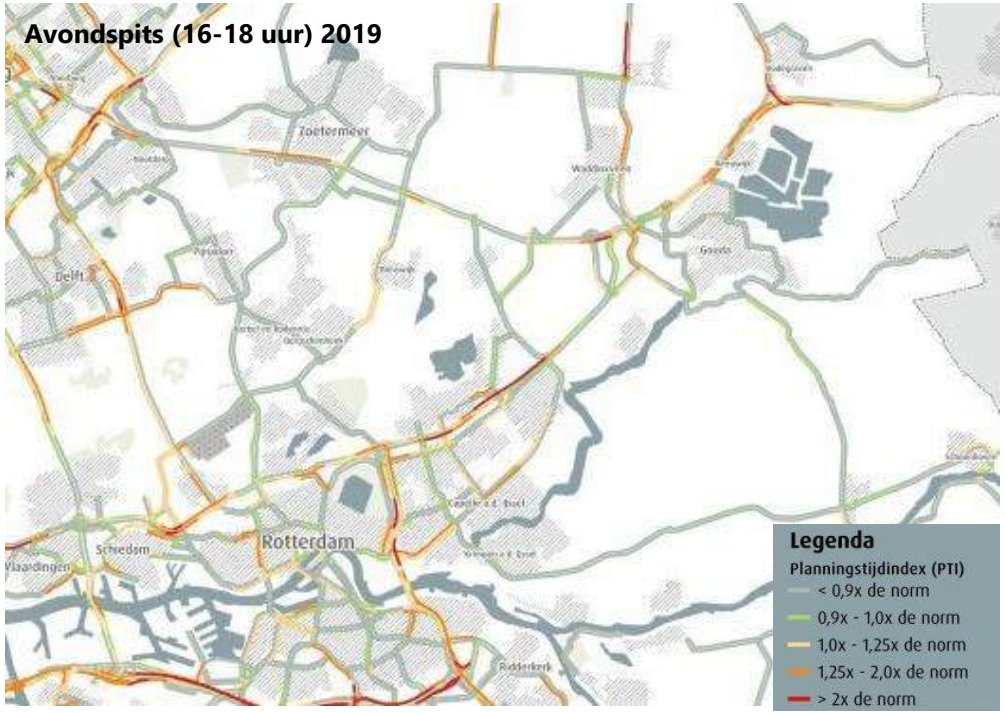
Betrouwbaarheid reistijd randwegen

Het is fijn voor weggebruikers als reistijden betrouwbaar zijn en ze goed kunnen plannen hoe lang ze over een verplaatsing doen, ook al ervaren ze enige vertraging. Doel is dat de randwegen van Gouda een betrouwbare reistijd kennen. In regionaal verband wordt periodiek onderzoek gedaan naar de betrouwbaarheid van reistijden. Een hoge planningstijdindex wijst op sterk variërende reistijden waar lastig op te plannen is, een planningstijdindex van 1 duidt op een stabiele reistijd. In de regio zijn diverse trajecten gevoelig voor verstoringen maar treden er niet perse dagelijks structurele files op waardoor een hoge index wordt gemeten. De meeste randwegen van Gouda kennen een goede planningstijdindex. De N207 bij Westergouwe kent wel schommelingen in reistijd. Ook de A12 tussen Gouda en Woerden kleurt oranje op de kaart met wisselende reistijden, met name veroorzaakt door incidenten.

Ochtendspits (7-9 uur) 2019



Avondspits (16-18 uur) 2019

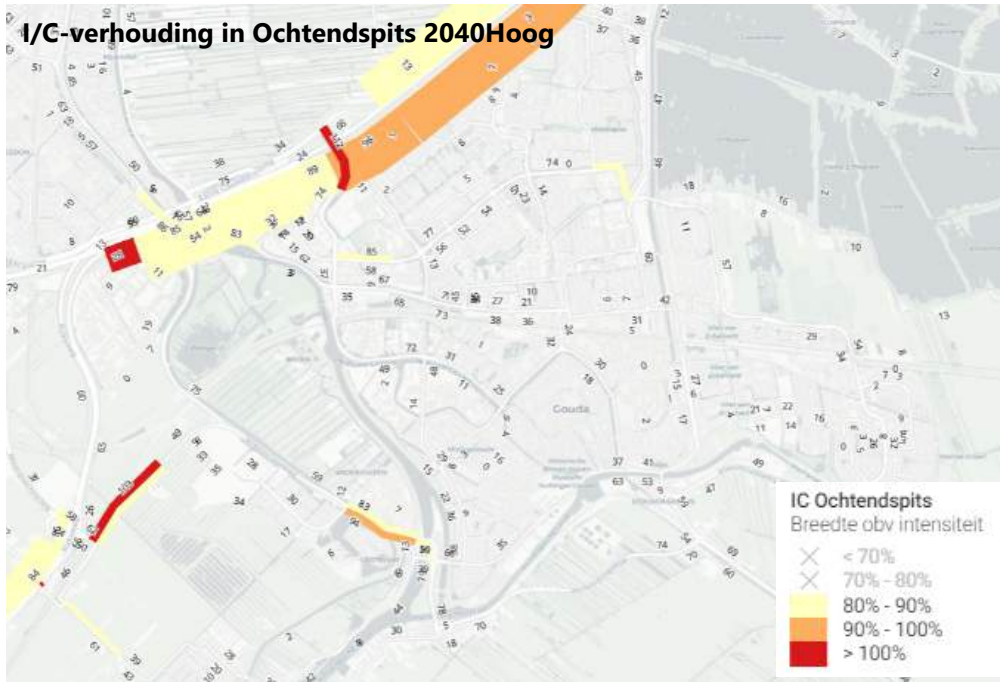


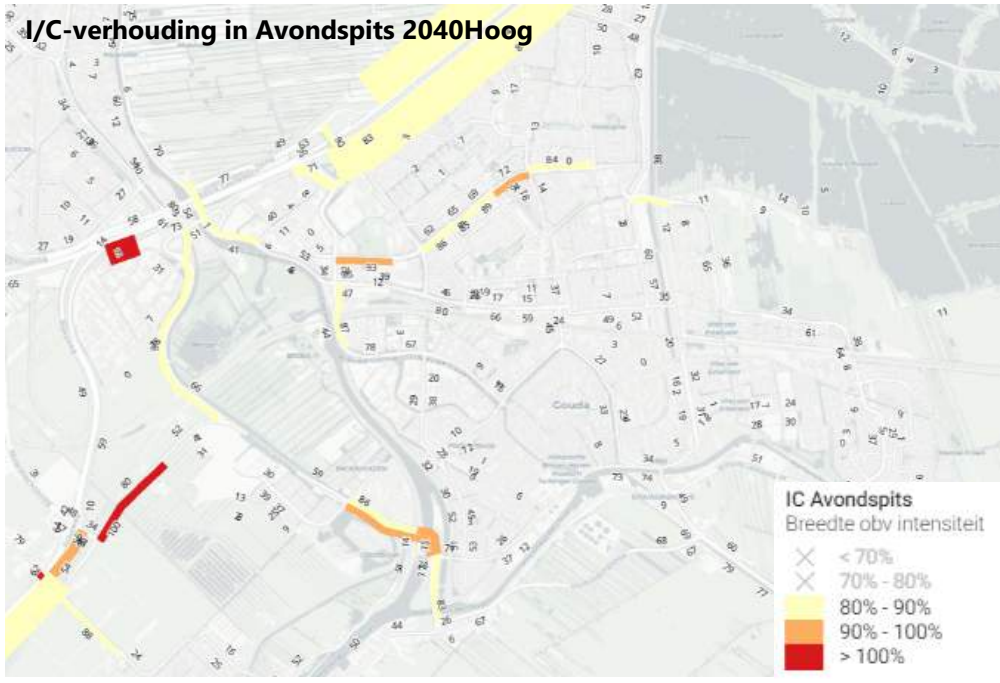
Bron: Bereik & Goudappel (2020), Reistijd-betrouwbaarheid wegennet Zuid-Holland 2019
Geen update t.o.v. 0-meting

Restcapaciteit randwegen

De verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van een weg (I/C-verhouding) is een maat voor de restcapaciteit van het wegennet. Idealiter heeft het wegennet enige restcapaciteit om fluctuaties in de verkeersdrukte en een toekomstige verkeersgroei op te vangen. In de huidige situatie zijn de N207/N457 en A12/A20 trajecten met doorstromingsproblemen en zonder restcapaciteit.

De komende jaren worden maatregelen genomen om de capaciteit uit te breiden en de doorstroming te verbeteren. Gouda en de regio groeien echter door, waardoor automobiliteit toeneemt. Dit zet het wegennet verder onder druk. De verwachting is dat de N457, N207 en A12 in 2040 opnieuw geen restcapaciteit meer hebben in de spitsperiodes.

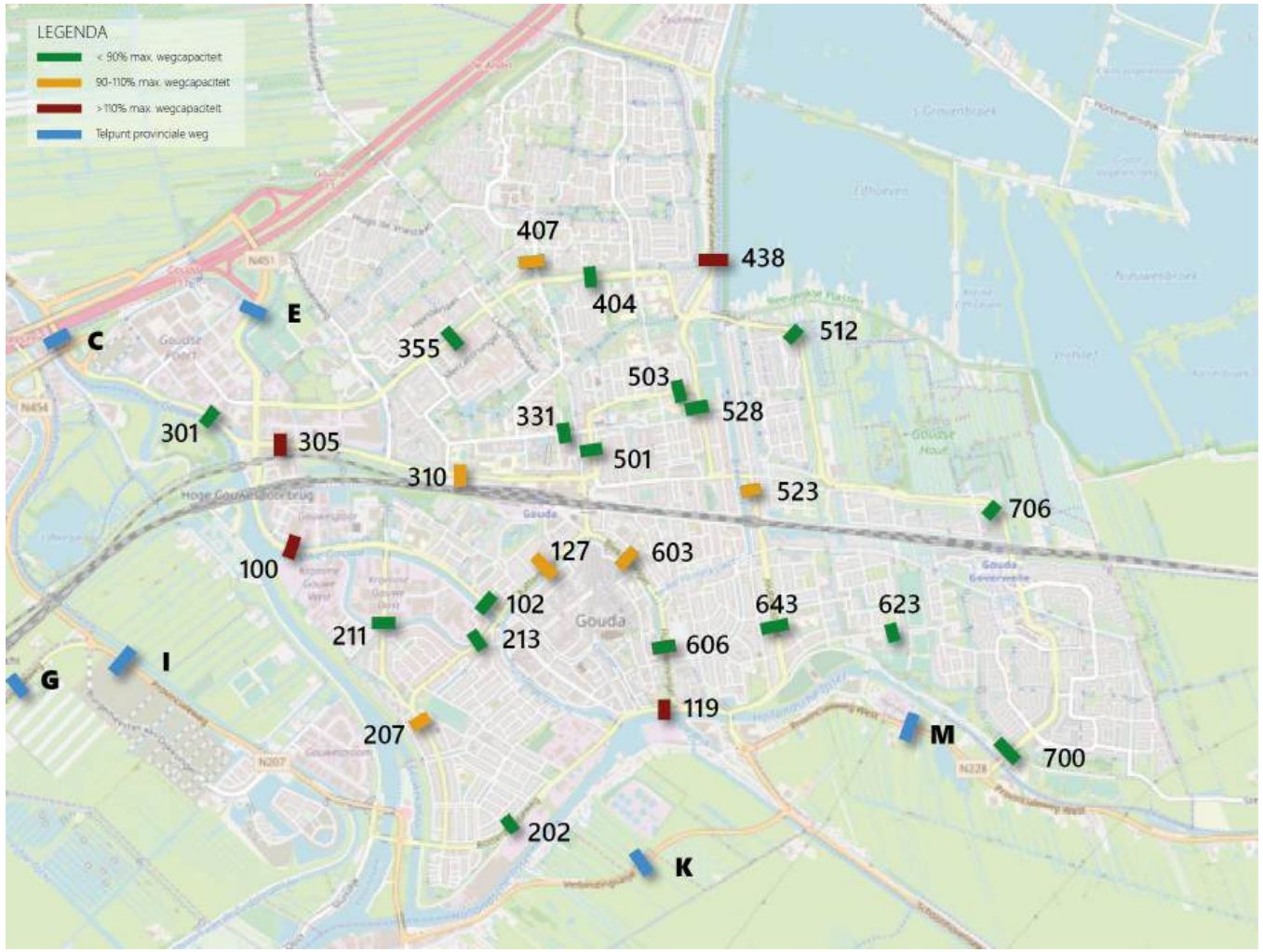




Bron: Goudappel (2022), Regionaal Verkeersmodel Midden-Holland (v4.0)
Geen update t.o.v. 0-meting

Bijlage
Ontwikkeling verkeersintensiteiten per meetlocatie

Bijlage 1 – Tellocaties en nummers



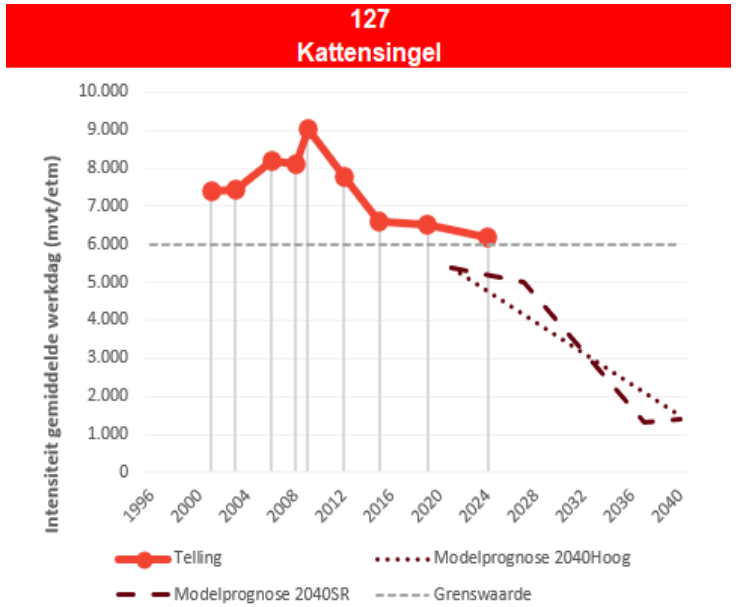
Bijlage 2 – Ontwikkeling verkeersintensiteiten lokale wegen per locatie

Deze bijlage bevat per tellocatie de ontwikkeling van de gemeten én de voorspelde verkeersintensiteit. Met het Regionaal Verkeersmodel Midden Holland zijn twee scenario's doorgerekend om een voorspelling te maken van de verkeersintensiteit in 2040.

- **Scenario Hoog**: Dit is een beleidsarm toekomstscenario met veel woningbouwontwikkeling en een hoog economisch groeiscenario. De getoonde ontwikkellijn van deze prognose gaat uit van een lineaire ontwikkeling.
- **Scenario Stedelijke Referentie**: Dit is een beleidsrijk scenario waarin wordt verondersteld dat er landelijk, regionaal en lokaal mobiliteitsbeleid wordt gevoerd gericht op een mobiliteitstransitie (van auto naar lopen, fietsen en ov). Verkeersintensiteiten zijn voor verschillende jaren in de periode tot 2040 bepaald, waarbij rekening is gehouden met de fasering van de maatregelen uit het VCP. Dat betekent dat geschatte intensiteiten per locatie een ander ontwikkelpad kunnen hebben dan het lineaire ontwikkelpad.

Beide scenario's gaan uit van ingrepen in het netwerk zoals het verkeerscirculatieplan beschrijft. Enkel in het stedelijke referentie scenario wordt ook aangenomen dat flankerend beleid wordt gevoerd vanuit de gemeente, zoals aanscherping van het parkeerbeleid en verdere uitrol van parkeerregulering. Ook gaat het stedelijke referentie scenario uit dat de landelijke overheid beleid voert dat de concurrentiepositie van lopen, fietsen en openbaar vervoer verbeterd ten opzichte van de auto.

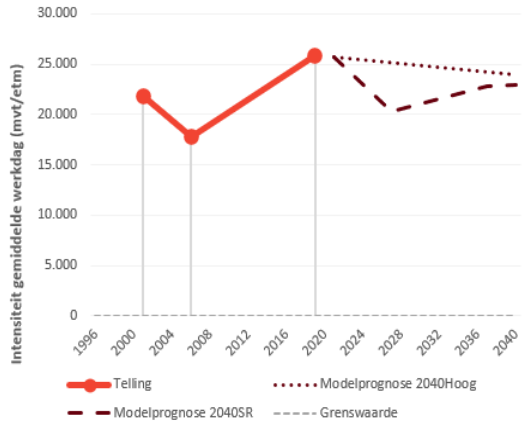
De modelprognoses hebben 2022 als startpunt. Gemeten intensiteiten zijn vanaf een eerder moment beschikbaar (de rode lijn). In de grafieken kan afgelezen worden in welke mate de werkelijke intensiteiten de volgens met model geschatte intensiteiten volgt.



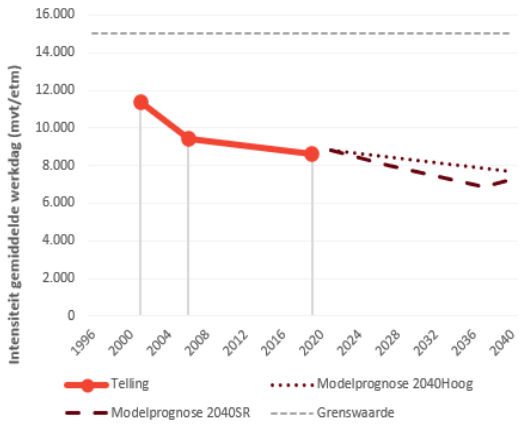
Voorbeeld weergave verkeersintensiteiten

Bijlage 2 – Ontwikkeling verkeersintensiteiten lokale wegen per locatie

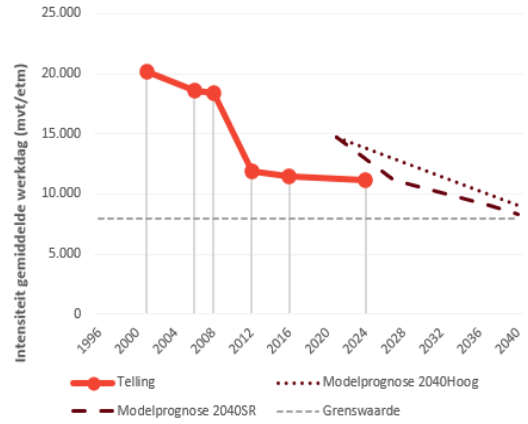
100
Nieuwe Gouwe O.Z. – midden



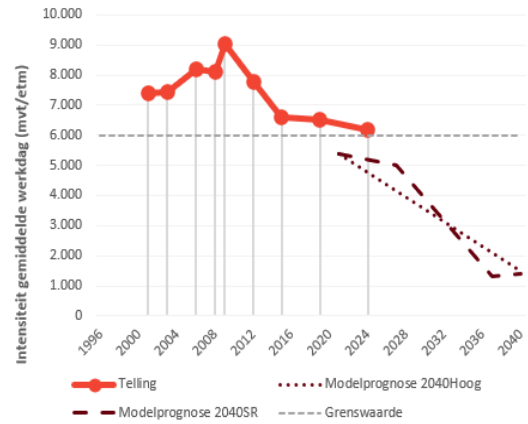
102
Nieuwe Gouwe O.Z. – oost



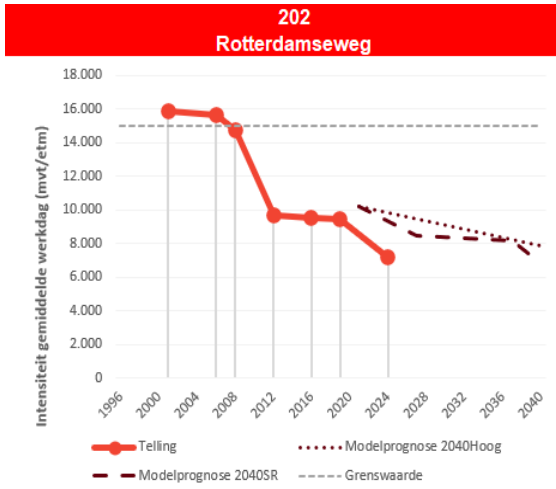
119
Nieuwe Veerstal



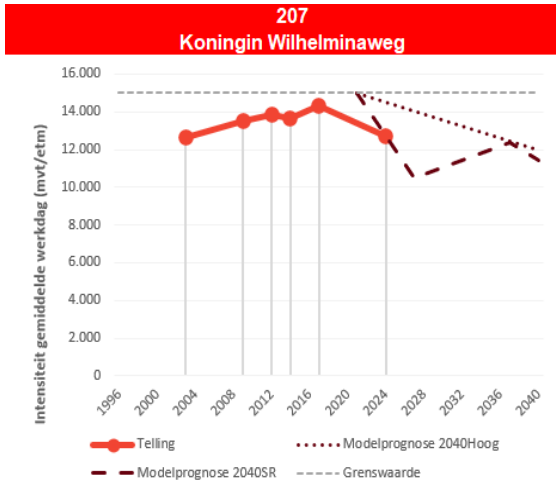
127
Kattensingel



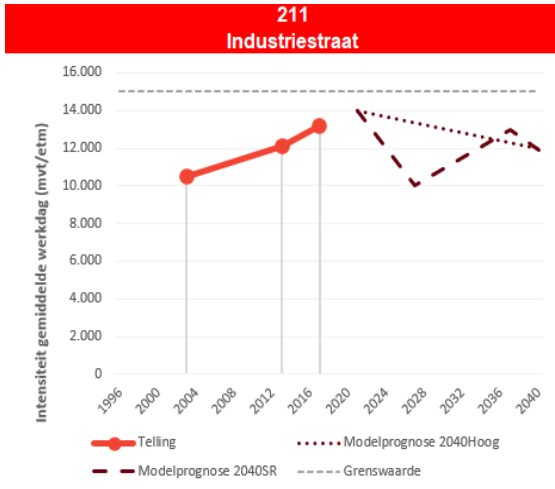
202
Rotterdamseweg



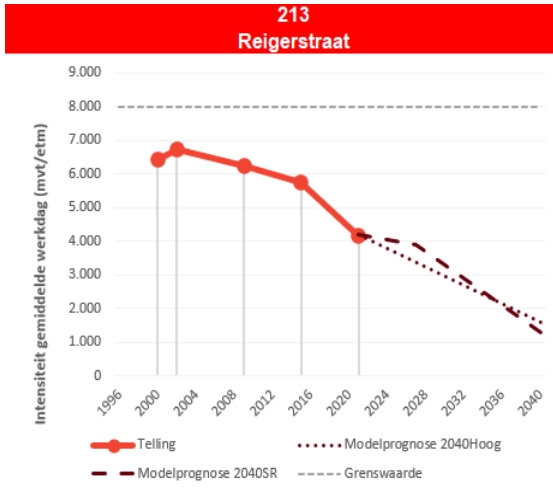
207
Koningin Wilhelminaweg



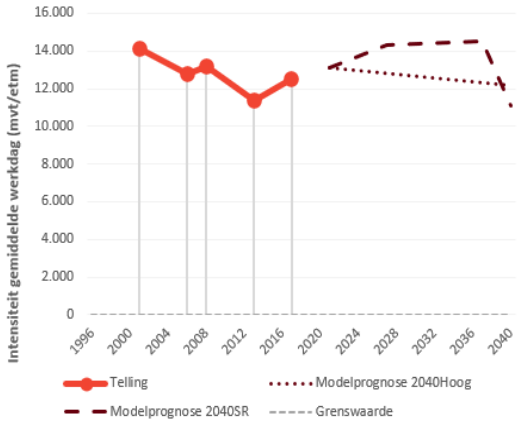
211
Industriestraat



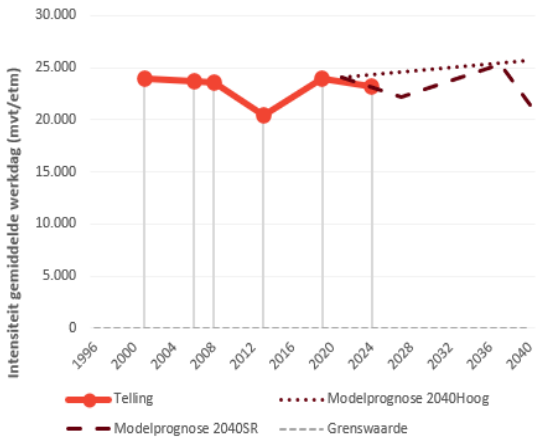
213
Reigerstraat



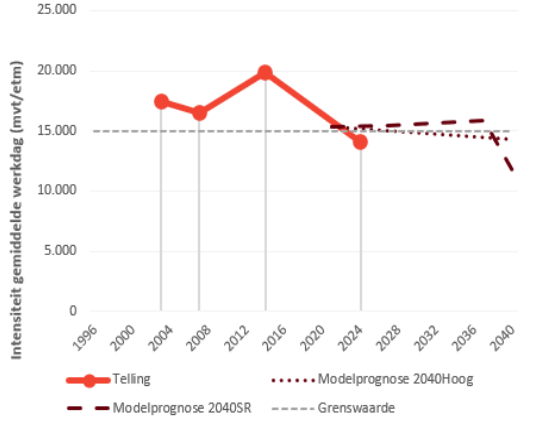
301
Nieuwe Gouwe O.Z. - west



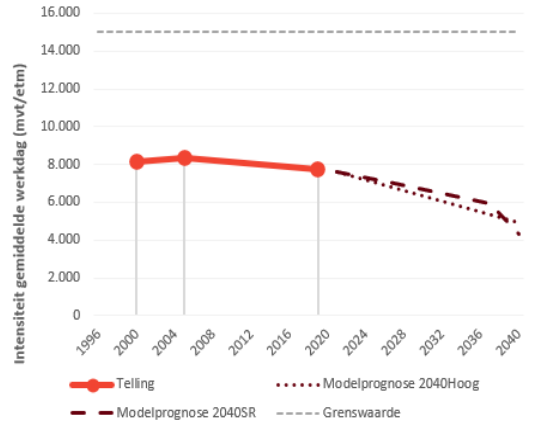
305
Burg. Jamessingel-west



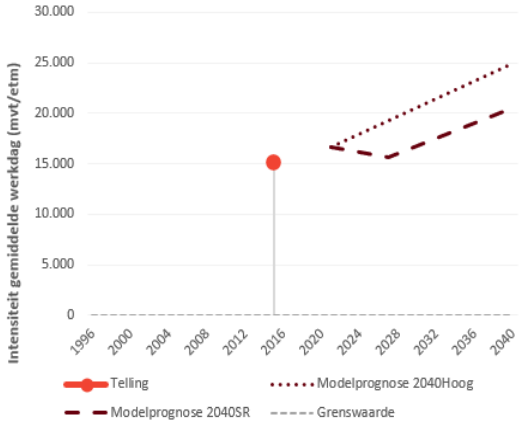
310
Burg. Jamessingel-oost



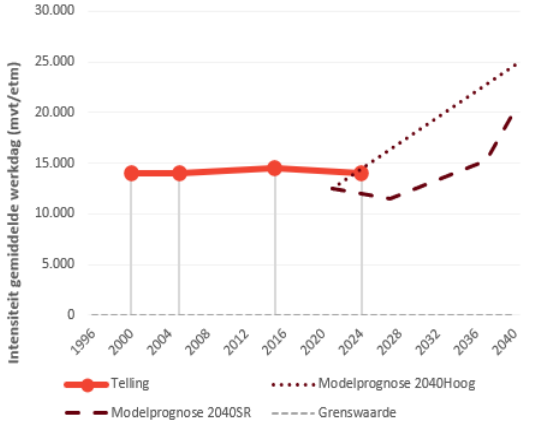
331
Bleulandweg



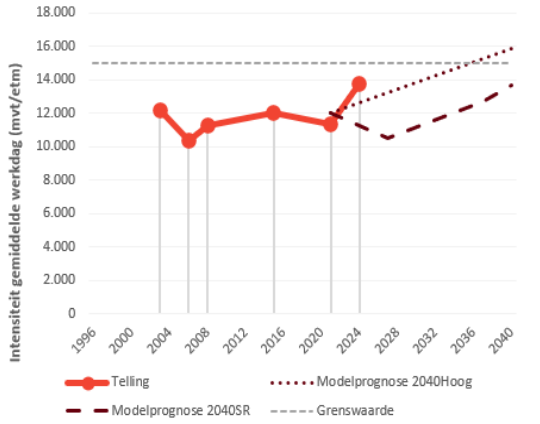
355
Burg. Reenensingel-midden



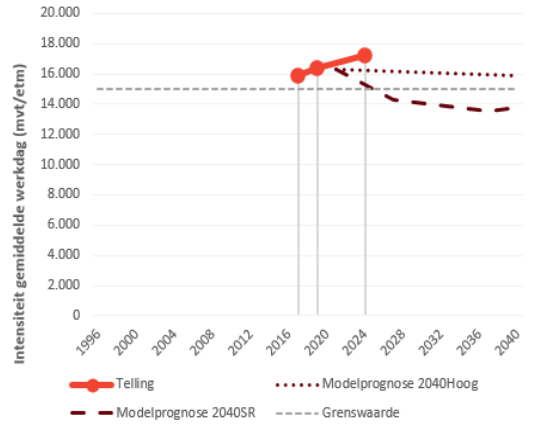
404
Burg. Reenensingel-oost



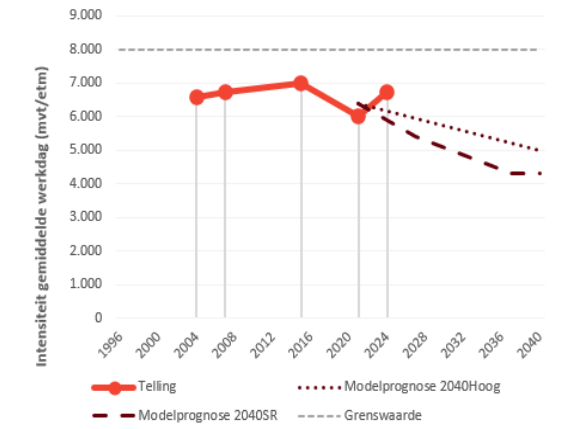
407
Ridder van Catsweg-n



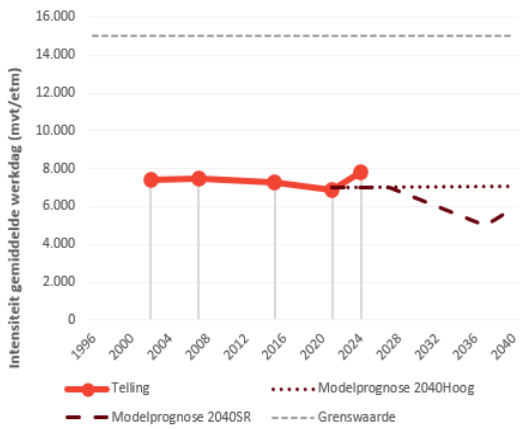
438
Bodegraafsestraatweg-n



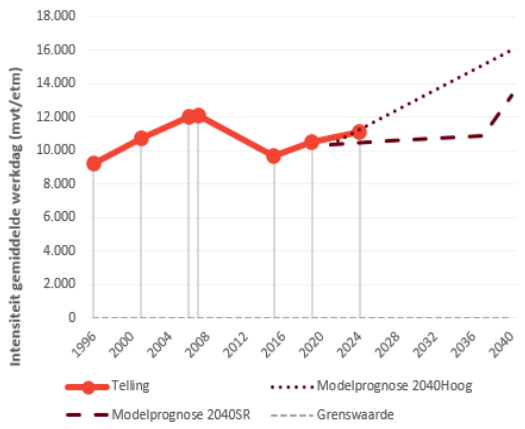
501 Statensingel



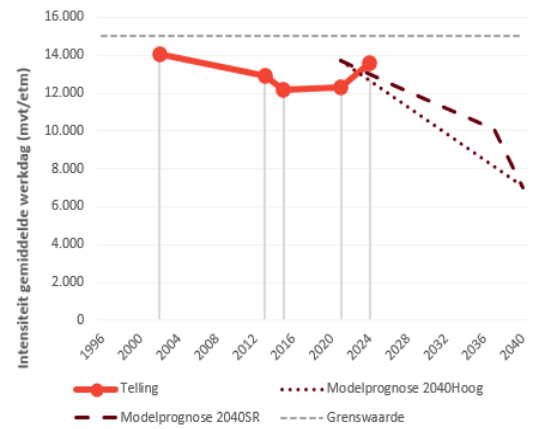
503 Thorbeckelaan



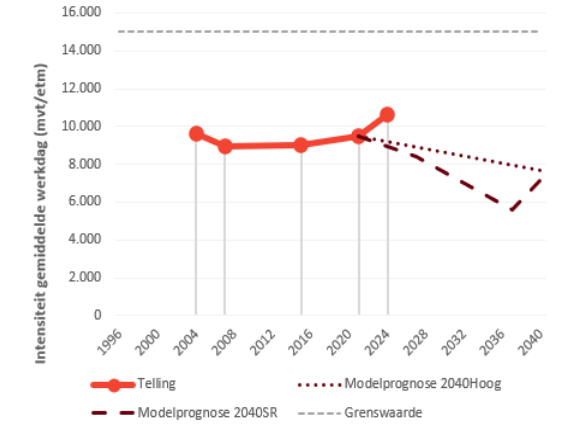
512 Goudse Houtsingel



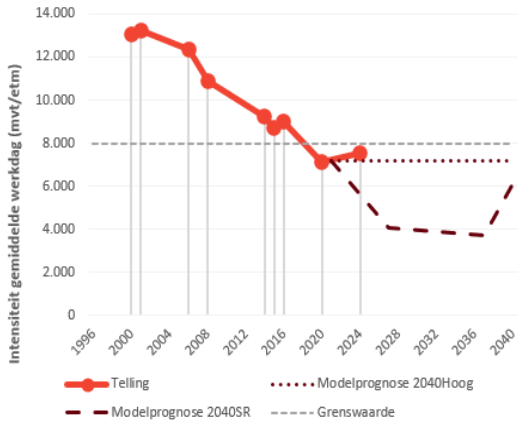
523 Zwarteweg (spoor)



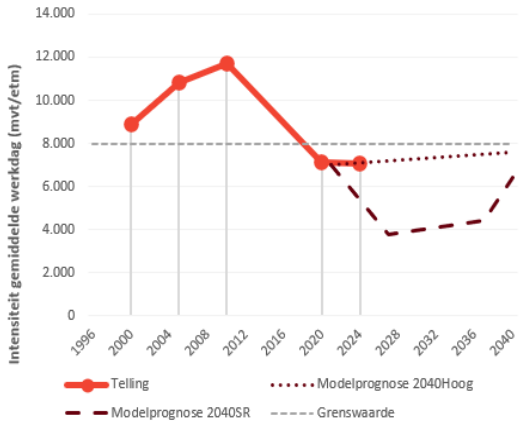
528 Bodegraafsestraatweg-z



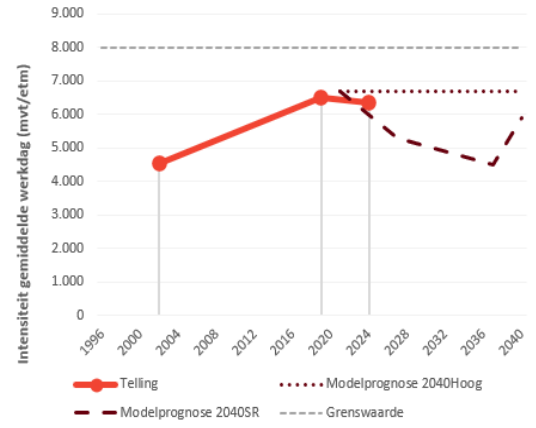
603 Blekerssingel



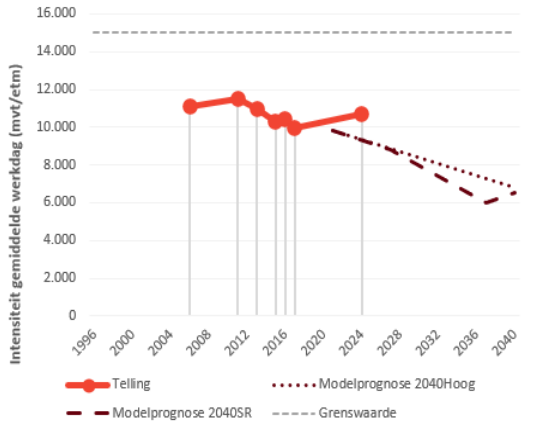
606 Fluwelensingel



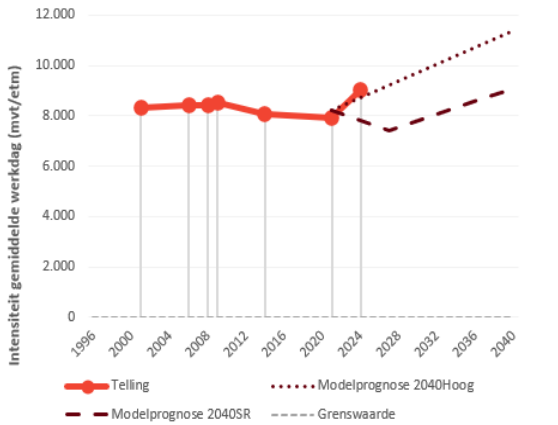
623 Sportlaan



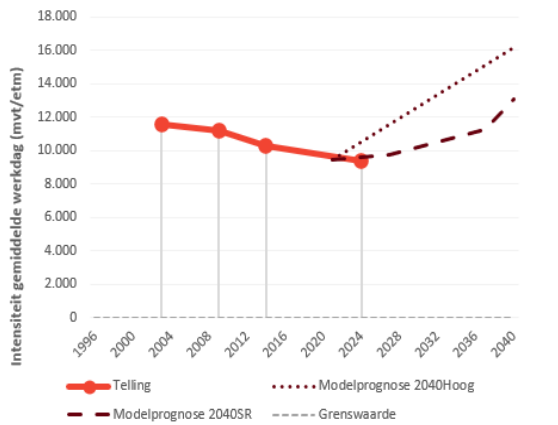
643
Joubertstraat



700
Goverwellesingel (brug)

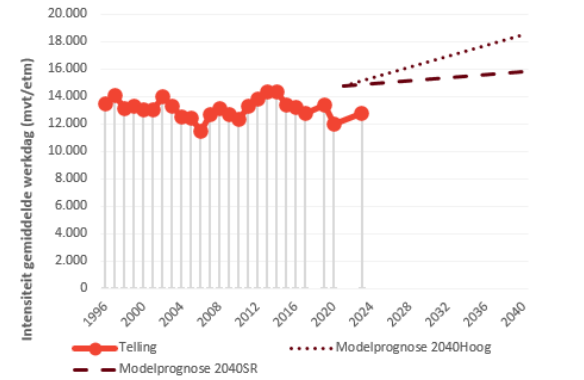


706
Goudse Houtsingel (spoor)

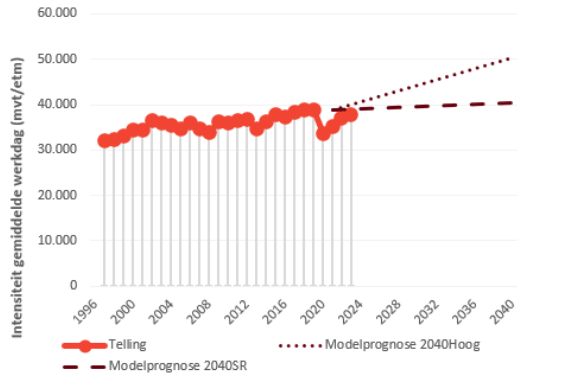


Bijlage 3 – Ontwikkeling verkeersintensiteiten provinciale wegen per locatie

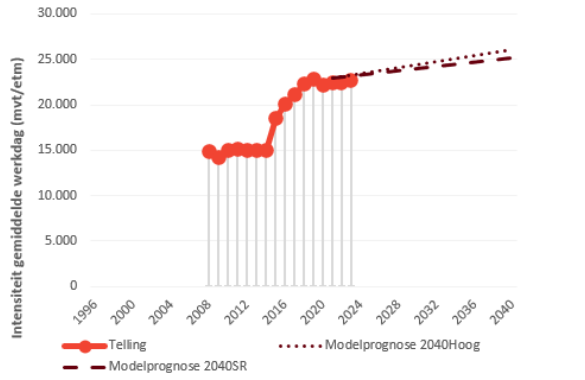
C
N207 Henegouwerweg (A12-viaduct)



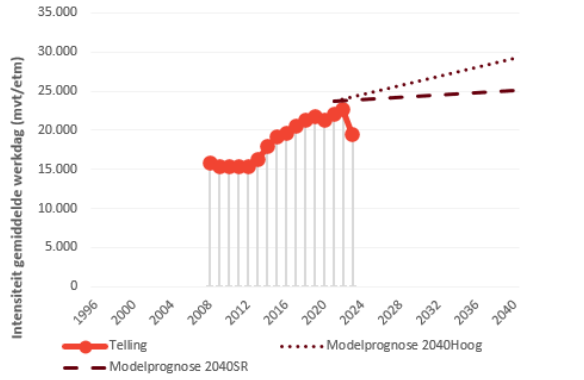
E
Goudse Poort



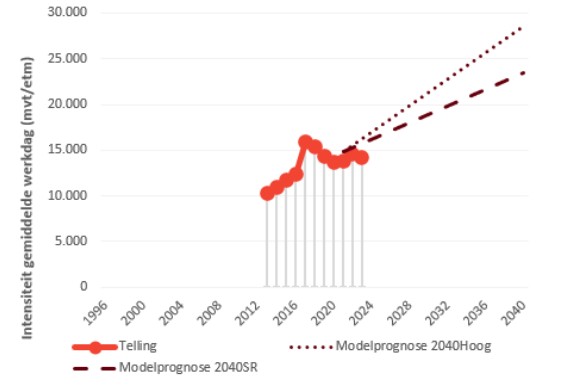
G
N457



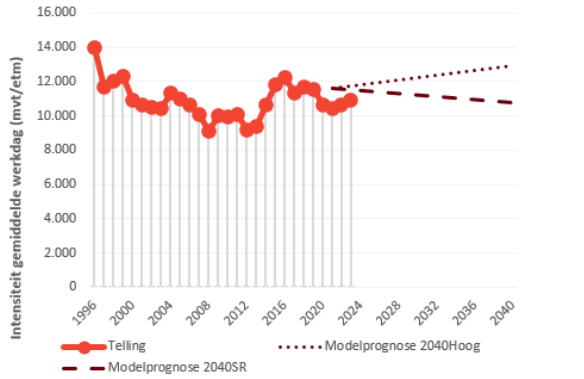
I
N207 Westergouwe



K
N207 Zuidwestelijke randweg



M
N228 Rotonde - Goverwellesingel



Factsheets

Stand van zaken projecten

1e tranche maatregelen VCP

Hierna volgen de factsheets van de 1e tranche maatregelen VCP (zoals vastgesteld door de raad in de uitvoeringsagenda VCP in juni 2021)

1. N207 Westergouwe, realisatie drie kruispunten met verkeerslichten

N207 Westergouwe, verbreding N457 naar 2x2, aanleg kruising West en opwaardering rotonde ‘t Weegje en Eurotonde naar kruispunten met verkeerslichten.



Voortgang

De plannen voor de maatregelen zijn uitgewerkt en begroot. Nu volgen nog nadere afspraken over de financiering door PZH, Zuidplas en Gouda. Voor de aanpak van de Eurotonde is geen geld gereserveerd vanuit de PZH. Er is nog geen zicht op een concrete datum voor realisatie.



Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

De financiering van deze maatregelen door de ontwikkeling Westergouwe. De raming van de kosten is hoger dan begroot (+4,5 miljoen), dus nieuwe financiële afspraken met Provincie en Zuidplas zijn nodig. De gemeente heeft eerder aanvullend 3 miljoen euro gereserveerd voor de aanpak van de Eurotonde. Dit budget is na het Herfst Akkoord 2024 breder beschikbaar voor Gouda-West. Dit budget is beschikbaar buiten het VCP.



Participatie

De voorbereiding van de participatie moeten nog worden gestart.



Toezegging raad

De randwegen moeten eerst op orde voordat wegen binnen Gouda worden geknipt of eenrichtingsverkeer krijgen.



Website

https://www.gouda.nl/goudagoedopweg/projecten/verbreding-n207-westergouwe/

Naar overzicht maatregelen

1. N207 Westergouwe, realisatie drie kruispunten met verkeerslichten

Oude situatie



Naar overzicht maatregelen

5. Oversteeklocaties Goudse Houtsingel

Oversteeklocaties Goudse Houtsingel, aanpassen 4 oversteeklocaties/kruispunten naar veiliger voorrangsplein of oversteekvoorziening conform studie naar maatregelen van Sweco uit 2019.



Voortgang

De plannen zijn aanbesteding klaar. De uitvoering staat gepland voor Q2 2026.



Financieel

Kosten begroot: €1.550.000 **Huidige inschatting kosten: €1.625.307** **Subsidie: €-**

De kosten van het project zijn gestegen door de toegenomen bouwkosten.



Participatie

Discussie in de participatie ging over het wel of niet realiseren van een vijfde oversteek in de bocht van de Goudse Houtsingel (bij de Achterwillensebocht) in combinatie met het realiseren van een fietsstraat op de Achterwillenseweg. De vraag hierbij was of dit wel of niet veilig is.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/verbeteren-oversteekplaatsen-goudse-houtsingel/

Naar overzicht maatregelen

5. Oversteeklocaties Goudse Houtsingel

Oude situatie



Naar overzicht maatregelen

7. Spoorzone capaciteitsuitbreiding: kruispunten & weginrichting

Spoorzone kruispunten (1e maatregelen). Gefaseerde aanpak, in lijn met ontwikkeling spoorzone.



Voortgang

De herinrichtingsplannen van de Spoorzone zijn afgerond (schetsontwerp niveau). De uitvoering is met enkele jaren uitgesteld vanwege de verlate realisatie van de nieuwbouwlocaties. Dit betekent dat wij in Q1 2027 starten met de Burgemeester Jamessingel (fase 1 van de 6) en het werk pas in 2034 klaar is.



Financieel

Kosten begroot: €6.600.000 **Huidige inschatting kosten: €6.600.000** **Subsidie: €63.681 (voor de iVRI's)**

In het UVP VCP 2021 zouden alle maatregelen van de Spoorzone in de eerste tranche worden gerealiseerd. Dit is daarna verdeeld over twee tranches: tranche 1: 4,6 miljoen en tranche 2: 2 miljoen. Hierbij ontstond ruimte om project 18 - kruising Goudkade - Industriestraat (2 miljoen) naar voren te halen. De begroting van het herinrichtingsplan Spoorzone is 23 miljoen euro, terwijl er in totaal 12 miljoen euro beschikbaar is, waarvan 6,6 miljoen vanuit het VCP, een bijdrage van ontwikkelaars en 5 miljoen euro rijkssubsidie. De raad is gevraagd hier extra geld. 11,4 miljoen euro voor beschikbaar te stellen. In de budgetonderhandelingen van eind 2024 zijn de kosten voor het herinrichtingsplan ondergebracht in het VCP budget vanaf tranche 2. Op het moment van schrijven is er nog geen beslissing gevallen over de keuze die gemaakt worden voor het spoorzone-project.



Participatie

De herinrichtingsplannen worden de komende tijd besproken met de stakeholders.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/spoorzone/

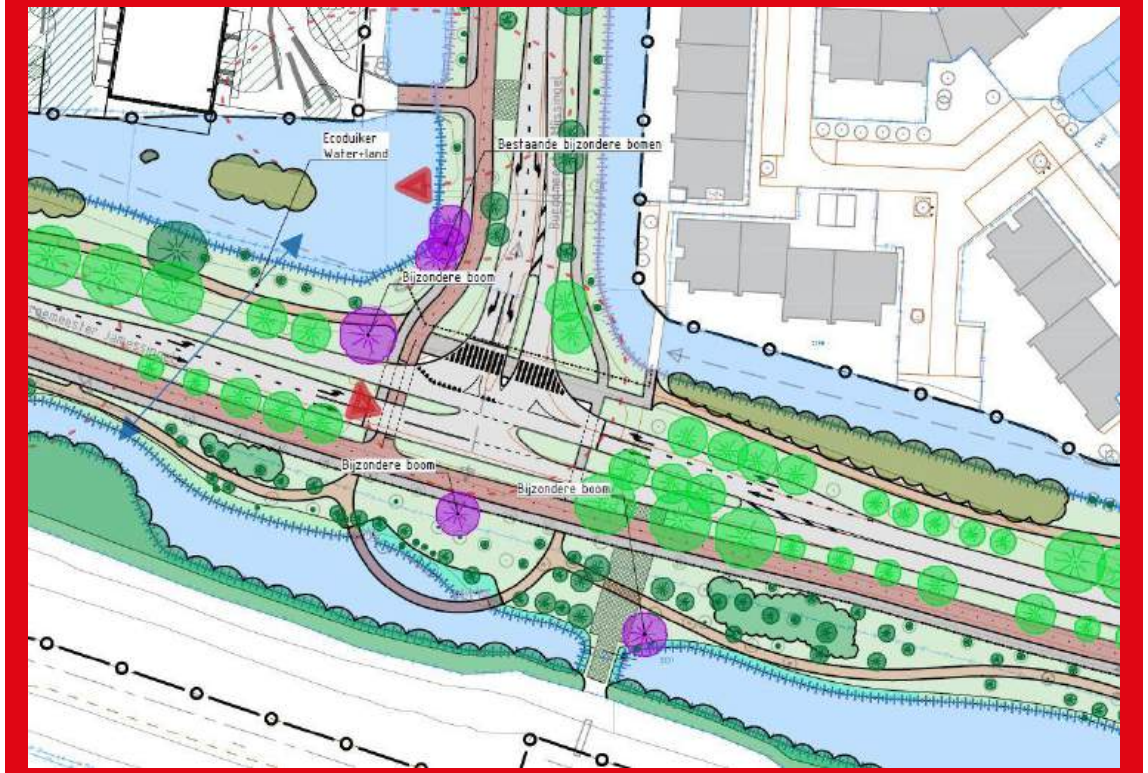
Naar overzicht maatregelen

7. Spoorzone capaciteitsuitbreiding: kruispunten & weginrichting

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

9. Goverwelle: Componistenlaan, Poldermoldendreef, Wil. Van Pruisenlaan, Middenmolenlaan, herinrichting naar 30 km/u

Goverwelle: Componistenlaan, Poldermoldendreef, Wil. Van Pruisenlaan, Middenmolenlaan, herinrichting naar 30 km/u.



Voortgang

Het zuidelijke gedeelte van de Wilhelmina van Pruisenlaan is gerealiseerd. De Componistenlaan is nu in uitvoering, zo ook een gedeelte van de Middenmolenlaan. Het VCP voorziet in de tussenliggende gedeeltes om het wegvak compleet te maken.



Financieel

Kosten begroot: €517.500 **Huidige inschatting kosten: €808.066** **Subsidie: €162.497**

De eenheidsprijzen in het UVP VCP waren te laag. Met verkeersveiligheidssubsidies (SPUK) is het tekort minder geworden (totale kosten €970.563).



Participatie

Discussie in de participatie ging met name om het verdwijnen van de vrij liggende fietspaden op de Componistenlaan, vanwege de snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/ophoging-deel-goverwelle-oost/

Naar overzicht maatregelen

9. Goverwelle: Componistenlaan, Poldermoldendreef, Wil. Van Pruisenlaan, Middenmolenlaan, herinrichting naar 30 km/u

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

10. Koningin Wilhelminaweg zuid, herinrichting naar 30 km/u

Koningin Wilhelminaweg zuid, herinrichting naar 30 km/u, aanleg (drie) plateaus met klinkers, aanpassing kruispunten en oversteeklocaties.



Voortgang

De Koningin Wilhelminaweg zuid (tussen Rotterdamseweg en Oranjeplein) stond als reserveproject in tranche 1, en was bedoeld voor tranche 2. Vanwege een toezegging van wethouder Niezen in de commissie stad 28 juni 2021: "De fiets-, en wandelveiligheid te verbeteren op de KW-weg, die dan ook als 30 km zone zal worden ingericht (2022)" is de KW-weg naar de eerste tranche gehaald. Dit heeft ook te maken met het feit dat delen van het asfalt van de weg slecht is, zodat we "werk met werk" kunnen maken. De totale KW-weg bestaat uit een noordelijk stuk, een zuidelijk stuk en het Oranjeplein. Alle onderdelen zijn in het ontwerp opgenomen, aangevuld met de schoolzone bij de Goudakker, de oversteeklocaties van de doorfietsroute Rotterdam-Gouda (project 4.20). De herinrichtingsplannen zijn uitgewerkt tot Definitief Ontwerp, en worden nu bestekklaar gemaakt. De uitvoering staat nu gepland voor eind 2025.



Financieel

Kosten begroot: €540.000 **Huidige inschatting kosten: €2.805.970** **Subsidie: €342.084**

De plannen voor KW-weg-zuid, Oranjeplein en KW-weg-noord zijn uitgewerkt naar een Definitief Ontwerp (DO). De kosten van dit DO zijn geraamd. Doordat de scope heel anders is geworden, is ook de kostenraming veel hoger. Ook zijn de gehanteerde eenheidsprijzen in het UVP VCP 2021 (veel) te laag gebleken. De kosten voor KW weg- zuid zijn (afgerond) geraamd op 3,1 miljoen. KW weg-noord op 1 miljoen en Oranjeplein op 1,6 miljoen. Dit is exclusief een reservering voor de mogelijke risico's die kunnen optreden en zonder subsidies.



Participatie

De herinrichtingsplannen zijn goed ontvangen. Discussiepunt is nog het aantal plateaus dat nodig is om de maximum snelheid van 30 km/u te halen. Nood- en hulpdiensten en ook busdienst hebben hier moeite mee.



Toezegging raad

“De fiets-, en wandelveiligheid te verbeteren op de KW-weg, die dan ook als 30 km zone zal worden ingericht (2022)”



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/verlaging-maximale-snelheid-koningin-wilhelminaweg/

Naar overzicht maatregelen

17. Afstelling verkeerslichten op 6 locaties aanpassen

Afstelling verkeerslichten op 6 locaties aanpassen, op basis van de Nota Verkeerslichten, meer prioriteit voor oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers en minder voor doorgaand autoverkeer, gebruik van randwegen wordt zo gestimuleerd. Betreft VRI's op de Fluwelen- en Blekersingel, Joubertlaan en Zwarteweg.



Voortgang

Dit heeft een beleidsmatige vertaling gekregen in de Nota Verkeerslichten (in september 2023 door de raad vastgesteld). Bij 6-8 locaties met verkeerslichten krijgen voetgangers en fietsers meer groen. Instellingen worden doorgevoerd op het moment dat deze verkeerslichten vervangen worden door intelligente verkeerslichten (iVRI's) en de projecten op de randwegen (Goverwellesingel, Goudse Houtsingel, Van Reenensingel) zijn uitgevoerd voor meer capaciteit.



Financieel

Kosten begroot: €60.000 **Huidige inschatting kosten: €61.280** **Subsidie: €-**



Participatie

De Nota Verkeerslichten is met belangengroepen zoals Fietsersbond, Arriva, Gouda Onderneemt en hulpdiensten besproken.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

18. Kruispunt Goudkade-Industriestraat

Goudkade-Industriestraat, herinrichten naar kruispunt met verkeerslichten, met prioriteit voor rijrichting Industriestraat-Goudkade (en v.v.) (POR VCP).



Voortgang

Complex kruispunt met uitdagingen qua verwerving gronden derden, kabels en leidingen en verkeersveilige oplossing met voldoende verkeersdoorstroming. Planning uitvoering 2026.



Financieel

Kosten begroot: €2.000.000 **Huidige inschatting kosten: €1.990.346** **Subsidie: €58.000**

Er is nog geen SSK raming gemaakt op basis van een ontwerp dat verder uitgewerkt is.



Participatie

De eerste ontwerpen zijn besproken met bewoners, Gouda Onderneemt en verkeersberaad. Bij de uitwerking worden deze stakeholders opnieuw geraadpleegd.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/kruising-goudkade-koningin-wilhelminaweg/

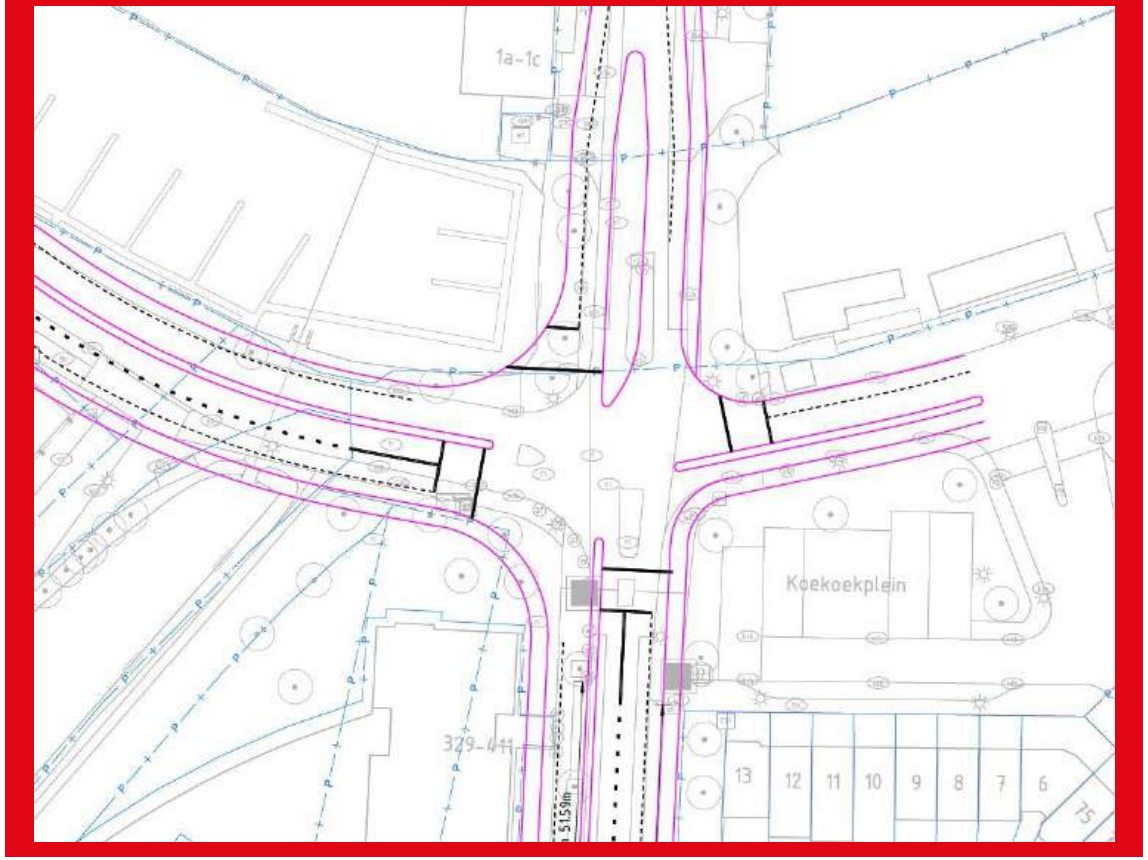
Naar overzicht maatregelen

18. Kruispunt Goudkade-Industriestraat

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

20. Pilot Nieuwe Veerstal

Pilot Nieuwe Veerstal autoluw.

Voortgang

De pilot heeft plaatsgevonden en dit heeft veel inzichten gegeven in verkeersstromen en knelpunten die ontstaan als in de huidige verkeerssituatie een autoluwe Nieuwe Veerstal wordt gerealiseerd. Duidelijk is dat er eerst een aantal randvoorwaarden moeten worden ingevuld: singels op orde (30 km/u), Kleiwegplein aangepakt en Zuidwestelijke randweg voldoende (rest)capaciteit, voordat een autoluwe Nieuwe Veerstal kan worden ingesteld. Tijdens de pilot is ook gebleken dat er niet meer fietsroute op de Haastrechtsebrug gecreeerd kan worden door het weghalen van een rijstrook.

Financieel

Kosten begroot: €150.000 **Huidige inschatting kosten: €241.192** **Subsidie: €-**

Meer omleidingsroutes en kosten voor monitoring dan begroot.

Participatie

De opzet en de evaluatie van de pilot zijn besproken met de Denktank VCP, bewoners, verkeersberaad en Gouda Onderneemt.

Toezegging raad

In de Pilot Veerstal mee te nemen: de mogelijkheid om de Haastrechtsebrug meer ruimte voor fietser te creëren, en bij positief resultaat deze maatregel door te voeren.

Website

Niet meer online.

Naar overzicht maatregelen

24. Fluwelen- en Blekersingel, herinrichting naar 30 km/u

Fluwelen- en Blekerssingel - herinrichting conform 'het Nieuwe 30' met meer ruimte voor fiets en lopen, combineren met grootschalig onderhoud, verplaatsen parkeerders, rekening houden met RNet-bus.



Voortgang

Het project bevindt zich in de verkenningsfase, het doen van onderzoek zoals bomeneffectanalyses, kademuren, kabels en leidingen etc. Start uitvoering in Q2 2026.



Financieel

Kosten begroot: €100.000 **Huidige inschatting kosten: €103.415** **Subsidie: €-**

Vanuit het VCP worden de kosten voor de voorbereidingsfase betaald. De kosten van de reconstructie komen uit onderhoudsbudgetten.



Participatie

Voorbereiding van de participatie moet nog gestart worden.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

https://www.gouda.nl/goudagoedopweg/projecten/herinrichting-fluwelen-en-blekerssingel/

Naar overzicht maatregelen

24. Fluwelen- en Blekersingel, herinrichting naar 30 km/u

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

25. Bodegraafsestraatweg-noord, herinrichting

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

Voortgang

De plannen zijn klaar. De Bodegraafsestraatweg-noord wordt optisch versmald, met asmarkering en molgoten in klinker. Op drie locaties komen snelheidsremmende plateaus in elementenverharding. De bushaltes worden verhoogd, en er komen parkeervakken om het parkeren te structeren. Deze straat is onderdeel van de doorfietsroute Gouda-Bodegraven. Start uitvoering in maart 2025.

Financieel

Kosten begroot: €100.000 **Huidige inschatting kosten: €112.550** **Subsidie: €-**

Vanuit het VCP worden de kosten voor de voorbereidingsfase betaald. De kosten van de reconstructie komen uit onderhoudsbudgetten.

Participatie

De participatie is afgerond. Discussie ging over dat de Bodegraafsestraatweg een 30 km/u straat zou moeten zijn. En ook dat er een doorsteek moet komen tussen de Reeuwijkse Randweg en Plaswijckweg.

Toezegging raad

Na realisatie maatregelen (in 2022) monitoring en evaluatie en zo nodig aanvullende maatregelen treffen, zoals flitspaal of 30 km/u.

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/ophoging-en-herinrichting-bodegraafsestraatweg/

Naar overzicht maatregelen

25. Bodegraafsestraatweg-noord, herinrichting

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

35. Binnenstad: herinrichting straten

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).



Voortgang

Diverse straten in de binnenstad krijgen een herinrichting conform het kwaliteitsplan binnenstad en het wijkmobiliteitsplan binnenstad. De Lange Tiendeweg is opgeleverd en in Q3 2025 start de uitvoering van Agnietenstraat en de Korte Vest.



Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

Voor kwaliteitsverbetering openbare ruimte binnenstad is jaarlijks circa € 350.000 per jaar beschikbaar voor herinrichting.



Participatie

Bij de uitwerking van de herinrichtingsplannen van de verschillende straten, worden separate participatieprocessen gevolgd.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/wijkmobiliteitsplannen/wijkmobiliteitsplan-binnenstad/

Naar overzicht maatregelen

35. Binnenstad: herinrichting straten

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

36. Parkeerstrategie binnenstad uitwerken in parkeerbeleidsplan

Uitwerken parkeerstrategie binnenstad in nieuw parkeerbeleidsplan: vergunningenplafond, uitsterfbeleid straat parkeren, prijsdifferentiatie, fiets parkeren. Relatie met project 41.

Voortgang

Op 29 januari 2020 is het geamendeerde Parkeerplan Gouda 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en de ervaringen met het huidige beleid vragen om bijstelling. Om dit integraal te kunnen doen (van beleid t/m regelgeving en kaders voor handhaving) is een nieuw parkeerbeleid nodig. In het Bestuursakkoord 'Geef Gouda Door!' 2022-2026 is dan ook opgenomen: 'Gezien onze ambities op duurzaamheid, autoluwe binnenstad en de schaarse ruimte in onze stad, kijken we opnieuw naar het Parkeerplan en parkeervoorzieningen'. Het nieuwe parkeerbeleidsplan/Omgevingsprogramma Parkeren Gouda) moet hier invulling aan geven. De planning, zonder zienswijzeprocedure, is gericht op besluitvorming in Q3/Q4 2025. Onderdeel van het parkeerbeleidsplan is het onderzoek naar het uitbreiden van parkeercapaciteit (extra parkeerdek of garage net buiten de binnenstad).

Financieel

Kosten begroot: €50.000 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

De kosten worden betaald uit het parkeerfonds.

Participatie

Het Omgevingsprogramma Parkeren Gouda is tot stand gekomen:
* vanuit de door het college vastgestelde Startnotitie opzet Parkeerbeleidsplan Gouda 2024;
* met input van de wensen en bedenkingen vanuit de raad;
* met de inzichten voorkomend uit de raadpleging volgens de Participatieve Waarde Evaluatie;
* met gebruik makend van de bij de gemeente bekende overlast, klachten etc.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

39. Zero Emissie Stadslogistiek binnenstad

Zero-emissie stadslogistiek, besluitvorming vindt plaats in een apart traject. Doel is een efficiënte en schone stadslogistiek t.b.v. verbetering van leefbaarheid binnenstad.

Voortgang

Op 14 april 2021 heeft de gemeenteraad een principebesluit genomen voor invoering van de Zero Emissie zone Stadslogistiek(ZES) in de binnenstad per 1/1/2025 en besloten de verdere voorbereiding op te starten. ZES is een van de belangrijkste maatregelen uit het Klimaatakkoord om de CO2-uitstoot te reduceren. Het college heeft in juni 2024 ingestemd met het verkeersbesluit inclusief nota van beantwoording van zienswijzen en de beleidsregels nul-emissiezone Gouda 2025 voor de stapsgewijze invoering van de nul-emissiezone stadslogistiek in de binnenstad van Gouda. In oktober/november 2024 plaatst de gemeente de ANPR camera bij de ingangen van de binnenstad, waarmee de monitoring en handhaving kan plaatsvinden. Uitwerking en uitvoering van het flankerende pakket is doorlopend.

Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €2.800** **Subsidie: €-**

De kosten worden uit subsidies betaald.

Participatie

Rond de besluitvorming van ZES is een brede participatie gevoerd. Ondernemers zijn proactief benaderd door een logistiek makelaar, om ze te helpen bij de overgang naar zero emissie

Toezegging raad

N.v.t.

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/zero-emissiezone/

Naar overzicht maatregelen

40. Dynamisch parkeerverwijssysteem

Dynamisch parkeerverwijssysteem (PRIS) vanaf rand van de stad naar de parkeerlocaties, om zo bezoekers tijdig naar de gewenste parkeerlocaties te begeleiden.



Voortgang

De verwijzingsstrategie is opgesteld. Dit vertaalt zich in een bebordingsplan, met statische en dynamische verwijzing. Hieruit volgt een aanbesteding. Uitvoering is naar verwachting in Q3 2025.



Financieel

Kosten begroot: €500.000 **Huidige inschatting kosten: €500.000** **Subsidie: €-**



Participatie

Het PRIS is opgesteld in overleg met Gouda Onderneemt en het verkeersberaad.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

41. Monitoring parkeersituatie & onderzoek uitbreidingen

Monitoring parkeersituatie binnenstad en onderzoek uitbreidingsmogelijkheden. Zoeklocaties: zuidkant binnenstad (Croda, GoudAsfalt), Klein Amerika, Schouwburgplein, Stationsgarage, Vossenburchkade. Incl. uitwerking investeringskosten en exploitatiemodel.



Voortgang

Is onderdeel parkeerbeleidsplan. De parkeerterreinen en garages worden gemonitord in het kader van de aansturen van PRIS. De resultaten van het onderzoek naar de uitbreiding wordt betrokken in het parkeerbeleidsplan dat eind 2025 wordt afgerond.



Financieel

Kosten begroot: €50.000 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

Dit wordt uit het parkeerbudget betaald.



Participatie

De participatie is in voorbereiding.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

44. Regionale doorfietsroute Rotterdam – Gouda (B-lijst)

Regionale doorfietsroute Gouda-Rotterdam. B-lijst: Rotterdamsebrug - Margrietplein en aanpassen oversteek KW-weg vanaf Nachtegaalstraat



Voortgang

Het aanpassen van de oversteek KW-weg vanaf Nachtegaalstraat is onderdeel geworden van het project KW-weg. De aanpassing van de Rotterdamseweg en de kruising is een apart project. Het bevindt zich in de voorbereidingsfase. De scope van het project is vergroot ten opzichte van het UVP 2021: de fietsstructuur wordt aan beide kanten van de weg aangepakt tussen het Margrietplein en de KW-weg. Inmiddels is duidelijk dat aanpak van de kruising inclusief VRI noodzakelijk is voor een goede verkeersafwikkeling. De aanpak van de kruising vindt pas na de eerste tranche plaats.



Financieel

Kosten begroot: €1.430.000 **Huidige inschatting kosten: €733.390** **Subsidie: €0**

Dit project is uitgesteld.



Participatie

De participatie oversteek KW-weg is afgerond in het KW-weg project (project 10). Participatie voor het deel Rotterdamseweg moet nog worden opgestart. Dit is pas na de eerste tranche.



Toezegging raad

N.v.t.



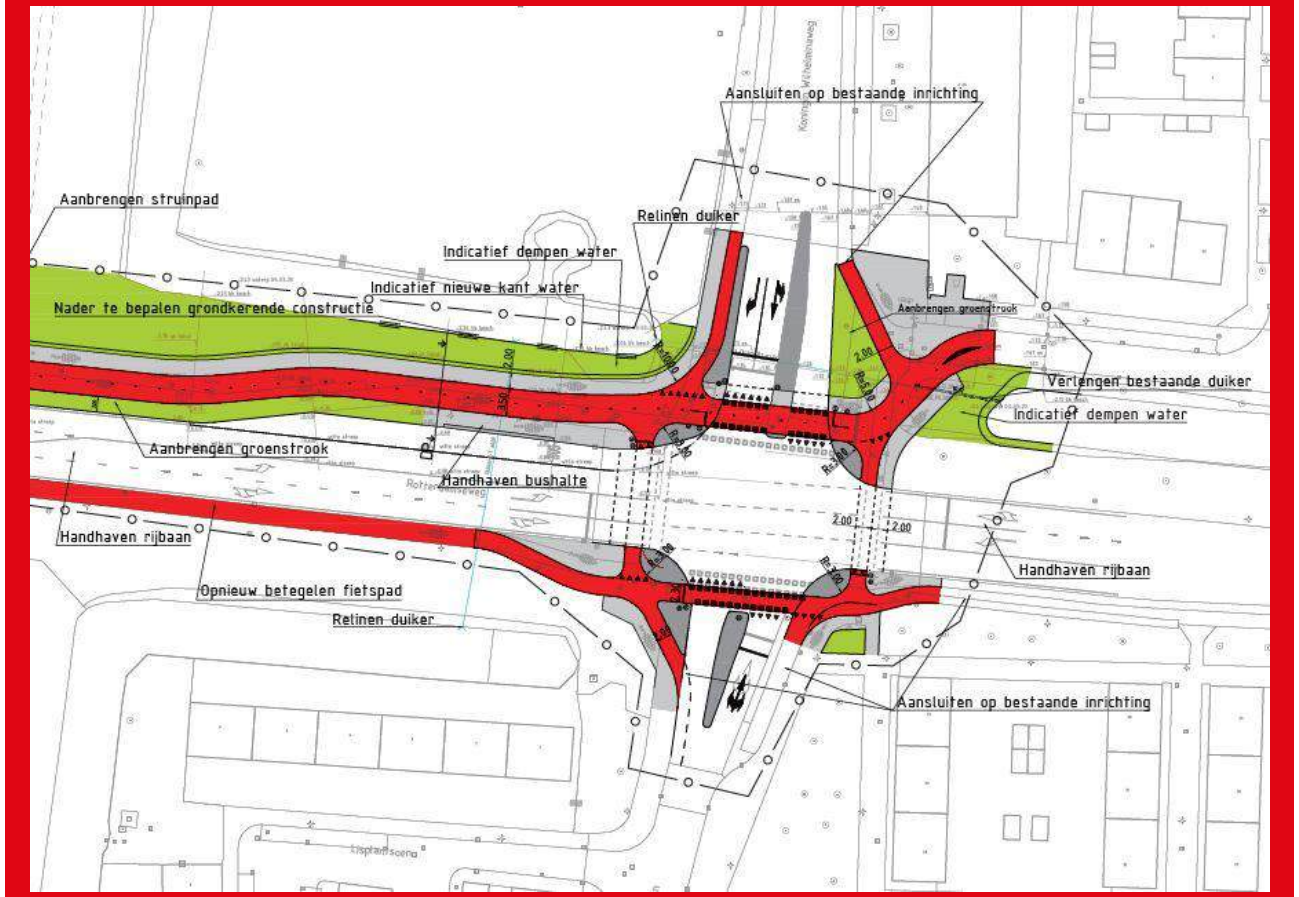
Website

https://www.gouda.nl/goudagoedopweg/projecten/verbeteren-fietspaden-gouda-rotterdam/

Naar overzicht maatregelen

44. Regionale doorfietsroute Rotterdam – Gouda (B-lijst)

Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

49. Fietsroute Haastrechtsebrug-Plaswijck

Fietsroute Haastrechtsebrug - Gouda Noord, opwaardering fietsroute, deels onderdeel van herinrichting Kadenbuurt en Kort-Haarlem Zuid, fietsstraten Groen van Prinsterersingel, Johan de Wittlaan, Juliana van Stolbergstraat, Noothoven van Goorstraat, Eerste Kade en IJssellaan



Voortgang

Bepaalde delen zijn gerealiseerd, zoals de Willem en Marialaan, Johan de Wittlaan. De andere delen volgen in de komende jaren als onderdeel van de herinrichting van de buurten.



Financieel

Kosten begroot: €350.000 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

De bijdrage uit het VCP betreft de kosten voor een fietsstraat in Groen van Prinsterersingel (315m) en Johan de Wittlaan (150m) die buiten herinrichtingsprojecten vanuit beheer en onderhoud vallen. Vanwege een bezuinigingsslag is dit gedeelte eruit gehaald en wordt gewacht op een eerstvolgende onderhoudsronde.



Participatie

De verschillende herinrichtingsprojecten volgen hun eigen participatiespoor. Over de keuze voor een fietsstraatprofiel was weinig discussie. Wel is een discussie geweest over de materialisatie: asfalt of elementenverharding.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/ophogen-en-herinrichten-ouwe-gouwe-zuid/

Naar overzicht maatregelen

49. Fietsroute Haastrechtsebrug-Plaswijck

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

56. Verkeersveilige schoolzones

Verkeersveilige schoolzones - in navolging realisatie schoolzones in Plaswijck, verder met de volgende schoolzones in te richten



Voortgang

Alle schoolzones zijn reeds heringericht. Dit bedrag wordt gebruikt voor de evaluatie van de bestaande zones en mogelijk aanvullende maatregelen.
Start project eind 2024



Financieel

Kosten begroot: €50.000 **Huidige inschatting kosten: €50.000** **Subsidie: €-**



Participatie

De voorbereiding van de participatie moet nog worden gestart.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/aanleg-schoolzones/schoolzones-plaswijckweg-en-ridder-van-catsweg/

Naar overzicht maatregelen

56. Verkeersveilige schoolzones

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

59a. Opstellen en uitvoeren wijkmobiliteitsplan Binnenstad

Opstellen en uitvoeren wijkmobiliteitsplan Binnenstad om lokale verkeers- en leefbaarheidsvraagstukken aan te pakken, ook optimalisatie van bus- en vrachtwagenroutes.



Voortgang

Wijkmobiliteitsplan Binnenstad is op 17 mei 2023 vastgesteld door de gemeenteraad. Met ingang van 1 maart 2024 geldt er een vergunningenplafond voor het aantal af te geven parkeervergunningen in de Binnenstad en op de parkeerterreinen. Op 11 juni 2024 is het verkeersbesluit voor de Zero-emissie stadslogistiek genomen, waarop veel zienswijzen zijn binnengekomen. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijziging van het besluit. Inpandige fietsenstalling op de Nieuwe Markt waar gratis 700 fietsen geparkeerd kunnen worden is op 4 juli 2024 geopend.



Financieel

Kosten begroot: €7.500 **Huidige inschatting kosten: €1.821.566** **Subsidie: €-**

In UVC VCP 2021 geen geld opgenomen voor opstellen en uitvoering. Het idee was "werk met werk" maken. In programmaplan 2022 was 7500 euro opgenomen per plan. Kosten voor opstellen en uitvoeren. Op basis van het plan heeft de raad circa 1,8 miljoen euro beschikbaar gesteld voor uitvoering in de eerste tranche.



Participatie

Over het wijkmobiliteitsplan is intensief samengewerkt met alle stakeholders



Toezegging raad

N.v.t



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/wijkmobiliteitsplannen/

Naar overzicht maatregelen

59b. Opstellen en uitvoeren wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren

Opstellen en uitvoeren wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren om lokale verkeers- en leefbaarheidsvraagstukken aan te pakken, ook optimalisatie van bus- en vrachtwagenroutes.

Voortgang

Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren is op 17 mei 2023 vastgesteld door de gemeenteraad. Nu uitvoering van de uitvoeringsagenda, zoals de peiling op scenario's van betaald en vergunning parkeren, het verminderen van vrachtverkeer door de wijk en aanpassen verkeerscirculatie door wijk.

Financieel

Kosten begroot: €7.500 **Huidige inschatting kosten: €526.466** **Subsidie: €-**

In UVC VCP 2021 geen geld opgenomen voor opstellen en uitvoering. Het idee was "werk met werk" maken. In programmaplan 2022 was 7500 euro opgenomen per plan. Kosten voor opstellen en uitvoeren. Op basis van het plan heeft de raad 526.466 euro beschikbaar gesteld voor uitvoering in de eerste tranche.

Participatie

Over het wijkmobiliteitsplan is intensief samengewerkt met alle stakeholders

Toezegging raad

N.v.t.

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/wijkmobiliteitsplannen/

Naar overzicht maatregelen

59c. Opstellen en uitvoeren wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem

Opstellen en uitvoeren wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem om lokale verkeers- en leefbaarheidsvraagstukken aan te pakken, ook optimalisatie van bus- en vrachtwagenroutes.

Voortgang

Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem is op 17 mei 2023 vastgesteld door de gemeenteraad. Nu uitvoering van de uitvoeringsagenda, zoals de peiling op scenario's van betaald en vergunning parkeren, het verminderen van vrachtverkeer door de wijk en aanpassen verkeerscirculatie door wijk.

Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €277.420** **Subsidie: €-**

In UVC VCP 2021 geen geld opgenomen voor opstellen en uitvoering. Het idee was "werk met werk" maken. In programmaplan 2022 7500 euro opgenomen per plan. Kosten voor opstellen en uitvoeren. Op basis van het plan heeft de raad 277.420 euro beschikbaar gesteld voor uitvoering in de eerste tranche.

Participatie

Voor het wijkmobiliteitsplan is intensief samengewerkt met alle stakeholders

Toezegging raad

N.v.t.

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/wijkmobiliteitsplannen/

Naar overzicht maatregelen

59d-j Opstellen overige wijkmobiliteitsplannen

Opstellen overige wijkmobiliteitsplannen om lokale verkeers- en leefbaarheidsvraagstukken aan te pakken, ook optimalisatie van bus- en vrachtwagenroutes. Het betreft de wijken: Oost, Ouwe Gouwe, Goverwelle, Nieuwe Park, Plaswijck, Bloemendaal en Noord.

Voortgang

Witteveen en Bos heeft de aanbesteding gewonnen. Het opstellen van de WMP's voor Oost en Ouwe Gouwe zijn opgestart in september 2024, en worden naar verwachting afgerond in Q2 2025. Vervolgens worden de WMP's voor de wijken Goverwelle en Nieuwe Park opgesteld, met verwachte afronding in Q4 2025. Tot slot het opstellen van WMP's voor Plaswijck, Bloemendaal en Noord, afronding naar verwachting Q2 2026.

Financieel

Kosten begroot: €7.500 per wijk **Huidige inschatting kosten: €38.571 per wijk** **Subsidie: €-**

Kosten voor opstellen WMP (1/7 van totale aanbesteding van 270k), over uitvoering is nog niets bekend.

Participatie

Het participatieproces is gestart met een inventarisatie van klachten, kansen en wensen per wijk. Daarna volgt een intensief traject met een klankbordgroep (zowel intern als extern) om te komen tot een gedragen plan.

Toezegging raad

-

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/wijkmobiliteitsplannen/

Naar overzicht maatregelen

60. Nota zwaar vrachtverkeer actualisatie

Actualisatie nota zwaar verkeer mede in relatie tot trilling problematiek, actualisatie binnen kaders van het Verkeerscurculatieplan en Regionaal Verkeer en Vervoersplan.

Voortgang

In mei 2023 is de nota grote en zware voertuigen door de raad vastgesteld en biedt kaders voor de herinrichting van straten en hoe om te gaan met vrachtverkeer.

Financieel

Kosten begroot: €50.000 **Huidige inschatting kosten: €60.000** **Subsidie: €-**

Participatie

Discussie ging met name over de rol van bepaalde straten in de vrachtwagenroutering. Die heeft geleid tot een aanscherping van het wensbeeld vracht van het VCP, door Fluwelensingel en Blekerssingel op te nemen.

Toezegging raad

Met de Nota zwaar verkeer te starten (direct) na het vaststellen van VCP (2021) en daarbij te zorgen voor een goed participatie traject met de belanghebbenden.

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/groot-en-zwaar-verkeer-in-gouda/

Naar overzicht maatregelen

62. Aanpassing bushaltes: tijdelijke bushalte op Wilhelmina van Pruisenlaan

Op termijn moet er een bushalte op Goverwellesingel komen. Tijdelijk bushalte komt op de Wilhelmina van Pruisenlaan. Zodra Goverwellesingel wordt heringericht, komt bushalte op Goverwellesingel in combinatie met een voorrangsplein.



Voortgang

Een tijdelijke haltepaal is neergezet op de Wilhelmina van Pruisenlaan. De definitieve halte komt in verwachting in 2028 (tweede tranche) als een voorrangsplein op de Goverwellesingel wordt gerealiseerd.



Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €30.000** **Subsidie: €-**

Er is geen budget opgenomen in UVP VCP.



Participatie

Bewoners hebben een bezwaarschrift ingestuurd op het verkeersbesluit. Zij hebben moeite met route van de bus door de nieuw ingerichte Wilhelmina van Pruisenlaan.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

62. Aanpassing bushaltes: routering en 2x2 haltes Burg. Jamessingel

Routering en 2x 2 haltes Burg. Jamessingels (ipv Burg. Van Reenensingel lijn 173) + doorstroming Dreef / Burg. Jamessingel verbeteren boogstralen (lijn 386 en 175).



Voortgang

✖ Is onderdeel van inrichtingsplannen Spoorzone. Inzet was om de bus over de Jamessingel te laten rijden in plaats van over de Van Reenensingel om zo bedrijventerrein Gouwe Spoor beter te kunnen ontsluiten. De inpassing van bushaltes was echter een probleem. Ook staat in het vervoersplan 2025 van Qbuzz dat er nieuwe spitsbus over de Nieuwe Gouwe OZ gaat rijden, juist om het bedrijventerrein met het OV te ontsluiten. Dit maakt dat de keuze is gemaakt om de bussen via de Van Reenensingel te laten rijden.



Financieel

Kosten begroot: €210.000 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

In UVP VCP 2021 was hier geen geld voor opgenomen, in programmaplan 2022 wel. Project wordt niet uitgevoerd.



Participatie

-



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

62. Aanpassing bushaltes: routering en twee haltes Burg. Van Reenensingel

Routering en 2 haltes Burg. Van Reenensingel (ipv Heesterlaan lijn 173 en mogelijk lijn 1-4).

Voortgang

In het wensbeeld OV is opgenomen om buslijnen te strekken. Dat betekent dat de buslijnen niet meer door woonwijken gaan maar zoveel mogelijk het hoofdwegennet volgen. Dit om het aantal dienstregeluren in Gouda naar beneden te kunnen brengen. MetQbuzz, de nieuwe vervoerder, is afgesproken dat dit niet meer nodig is. Dit project is dus vervallen.

Financieel

Kosten begroot: €100.000 **Huidige inschatting kosten: €3.430** **Subsidie: €-**

In UVP VCP 2021 was hier geen geld voor opgenomen, in programmaplan 2022 wel. Project wordt niet uitgevoerd. Er zijn wel voorbereidingskosten gemaakt: tekeningen en begroting

Participatie

-

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

No-regret maatregelen

Hierna volgen de factsheets van de no-regret maatregelen (zoals vooruitwerkend naar het VCP vastgesteld in de raad in 2019)

3.3 Ridder van Catsweg – Hugo de Vrieslaan 30 km/u

Verbeteren route Ridder van Catsweg - Hugo de Vrieslaan, inclusief aansluiting Bloemendaalseweg, 30 km/u.

Voortgang

Het gaat om het stuk tussen de Bloemendaalseweg en Plaswijckweg, dat een GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u) status heeft gekregen. Hiervoor is streetprint gebruikt.

Financieel

Kosten begroot: €254.400 **Huidige inschatting kosten: €389.971** **Subsidie: €25.000**

Kostenraming is in 2019 opgesteld, ook is de scope uitgebreid tot aan de Plaswijckweg

Participatie

Met bewoners en verkeersberaad tot het ontwerp gekomen. Ook is de evaluatie gedeeld met bewoners en zijn aanvullende maatregelen genomen. Discussie ging over nog meer drempels omdat de snelheid volgens bewoners nog te hoog is.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

3.3 Ridder van Catsweg – Hugo de Vrieslaan 30 km/u

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

4.10 Fietsroute Goudse Poort - Groenhovenpark

Fietsroute Goudse Poort - Groenhovenpark, verbeteren van de fietsroute door het Groenhovenpark en langs de sportvelden, korte termijn.



Voortgang

Het fietspad is duidelijker aangegeven, met grotere bochtstralen, markering en bebording.



Financieel

Kosten begroot: €70.000 **Huidige inschatting kosten: €121.796** **Subsidie: €14.648**

Gestegen bouwkosten en meer benodigde maatregelen.



Participatie

De Fietsersbond is betrokken, zo ook Sport Gouda. Discussie ging over het wel of niet toestaan van fietsers langs de sportvelden.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

4.10 Fietsroute Goudse Poort - Groenhovenpark

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

4.20 Doorfietsroute Rotterdam – Gouda (A-lijst)

Regionale doorfietsroute Gouda-Rotterdam, opwaarderen bestaande fietsroute naar regionale kwaliteitseisen.

Voortgang

De Goudse onderdelen zijn het project zijn afgerond. De Nachtegaallaan en Jacob van Lennepkade zijn heringericht en fietsstraat geworden. De PZH realiseert nog het Ruige Weteringspad en Nieuwe Broekweg oversteek. De rest van de maatregelen van de doorfietsroute, zoals de oversteken over de KW weg en kruising Rotterdamseweg-KW-weg vallen in de B-lijst (project 44).

Financieel

Kosten begroot: €161.545 **Huidige inschatting kosten: €281.811** **Subsidie: €67.125**

Minder subsidie gekregen dan eerder ingecalculeerd

Participatie

De discussie ging over de plaats van het fietspad op het Ruigeweteringsepad. Op basis van een enquêtes onder bewoners is daar een voorkeursvariant uitgekomen. Deze wordt nu uitgewerkt.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

https://www.gouda.nl/goudagoedopweg/projecten/verbeteren-fietspaden-gouda-rotterdam/

Naar overzicht maatregelen

4.20 Doorfietsroute Rotterdam – Gouda (A-lijst)

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

4.26 Aschpotpad asfalt i.p.v. tegels

Aschpotpad reconstructie fietspad.

Voortgang

Het Aschpotpad is onderdeel hoofdfietsroute netwerk. Het tegelpad is geasfalteerd en verbreed. Ook is een gedeelte uitgevoerd als plastic road, een pilot met gerecycled plastic als materiaal. Het fietspad heeft ook verlichting gekregen.

Financieel

Kosten begroot: €471.925 **Huidige inschatting kosten: €485.304** **Subsidie: €113.760**

Meer projectleidersuren nodig dan geraamd.

Participatie

De buurt is geïnformeerd over de plannen. De discussie ging over de plaats van de voetgangers als het pad een status als fietspad zou krijgen. Dit is opgelost met een strook hal verharding naast het fietspad.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

4.26 Aschpotpad asfalt i.p.v. tegels

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

4.27 Fietspaden verbeteren rond spoortunnel

Spoortunnel verbeteren fietspaden.

Voortgang

Inzet is om alle elementenverharding te vervangen door rood asfalt voor fietscomfort. Een deel moet klinkers blijven in verband met aanwezigheid kabels en leidingen. Verwachte uitvoeringsdatum eerste helft 2025.

Financieel

Kosten begroot: €271.875 **Huidige inschatting kosten: €345.000** **Subsidie: €111.640**

Hogere uitvoeringskosten. Dit komt onder andere doordat het projectgebied is uitgebreid door aansluitende oversteken uit te voeren in rood asfalt.

Participatie

De bewoners zijn geïnformeerd. Geen issues.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

https://www.gouda.nl/goudagoedopweg/projecten/asfaltering-fietspaden-spoortunnel/

Naar overzicht maatregelen

4.27 Fietspaden verbeteren rond spoortunnel

Oude situatie



Naar overzicht maatregelen

4.41 Thorbeckelaan quick-win maatregelen

Thorbeckelaan tijdelijke maatregelen.

Voortgang

In de Thorbeckelaan zijn diverse snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd inclusief een snelheidsverlaging naar 30 km/u in de bocht naar de Statensingel.

Financieel

Kosten begroot: €63.518 **Huidige inschatting kosten: €40.234** **Subsidie: €19.603**

Participatie

De plannen zijn tot stand gekomen in overleg met Verkeersberaad en scholen

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

4.41 Thorbeckelaan quick-win maatregelen

Oude situatie



Nieuwe situatie



5.1 Pollers binnenstad vervangen door camera's

Bestaande pollers vervangen door camerasysteem, relatie met ZES binnenstad.



Voortgang

De pollers worden vanwege veiligheid vervangen door nieuwe pollers. Op enkele plekken camera's.



Financieel

Kosten begroot: €155.000 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

De kosten worden niet meer uit het VCP budget gedekt.



Participatie

Participatie speelt hier geen rol.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

6.1 Herinrichting kruispunt Kon. Wilhelminaweg/Goudkade korte termijn maatregelen

Herinrichting kruispunt Kon. Wilhelminaweg/Goudkade - uitvoering tijdelijke maatregelen



Voortgang

Het kruispunt is voorzien van een middeneiland, waardoor oversteken iets veiliger kan. Ook is de adviessnelheid 30 km/u geworden.



Financieel

Kosten begroot: €33.970 **Huidige inschatting kosten: €39.050** **Subsidie: €-**



Participatie

Het ontwerp is tot stand gekomen in overleg met het Verkeersberaad, bewoners en ondernemers.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

6.1 Herinrichting kruispunt Kon. Wilhelminaweg/Goudkade korte termijn maatregelen

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

6.3 Terugdringen enkelzijdige ongevallen fietsers

Terugdringen enkelzijdige ongevallen fietsers.



Voortgang

Op veel plekken zijn overbodige paaltjes verwijderd.



Financieel

Kosten begroot: €23.000 **Huidige inschatting kosten: €5.820** **Subsidie: €8.931**



Participatie

Er is overleg geweest met Verkeersberaad.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

6.12 Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat korte termijn maatregelen

Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat korte termijn maatregelen.



Voortgang

Op Bodegraafsestraatweg zijn borden en belijningen aangebracht, op de Joubertstraat de oversteekplaatsen duidelijker gemaakt.



Financieel

Kosten begroot: €86.350 **Huidige inschatting kosten: €103.707** **Subsidie: €-**

Enkele aanvullende maatregelen na overleg met de bewoners.



Participatie

De maatregelen zijn tot stand gekomen in overleg met Verkeersberaad en bewoners.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

6.12 Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat korte termijn maatregelen

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

8.1 Schoolzones Plaswijck

Schoolzones, Het Vlot, de cirkel en de Goudakker – Plaswijckweg en Ridder van Catsweg 30 km/u.

Voortgang

De schoolzones zijn gerealiseerd, maar er volgt nog een aanpassingsronde op basis van een evaluatie in Q1 2025.

Financieel

Kosten begroot: €754.000 **Huidige inschatting kosten: €1.699.440** **Subsidie: €112.406**

Hogere kosten door toegenomen bouwkosten, uitbreiding scope project en tegenvallers in de uitvoering. Het bedrag is inclusief de benodigde aanpassing na evaluatie (140.000 euro).

Participatie

De ontwerpen zijn opgesteld in samenspraak met de scholen, het wijkteam, en Verkeersberaad. De evaluatie is gedaan met alle bewoners van Plaswijck en het aanvullende maatregelpakket is samen met wijkteam en Fietsersbond opgesteld.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/aanleg-schoolzones/schoolzones-plaswijckweg-en-ridder-van-catsweg/

Naar overzicht maatregelen

8.1 Schoolzones Plaswijck

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

Extra projecten 1e tranche

Hierna volgen de factsheets van
de extra projecten 1e tranche
(zoals benoemd in de raadsmemo
programmaplan VCP 2022)

8. Slim verkeersmanagement in verkeerslichten

Slim verkeersmanagement, implementatie van slimme software en technieken in verkeerslichtenregelingen bij Goudse Poort en elders op de stedelijke randweg (bv. groene golf). Opstellen Nota Verkeerslichten.



Voortgang

De Nota Verkeerslichten is in mei 2023 vastgesteld. Hiermee is een keuze gemaakt voor het realiseren van intelligente verkeerslichten (iVRI's), die door de onderlinge communicatie en data van internet over verkeer, het verkeer slim kunnen regelen. Hierbij zijn de streefwaarden uit de nota verkeerslichten uitgangspunt. In de komende jaren maken de conventionele verkeerslichten plaats voor iVRI's.



Financieel

Kosten begroot: €500.000 **Huidige inschatting kosten: €100.000** **Subsidie: €-**

in het UVP VCP 2021 was geen geld opgenomen in de eerste tranche, alleen in de tweede tranche. De iVRI's worden al geplaatst (beheer en onderhoud cyclus), gaat alleen om software en onderzoek.



Participatie

De Nota Verkeerslichten is tot stand gekomen in overleg met het Verkeersberaad, Gouda Onderneemt en denktank VCP.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

10. Koningin Wilhelminaweg, herinrichting naar 30 km/u (noordelijk stuk)

Koninin Wilhelminaweg noordelijke stuk.

Voortgang

De Koningin Wilhelminaweg noord (Oranjeplein en Goudkade) was niet opgenomen in het UVP VCP. In het programmaplan VCP 2022 is het noordelijke stuk wel opgenomen om te gaan voorbereiden, vanwege de toezegging in de raad. De totale KW weg bestaat uit een noordelijk stuk, een zuidelijk stuk en het Oranjeplein. Alle onderdelen zijn in het ontwerp opgenomen, aangevuld met de schoolzone bij de Goudakker,de oversteeklocaties van de doorfietsroute Rotterdam-Gouda (project 4.20). De herinrichtingsplannen zijn uitgewerkt tot Definitief Ontwerp, en worden nu besteksklaar gemaakt. De uitvoering staat nu gepland in Q2 2025

Financieel

Kosten begroot: €500.000 **Huidige inschatting kosten: €1.078.438** **Subsidie: €-**

In het UVP VCP was alleen geld opgenomen voor de KW-weg zuid, namelijk 640.000 euro en dus 0 euro voor het noordelijke stuk. In het programmaplan VCP 2022 is na herverdeling wel budget opgenomen voor Noord, namelijk 500.000. De huidige raming komt uit op €1 miljoen exlusief reservering voor risico's die mogelijk kunnen optreden.

Participatie

De herinrichtingsplannen zijn goed ontvangen. Discussiepunt is nog het aantal plateaus dat nodig is om de maximum snelheid van 30 km/u te halen. Nood- en hulpdiensten en ook busdienst hebben hier moeite mee.

Toezegging raad

De fiets-, en wandelveiligheid te verbeteren op de KW-weg, die dan ook als 30 km zone zal worden ingericht (2022)

Naar overzicht maatregelen

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/verlaging-maximale-snelheid-koningin-wilhelminaweg/

10. Herinrichting Oranjeplein

Herinrichting Oranjeplein.

Voortgang

Het Oranjepein was niet opgenomen in het UVP VCP. In het programmaplan VCP 2022 is het noordelijke stuk wel opgenomen om te gaan voorbereiden. Bij de uitwerking bleek het Oranjeplein in zijn huidige vorm niet meer passend te zijn in de nieuwe structuur van de KW-weg en daarom is daar een ontwerp voor gemaakt. De totale KW weg bestaat uit een noordelijk stuk, een zuidelijk stuk en het Oranjeplein. Alle onderdelen zijn in het ontwerp opgenomen, aangevuld met de schoolzone bij de Goudakker, de oversteeklocaties van de doorfietsroute Rotterdam-Gouda (project 4.20). De herinrichtingsplannen zijn uitgewerkt tot Definitief Ontwerp, en worden nu besteksklaar gemaakt. De uitvoering staat nu gepland in Q2 2025.

Financieel

Kosten begroot: €500.000 **Huidige inschatting kosten: €1.196.575** **Subsidie: €415.207**

In het UVP VCP was alleen geld opgenomen voor de KW-weg zuid, namelijk 640.000 euro en dus 0 euro voor het Oranjeplein. Het Oranjeplein wordt geheel gereconstrueerd, om de verkeersstromen beter en veiliger te geleiden, en is daarom een kostenpost.

Participatie

De herinrichtingsplannen zijn goed ontvangen. Discussiepunt is nog het aantal plateaus dat nodig is om de maximum snelheid van 30 km/u te halen. Nood- en hulpdiensten en ook busdienst hebben hier moeite mee.

Toezegging raad

"De fiets-, en wandelveiligheid te verbeteren op de KW-weg, die dan ook als 30 km zone zal worden ingericht (2022)"

Naar overzicht maatregelen

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/verlaging-maximale-snelheid-koningin-wilhelminaweg/

10. Herinrichting Oranjeplein

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

20. Onderzoek en herinrichtingsplan Nieuwe Veerstal autoluw

Herinrichting Nieuwe Veerstal & Schielands Hoge Zeedijk, nieuwe inrichting bij succesvolle pilot, wegvak tussen Bosweg en Fluwelensingel.



Voortgang

Op basis van de evaluatie van de pilot Nieuwe Veerstal heeft de raad het college op 19 oktober 2022 een opdracht gegeven een herinrichtingsplan (tussenfase) te maken voor de Nieuwe Veerstal. De verwachting is dat dit plan in Q1 2025 klaar is.



Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €88.900** **Subsidie: €-**

Het was niet begroot in UVP VCP 2021 en programmaplan 2022, omdat de herinrichting van de Nieuwe Veerstal volgens het UVP VCP pas in de tweede tranche staat en omdat de opdracht van de Raad later kwam.



Participatie

Alle relevante stakeholders worden betrokken bij de totstandkoming van het inrichtingsplan.



Toezegging raad

Zie: https://gouda.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/c3ed174c-c710-48e4-b6a6-86889ea65df3?documentId=d4177c6b-47a5-4d96-bcb1-dc02eea4ae64&agendaItemId=109042dc-6b75-4335-b445-402c350c4f9e



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/herinrichting-nieuwe-veerstal/

Naar overzicht maatregelen

23. Oversteekbaarheid Rotterdamseweg

Nieuwe oversteek ter hoogte van Dotterplantsoen en mogelijke nieuwe VRI Bosweg

Voortgang

De plannen zijn aanbestedingsklaar. De uitvoering moet nog worden ingepland.

Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €600.000** **Subsidie: €-**

Het project is opgenomen voor de 2de tranche VCP (voor een bedrag van € 146.000, maar voor een autoluwer Nieuwe Veerstal die vanaf 2027 wordt gerealiseerd en de vervanging van de Mallegatsbrug, is het realiseren van een keermogelijkheid voor (vracht)verkeer komend vanaf de Schielandse Hogezeedijk gewenst.

Participatie

De participatie is nog niet gestart.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

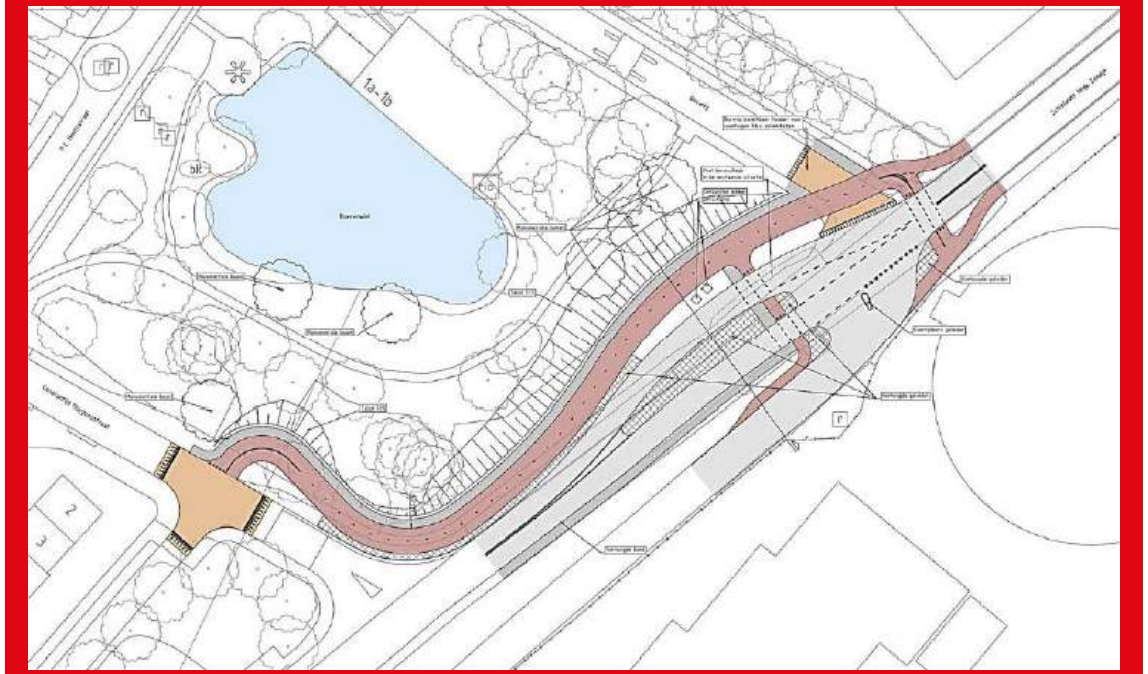
Naar overzicht maatregelen

23. Oversteekbaarheid Rotterdamseweg

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

32. Achterwillenseweg-fietsstraat

Achterwillenseweg, aanpassen naar fietsstraatprofiel tussen Zwarteweg en Isoldestraat.



Voortgang

Dit project stond in de vierde tranche van het UVP VCP, maar vanuit beheer en onderhoud moet de Achterwillenseweg worden opgehoogd. Dit biedt kansen om nu al een gedeelte van de weg in te richten als fietsstraat



Financieel

Kosten begroot: €100.000 **Huidige inschatting kosten: €100.000** **Subsidie: €-**

Nu vanuit het VCP geen bijdrage nodig, maar later wel voor de aanpassing van de kruising Zwarteweg - Achterwilleseweg.



Participatie

De ontwerpen zijn met buurt besproken. Discussie gaat over nut- en noodzaak van het fietsstraat profiel.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/ophoging-achterwillenseweg/

Naar overzicht maatregelen

32. Achterwillenseweg-fietsstraat

Oude situatie





Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

37. Fietsparkeerplaatsen binnenstad

Fietsparkeerplaatsen binnenstad.

Voortgang

In juli 2024 is de inpandige fietsenstalling aan de Nieuwe Markt geopend, met ruimte voor 750 fietsen. Bij de herinrichting van de wegen in de binnenstad worden fietsparkeerplaatsen gerealiseerd op basis van het aantal dat nodig is volgens het Fietsparkeerplan Binnenstad (onderdeel wijkmobiliteitsplan Binnenstad)

Financieel

Kosten begroot: €100.000 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

De opgenomen kosten in het VCP betroffen de fietsparkeerplaatsen op straat. Hiervoor is nu budget opgenomen in het wijkmobiliteitsplan binnenstad. De kosten voor de realisatie (2,1 miljoen) en onderhoud van de inpandige stalling kent een separate financiële stroom.

Participatie

Bij het opstellen van de verschillende herinrichtingsplannen van de wegen in de binnenstad worden stakeholders op de gebruikelijke manier betrokken.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

38. Nieuwe wandelbrug singels thv Klein Amerika (onderzoek)

Nieuwe wandelbrug Singels t.h.v. Klein-Amerika, nader onderzoek met buurt en stakeholders, mogelijk cultuurhistorische bezwaren.



Voortgang

Het project stond volgens het UVP VCP in de tweede tranche VCP, maar het onderzoek naar de haalbaarheid is opgenomen in het wijkmobiliteitsplan binnenstad. Hieruit blijkt dat dit een luxe maatregel is die mogelijk pas vanaf 2033 gerealiseerd wordt.



Financieel

Kosten begroot: €400.000 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

Geen uitgaven meer in de eerste tranche VCP.



Participatie

Over het wijkmobiliteitsplan Binnenstad en zo ook deze mogelijke wandelbrug is uitgebreid geparticipeerd met een brede klankbordgroep.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

42. Ambitieroute fiets Westergouwe-Gouda (onderzoek)

Fietsverbinding Westergouwe-Gouda (ambitieroute), keuze uit 1 van de 2 mogelijke tracés: spoortracé of Mallemolentracé.

Voortgang

Het onderzoek naar een mogelijk trace inclusief kosten stond voor in het UVP VCP in de tweede tranche, maar vanwege de ontwikkeling A20 is dit onderzoek in regionaal verband naar voren gehaald. Hieruit blijkt dat een trace langs het spoor, met een nieuwe brug over de Gouwe, het meest bijdraagt aan de fietsbereikbaarheid. Het gedeelte tussen de nieuwe brug en station Gouda is ook verder onderzocht en hierbij heeft het college gekozen voor een voorkeurstrace. Met deze onderzoeksresultaten in relatie tot de andere ontwikkelingen in het gebied (A20, N207/457, nieuw station, Westergouwe/Vijfde Dorp) steeft de regio ernaar om de realistie van deze ambitieroute op de rijksagenda te laten komen (MIRT). De raad is met een raadsmemo's (305 en 679) in juni 2021 en april 2023 op de hoogte gebracht.

Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €43.090** **Subsidie: €-**

De gemaakte kosten zijn de kosten van het onderzoek. In de overeenkomst Middengebied is een bedrag opgenomen van 1 miljoen euro als bijdrage van Gouda voor het realiseren van de ambitieroute. Dit bedrag is opgenomen in het UVP VCP 2de tranche. Uit de tracestudie blijken de kosten in totaal circa 50 miljoen euro te zijn. Het is op dit moment onduidelijk hoe de dekking gaat zijn vanuit de verschillende overheden, maar aannemelijk is dat de bijdrage vanuit Gouda omhoog gaat. Geen uitgaven in de eerste tranche VCP.

Participatie

Het is tot nu toe een bureaustudie geweest, als de realisatie van het project concreet wordt, wordt een participatietraject opgestart.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

42. Ambitieroute fiets Westergouwe-Gouda (onderzoek)

Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

45. Fietsstraat Jacob van Lennepkade

Fietsstraat Jacob van Lennepkade, om doorfietsroute Gouda – Rotterdam compleet te maken.

Voortgang

Het gaat om het realiseren van een fietsstraat in het stuk tussen de KW-Weg en de Herenstraat dat valt buiten de herinrichting van de oversteek van de Jacob van Lennekade (project 10) over de KW-weg en het herinrichtingsproject Korte Akkeren. Hiermee ontstaat een doorlopende fietsstraatroute vanaf het sluiseiland naar de binnenstad, conform het wensbeeld fiets VCP. Tekeningen zijn gemaakt. Verwachte uitvoering in Q2 2025.

Financieel

Kosten begroot: €500.000 **Huidige inschatting kosten: €517.203** **Subsidie: €160.000**

In UVP VCP 2021 was dit project opgenomen in de tweede tranche, maar om route compleet te maken is deze naar de eerste tranche gehaald. In programmaplan 2022 is hiervoor 500.000 euro opgenomen.

Participatie

De participatie is in voorbereiding.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

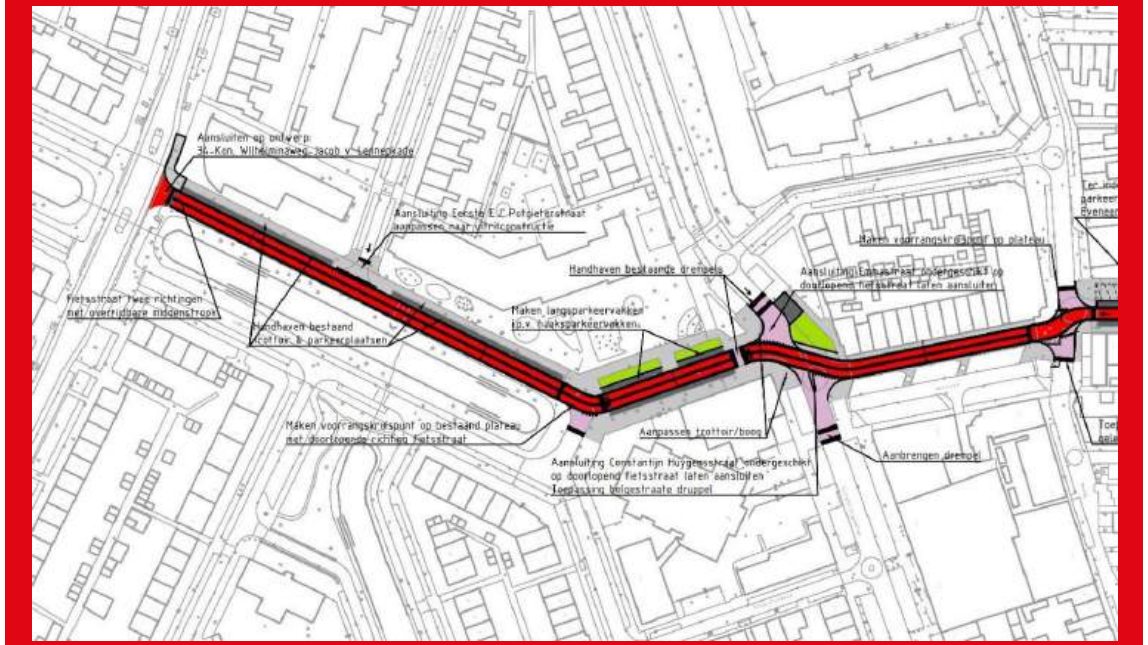
Naar overzicht maatregelen

45. Fietsstraat Jacob van Lennepkade

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

46. Regionale doorfietsroute Gouda - Bodegraven

Regionale doorfietsroute Gouda – Bodegraven

Voortgang

De plannen voor deze route zijn uitgewerkt en begroot. De route loopt via de Bodegraafsestraatweg – Thorbeckelaan en Ridder van Catsweg naar station Gouda. De Thorbeckelaan en Ridder van Catsweg naar station Gouda. De Thorbeckelaan pas in een latere tranche worden uitgevoerd in verband met de beoogde eenrichting carré (maatregelcluster 9 van het UVP VCP). De start van de uitvoering staat gepland in Q4 2024.

Financieel

Kosten begroot: €2.422.500 **Huidige inschatting kosten: €1.466.518** **Subsidie: €1.589.518**

In het UVP VCP stond deze maatregel voor de tweede tranche, maar vanwege de afspraken in Beter Bereikbaar Gouwe is een realisatie van deze route naar voren gehaald, hiervoor is namelijk 50% subsidie mogelijk. Dit is ook aangegeven in het programmaplan VCP 2022. Kosten zijn lager in verband met subsidie, maar ook omdat het gedeelte Thorbeckelaan, Van Hoogendorpplein en Van Limburg Stirumstraat pas later worden uitgevoerd. Kosten hiervan zijn circa 1,6 miljoen (zonder subsidie).

Participatie

In overleg met de bewoners, discussie gaat over het verdwijnen van een natuurvriendelijke oever die door gebrek aan onderhoud aan de kade is ontstaan. In nieuwe situatie komt een natuurlijke oever terug.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

https://www.gouda.nl/goudagoedopweg/projecten/verbeteren-fietspaden-gouda-bodegraven/

Naar overzicht maatregelen

46. Regionale doorfietsroute Gouda - Bodegraven

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

48. Regionale doorfietsroute Gouda - Alphen

Regionale doorfietsroute Gouda – Alphen

Voortgang

De plannen voor deze route zijn uitgewerkt en begroot. De route loopt via de Nieuwe Gouwe OZ – Burgemeester Jamessingel naar station Gouda. Het gedeelte van de route langs de Jamessingel is onderdeel van de werkzaamheden in de Spoorzone. Start uitvoering staat gepland voor Q1 in 2027.

Financieel

Kosten begroot: €1.200.000 **Huidige inschatting kosten: €533.689** **Subsidie: €885.344**

In het UVP VCP stond deze maatregel voor de tweede tranche, maar vanwege de afspraken in Beter Bereikbaar Gouwe is een realisatie van deze route naar voren gehaald, in verband met subsidiemogelijkheden (50%). Dit is ook aangegeven in het programmaplan VCP 2022. De raming is €1 miljoen voor de Jamessingel (Spoorzone) Oversteek naar Nieuwe Gouwe Oostzijde is niet apart geraamd maar maakt onderdeel uit van herinrichting Goudse Poort. Verbreding fietspad Nieuwe Gouwe Oostzijde is nog onzeker ivm ecologische waarde van de berm. Huidige raming provincie komt uit op € 1 miljoen. Alleen gaat deze raming nog uit van verplaatsing van de fietspad naar de berm. Vanwege de ecologische waarde van de berm zal dat niet gaan gebeuren. Of verbreding mogelijk is direct aangrenzend aan het huidige fietspad is nog niet duidelijk.

Participatie

Onderdeel Jamessingel is onderdeel participatieproces Spoorzone. Voor gedeelte Nieuwe Gouwe OZ is geen participatie voorzien.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

https://www.gouda.nl/goudagoedopweg/projecten/verbeteren-fietspaden-gouda-alphen-aan-de-rijn/

Naar overzicht maatregelen

48. Regionale doorfietsroute Gouda - Alphen

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

50. Brug Karnemelksloot thv IJssellaan (onderzoek)

Fietsbrug Karnemelksloot t.h.v. IJssellaan - onderzoek en nadere afweging naar haalbaarheid van bruggen in het verlengde van IJssellaan en Krugerlaan.

Voortgang

Een fietsbrug over de Karnemelksloot valt in fietsroute Haastrechtsebrug – Plaswijck (project 49). Voor de bruggen bij IJssellaan en Krugerlaan (project 51) zijn haalbaarheidsonderzoeken gedaan (aandachtspunten: verkeer, stedenbouw, cultuurhistorie en groen) gedaan. Hieruit blijkt dat de brug de IJssellaan niet aan randvoorwaarden kan voldoen en Krugerlaan wel voldoet. De brug bij de Krugerlaan wordt opgevoerd voor de tweede tranche en betrokken in de evaluatie in 2025, die aan de raad wordt voorgelegd.

Financieel

Kosten begroot: €400.000 **Huidige inschatting kosten: €35.092** **Subsidie: €-**

Het project stond voor de uitvoering in de tweede tranche VCP, nu zijn onderzoekskosten gemaakt in de eerste tranche.

Participatie

Er is overleg geweest met de Fietsersbond.

Toezegging raad

Fietsbrug Karnemelksloot; alle straten die liggen op de fietsroute vanaf de Haastrechtse brug (eerste tranche) tot aan de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat in te richten en daarbij de (eerste tranche) tot aan de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat in te richten en daarbij de brug – nu als reserve project – inspanning te doen om deze brug al in de eerste tranche al aan te leggen, opdat er een complete fietsroute ontstaat

Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

51. Brug Karnemelksloot thv Krugerlaan (onderzoek)

Fietsbrug Karnemelksloot t.h.v. Krugerlaan – nader onderzoek en afweging nodig naar haalbaarheid, mogelijk cultuurhistorische bezwaren.



Voortgang

Een fietsbrug over de Karnemelksloot valt in fietsroute Haastrechtsebrug – Plaswijck (project 49). Voor de bruggen bij IJssellaan (50) en Krugerlaan (51) zijn haalbaarheidsonderzoeken gedaan (aandachtspunten: verkeer, stedenbouw, cultuurhistorie en groen) gedaan. Hieruit blijkt dat de brug de IJssellaan niet aan randvoorwaarden kan voldoen en Krugerlaan wel voldoet. De brug bij de Krugerlaan wordt opgevoerd voor de tweede tranche en betrokken in de evaluatie in 2025, die aan de raad wordt voorgelegd.



Financieel

Kosten begroot: €500.000 **Huidige inschatting kosten: €900.000** **Subsidie: €-**

Dit project staat in de tweede tranche van het VCP. Het onderzoek is naar de eerste tranche gehaald (programmaplan 2022) Uit kostencalculatie van het ontwerp brug Krugerlaan kwam een hoger bedrag dan het kengetal dat gebruikt is bij het opstellen van het UVP VCP 2021. De €900.000 kosten worden pas later gemaakt. Nu alleen onderzoekkosten.



Participatie

Het overleg heeft plaatsgevonden met de Fietsersbond. Bij voorbereiding uitvoering start een nieuw participatieproces.



Toezegging raad

Fietsbrug Karnemelksloot; alle straten die liggen op de fietsroute vanaf de Haastrechtse brug (eerste tranche) tot aan de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat in te richten en daarbij de (eerste tranche) tot aan de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat in te richten en daarbij de brug – nu als reserve project – inspanning te doen om deze brug al in de eerste tranche al aan te leggen, opdat er een complete fietsroute ontstaat.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

51. Brug Karnemelksloot thv Krugerlaan (onderzoek)

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

52. Haastrechtsebrug e.o., onderzoek upgrade fietsinfra

Haastrechtsebrug en omgeving – onderzoek naar upgraden fietsinfrastructuur, bredere tweerichtingsfietspaden op de Goejanverwelledijk richting Sportlaan en Fluwelensingel.

Voortgang

Betreft het onderzoek naar mogelijkheden om fietsinfrastructuur duidelijker en veiliger te maken. Op deze manier ontstaat inzicht in de totale fietsstructuur aan de zuidkant van Gouda, inclusief Rotterdamseweg, Nieuwe Veerstal en Goejanverwelledijk. En dit in relatie tot de aanpak van de Haastrechtsebrug. In Q4 2024 is het onderzoek klaar en is er een raming van de kosten.

Financieel

Kosten begroot: €50.000 **Huidige inschatting kosten: €57.500** **Subsidie: €-**

De uitvoering van deze maatregelen staat gepland voor tranche 3 van het VCP voor 2 miljoen euro. Vanwege de samenhang van andere projecten is alleen het onderzoek naar de eerste tranche gehaald. In programmaplan 2022 was een bedrag van 50.000 opgenomen.

Participatie

In overleg met de Fietsersbond. Discussie gaat met name over de aansluitingen bij de Haastrechtsebrug en het wel of niet realiseren van fietsvoorzieningen tussen bepaalde wegvakken.

Toezegging raad

In de Pilot veerstal mee te nemen: de mogelijkheid om de Haastrechtse brug meer ruimte voor fietser te creëren, en bij positief resultaat deze maatregel door te voeren.

Website

N.v.t.

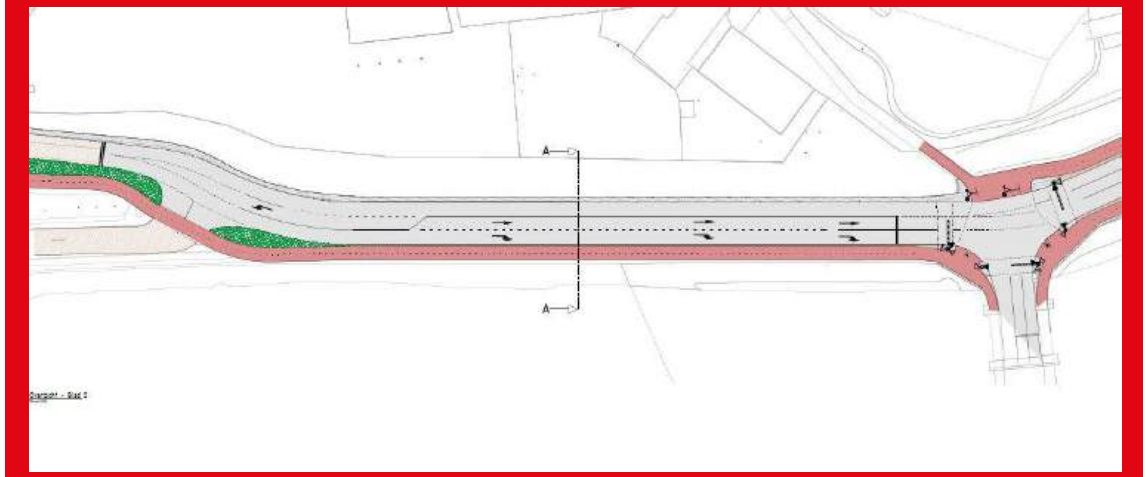
Naar overzicht maatregelen

52. Haastrechtsebrug e.o., onderzoek upgrade fietsinfra

Oude situatie



Nieuwe situatie



Naar overzicht maatregelen

62. Routering en 2 haltes Nieuwe Gouwe OZ

Routering en 2 haltes Nieuwe Gouwe OZ.

Voortgang

Vanaf medio december 2024 rijdt Qbuzz volgens het vervoersplan 2025 met een nieuwe lijn over de Nieuwe Gouwe OZ, om zo bedrijventerrein Gouwespoor inclusief het Hoornbeekcollege van openbaar vervoer te kunnen voorzien. Hiervoor is het noodzakelijk dat enkele haltes worden. gerealiseerd.

Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €60.000** **Subsidie: €25.000**

Ten tijde van het opstellen van het VCP was deze lijn nog niet in beeld.

Participatie

Er heeft overleg plaatsgevonden met Gouda Onderneemt en ondernemersvereniging Gouwe Spoor.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

63. Onderzoek station Gouweknoop

Onderzoek Station Gouweknoop, nieuw treinstation voor een betere OV-ontsluiting van Westergouwe en Vijfde Dorp.



Voortgang

Het betreft een onderzoek dat is gedaan in samenspraak met regio partijen. Hieruit blijkt dat een station tussen Westergouwe en Moodrecht slagingskans heeft, ten aanzien van verwachte reizigersaantallen als qua inpasbaarheid in de dienstregeling. Nu is het zaak om dit op de landelijke politieke agenda te krijgen.



Financieel

Kosten Begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

De onderzoekskosten zijn betaald uit regionaal budget.



Participatie

De voorbereiding van de participatie moet nog worden gestart.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

64. Deelvervoer en mobiliteitshub stimulering

Deelvervoer en mobiliteitshub stimulering. Opstellen Beleidskader Deelvervoer.



Voortgang

Om het juiste beleid te hebben rondom deelvervoer en hub stimulering, is een beleidskader deelvervoer opgesteld, met hieraan gekoppeld een actieplan. Op basis hiervan wordt deelmobiliteit in Gouda uitgerold.



Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €38.845** **Subsidie: €-**

In het UVP VCP is in de eerste tranche geen budget opgenomen, en in de tweede tranche 300.000. Vanwege de noodzaak van een beleidskader is dit in de eerste tranche uitgevoerd. Kosten betreffen het opstellen van het beleidskader. Onderhand subsidie binnengehaald voor uitvoering actieplan deelvervoer.



Participatie

Het beleidskader is met denktank VCP en andere stakeholders opgesteld. Discussie ging over noodzaak van aanbieden deelvervoer en de zorg van rondslingerende fietsen en scooters. In het UVP VCP is in de eerste tranche geen budget opgenomen, en in de tweede tranche 300.000. Vanwege de noodzaak van een beleidskader is dit in de eerste tranche uitgevoerd. Kosten betreffen het opstellen van het beleidskader. Onderhand subsidie binnengehaald voor uitvoering actieplan deelvervoer.



Toezegging raad

N.v.t.



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

64. Mobiliteitshub Klein Amerika/bushaltes Centrum

Mobiliteishub Klein Amerika / bushalte Centrum.

Voortgang

De eerste invulling van een hub, op basis van het vastgestelde beleidskader deelvervoer. Vanwege de herinrichting van het Leo Vromanpark is besloten om de invulling van een hub naar de eerste tranche te halen om een integrale oplossing te krijgen. Uitvoering is gepland in de 2e helft van 2025.

Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €29.688** **Subsidie: €29.688**

In het UVP VCP is in de eerste tranche geen budget opgenomen, en in de tweede tranche 300.000. Vanwege de herinrichting van het Leo Vromanpark is besloten om de invulling van een hub naar de eerste tranche te halen om een integrale oplossing te krijgen.

Participatie

De gemeente en een landschapsarchitect vanuit een ontwerpbureau werken samen met belanghebbenden. Zij werken aan een ontwerp voor het vernieuwde Leo Vromanpark. Er zijn 4 schetsen gemaakt die tijdens een 1e bijeenkomst zijn besproken. Daarvan zijn er 2 overgebleven als voorkeur.

Toezegging raad

N.v.t.

Website

https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/vergroening-leo-vromanpark/

Naar overzicht maatregelen

64. Mobiliteitshub Herpstraat

Mobiliteitshub Herpstraat



Voortgang

De inzet van het aanbieden van 5 deelfietsen, 2 deelauto's en een deelbakfiets. De invulling wordt nog nader bepaald.



Financieel

Kosten begroot: €0 **Huidige inschatting kosten: €0** **Subsidie: €-**

Hiervoor is geen budget opgenomen. De kosten voor realisatie vallen in de reconstructie Herpstraat.



Participatie

Over de plannen wordt uitgebreid geparticipeerd.



Toezegging raad

N.v.t



Website

N.v.t.

Naar overzicht maatregelen

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Gemeente Gouda

GOUDA
goed
op weg

