

afdeling
Ruimtelijk beleid en advies

steller
P.M. Koppert / R. Ogink

gouda
7 maart 2023

dossiernummer
6874

telefoon
06 - 12975755

onderwerp
Nota grote en zware voertuigen en wijkmobiliteitsplannen

Gevraagd besluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad van de gemeente Gouda voor te besluiten tot:

1. De ingediende zienswijzen, alsmede de ambtshalve wijzigingen, in behandeling te nemen en hierop te besluiten overeenkomstig de bijgevoegde Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.
2. De volgende bijgevoegde plannen vast te stellen:
 - a. de Nota grote en zware voertuigen.
 - b. het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad (inclusief fietsparkeerplan).
 - c. het Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren.
 - d. het Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem.
3. Het opnemen en openen van een aanvullend investeringsbudget in het Concerninvesteringsplan ter hoogte van € 2,2 mln. om de maatregelen uit de minimum- en basispakketten in de wijkmobiliteitsplannen (1e tranche) mogelijk te maken en dit in de begroting 2024 – 2027 te verwerken. De besteding zal in de jaren 2024-2027 plaatsvinden waarbij de kapitaallasten vanaf 2028 ten laste van het begrotingsperspectief komen. De eerste vijf jaar betreft dit een gemiddelde kapitaallast van € 102.000. Hiermee samenhangend zal de aanvraag van het benodigde investeringsbudget VCP-Tranche 2 (2028-2032) € 2,2 mln. lager uitvallen.

Toelichting

Om Gouda in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden en goed te ontsluiten, wil het college het Verkeerscirculatieplan (VCP) uitvoeren. In de wijkmobiliteitsplannen voor de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem is het thema bereikbaarheid, met meer ruimte voor fietsers en wandelaars, verder uitgewerkt. Voor de uitvoering van de maatregelen in de wijken wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande en geplande projecten zoals herinrichtingen die kansen bieden voor meer kwaliteit van de openbare ruimte en het instellen van een Zero Emissiezone Stadslogistiek. Er wordt ingegaan op maatregelen voor een autoluwe Binnenstad en voor het verdelen van de schaarse ruimte in de stad is in de wijkmobiliteitsplannen verder gekeken naar het parkeerbeleid en de parkeervoorzieningen.. De in het VCP opgenomen Actualisatie nota zwaar verkeer (VCP-60) heeft geleid tot de Nota grote en zware voertuigen.

Met deze wijkmobiliteitsplannen kiest Gouda bewust voor gezonde en duurzame mobiliteit. We willen de schaarse openbare ruimte, die van ons allemaal is, zo eerlijk mogelijk verdelen over de functies die in een aantrekkelijke en leefbare stad en woonwijk nodig zijn. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestress, speelplekken voor kinderen, huisvuilverzamel punten, trottoirs, straten, fietsverbindingen en meer zekerheid dat je in de buurt kan parkeren. Met deze plannen werken wij verder aan een duurzame, groene en bereikbare stad en een binnenstad die meer autoluw wordt en waar het voor ondernemers ook goed ondernemen is. Ambities die zijn aangegeven in ons bestuursakkoord “Geef Gouda Door”.

1 Nadere uitleg op gevraagd besluit

Op 30 juni 2021 heeft de raad het Verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld, als nadere uitwerking van het Mobiliteitsplan uit 2017. In het VCP zijn verschillende maatregelpakketten en maatregelen beschreven die bijdragen aan het aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar maken van Gouda. Om deze doelen te bereiken, bevat het VCP een uitvoeringsprogramma met concrete mobiliteitsmaatregelen voor diverse locaties, inclusief kosten en planning.

Onderdeel van het VCP zijn de wijkmobiliteitsplannen, waarin de lokale maatregelen uitgewerkt worden. De lokale maatregelen moeten conform het VCP zoveel mogelijk gekoppeld worden aan regulier beheer- en onderhoud. Ook de actualisatie van de nota zwaar verkeer volgt uit het VCP. De ontwerpplannen zijn afgelopen jaar tot stand gekomen met input van diverse belangengroepen, stakeholders en bewoners/ondernemers. Op 13 december 2022 heeft het college besloten de ontwerpnota grote en zware voertuigen en de ontwerp-wijkmobiliteitsplannen vrij te geven voor inspraak. De zienswijzeprocedure is afgerond en heeft geleid tot enkele aanpassingen in de plannen. Ook ambtshalve zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd. De wijzigingen betreffen:

- Geen deelgebieden voor parkeerregulering in de wijken Kort Haarlem en Korte Akkeren;
- Betaald parkeren op straat in de Binnenstad op zondag van 12.00 tot 0.00 uur;
- Tekstuele toelichting aanpassing Nieuwe Veerstal – Kattensingel volgens VCP;
- Invoering gewichtsbepierking 30 ton Haastrechtsebrug;
- De relatie tussen 20 ton en 7,5 ton beperking in de binnenstad in relatie tot stadsdistributiehubs;
- Aanvullend onderzoek trillingshinder ná invoering gewichtsbepierking Binnenstad;
- Onderzoek naar kwaliteit van de funderingen van de gebouwen langs de voorkeursroute bevoorrading Plus in Korte Akkeren betrekken bij uitwerking bevoorradingsroute;
- Maatregel voetgangersbrug in verlengde van Kerkhoflaan (maatregel 20) in Korte Akkeren is vervallen.

Gouda kiest voor duurzame en gezonde mobiliteit. Dit is ook terug te zien in het bestuursakkoord 2022-2026, het VCP en de omgevingsvisie. De maatregelen in de plannen dragen bij aan een aantrekkelijker, leefbaarder, gezonder, duurzamer en beter bereikbaar Gouda. Om deze doelen te behalen wordt de raad gevraagd de bijgaande documenten vast te stellen en extra geld vrij te maken voor de maatregelen in de eerste tranche (2024-2027).

2 Argumenten

2.1 De wijkmobiliteitsplannen en de Nota grote en zware voertuigen zijn uitwerkingen van het toekomstbeeld dat geschetst wordt in het bestuursakkoord, het VCP en de omgevingsvisie

In het bestuursakkoord 2022-2026 is opgenomen dat de goede bereikbaarheid en centrale ligging een onbetwistbare kracht van Gouda zijn. Om Gouda in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden en goed te ontsluiten, wil het bestuur het VCP uitvoeren. De wijkmobiliteitsplannen en de nota grote en zware voertuigen dragen bij aan de doelen van het VCP: verbeteren leefbaarheid en gezondheid van mensen, een aantrekkelijke (Binnen)stad, stimuleren duurzame mobiliteit, verbeteren economische bereikbaarheid en toekomstbestendig en haalbaar.

In de wijkmobiliteitsplannen is het thema duurzame mobiliteit, met meer ruimte voor fietsers, wandelaars en openbaar vervoer en het stimuleren van schone- en deelmobiliteit – door het aanbrengen van hubs voor deelvervoer (deelauto's, deelfietsen) – verder uitgewerkt. Hoe tot een autoluwe Binnenstad wordt gekomen is uitgewerkt in het wijkmobiliteitsplan Binnenstad. Om de leefbaarheid en gezondheid van mensen te verbeteren zijn maatregelen opgenomen om het doorgaand autoverkeer door woonwijken en op de binnenstadsingels te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook het verdelen van de schaarse ruimte in de stad draagt hier aan bij. Daarom is in de wijkmobiliteitsplannen ook verder gekeken naar het parkeerbeleid en de parkeervoorzieningen (inclusief de uitbreiding van de stationsparkeergarage en onderzoek naar extra parkeercapaciteit, bijvoorbeeld onder Klein Amerika). Met de invoering

van parkeerregulering in heel Korte Akkeren en heel Kort Haarlem wordt een verbetering in de parkeersituatie voorzien. Door afname van parkeerders neemt naar verwachting ook het verkeer af, wat leidt tot verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Er ontstaan ook meer mogelijkheden voor bijvoorbeeld vergroening waardoor de kwaliteit van de openbare ruimte toeneemt. De maatregelen in de wijkmobiliteitsplannen zorgen voor een duidelijk netwerk voor bevoorrading en een aantrekkelijkere wandel-, verblijfs- en fietskwaliteit voor bewoners en bezoekers.

Voor de uitvoering van de maatregelen wordt in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande en geplande projecten zoals herinrichtingen die kansen bieden voor meer kwaliteit van de openbare ruimte. De in het VCP opgenomen Actualisatie nota zwaar verkeer (VCP-60) is opgepakt en heeft geleid tot de Nota grote en zware voertuigen. Vanwege de integraliteit van deze nota met de wijkmobiliteitsplannen wordt dit samen in één voorstel aangeboden aan de raad. Tevens zit er een verbinding met de plannen rond ZES en de ambitie uit het bestuursakkoord om de vestiging van een distributiehuis te bevorderen.

2.2 De Nota grote en zware voertuigen en de wijkmobiliteitsplannen zijn mede tot stand gekomen dankzij de input van diverse belanghebbenden

Voor de wijkmobiliteitsplannen (inclusief het fietsparkeerplan binnenstad) zijn met enquêtes onder ondernemers en bewoners knelpunten en oplossingsrichtingen in beeld gebracht. In overleg met belangenorganisaties zijn maatregelen geformuleerd voor de wijkmobiliteitsplannen Kort Haarlem en Kort Akkeren. Voor de Binnenstad zijn in 5 ateliers (en voor de nota grote en zware voertuigen 3 ateliers) met een brede groep belangenvertegenwoordigers knelpunten geïnventariseerd en zijn de voorgestelde maatregelen doorgesproken en zo nodig bijgeschaafd. Via fysieke en een digitale achterbanbijeenkomsten in oktober zijn ook de bewoners en ondernemers geïnformeerd. Op 13 juni en 23 november 2022 is de raadscommissie Fysieke Leefomgeving geïnformeerd over de uitkomsten. De discussies over stellingen in de raad zijn richtinggevend geweest voor de verdere uitwerking.

Via de zienswijzeprocedure zijn tussen 14 december 2022 en 25 januari 2023 230 zienswijzen ingediend. Zie bijlage 2 voor een totaaloverzicht van alle ingediende zienswijzen en de beantwoording.

- Nota grote en zware voertuigen (5 zienswijzen)

De zienswijzen richten zich op de nut en noodzaak van gewichtsbepalingen, schade kademuren, de ervaren trillingshinder, mogelijke ontheffingen, distributiehubs, hoge rijksnelheden en knips op Nieuwe Veerstaal-Kattensingel. Er zijn enkele tekstuele wijzigingen in de nota doorgevoerd. Tevens is in de nota een aanvullend trillingsonderzoek opgenomen als maatregel. De Hoge en Lage Gouwe zijn op de kaart met trillingshinder toegevoegd op basis van het eerdere trillingsonderzoek uit 2019.

- Wijkmobiliteitsplan Binnenstad (27 zienswijzen)

De zienswijzen gaan in op een Parkeerroutinformatiesysteem (PRIS), pendeldienst binnenstad, afvalinzameling, stadsdistributiehubs, fietsstalling, selectieve toegang, economische effecten, uitbreiden parkeercapaciteit, parkeervergunningenplafond, parkeertarieven, opheffen parkeerplaatsen, bezoekersparkeren, aanpassing bruggen, gewichtsbepaling/ trillingshinder, vervoer over water, ruimte voor voetgangers en verkeersoverlast Nieuwehaven. De zienswijzen zijn beantwoord en leiden niet tot aanpassingen in dit wijkmobiliteitsplan. De maatregel betaald parkeren op zondag is aangepast in "betaald parkeren op straat in de Binnenstad op zondag van 12.00 tot 0.00 uur".

- Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren (13 zienswijzen)

Bij de ingediende zienswijzen op het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren valt op dat de meeste reacties gaan over de voorgestelde nieuwe bevoorradingsroute voor de Plus. In deze reacties wordt onder andere aangegeven dat de huidige inrichting van de Bosstraat en Roemer Visscherstraat op dit moment niet geschikt is voor het vrachtverkeer dat de Plus bevoorraadt. In het (ontwerp-)wijkmobiliteitsplan zijn maatregelen opgenomen om de route geschikt te maken. Deze zienswijzen leiden niet tot wijziging van de voorgestelde route. Wel is aan het

voorliggende wijkmobiliteitsplan toegevoegd dat er nader onderzoek nodig is naar kwaliteit van de fundering van de gebouwen langs de voorgestelde route. Zie voor nadere toelichting kanttekening 1.8.

In het ontwerp-wijkmobiliteitsplan was een te realiseren voetgangersbrug in het verlengde van de Kerkhoflaan (maatregel 20) opgenomen. Echter bleek uit een ingediende zienswijze dat een dergelijke voetgangersbrug nadelige gevolgen heeft voor de Museumhaven en de veiligheid op het water. Deze extra voetgangersbrug maakt onderdeel uit van het luxepakket en zal bij de voorliggende keuze voor minimum- en basispakket vooralsnog niet gerealiseerd worden. Voorafgaand aan realisatie zal mede op basis van de zienswijze meer onderzoek nodig zijn en daar kiezen we nu niet voor. De voetgangersroutes via de bestaande bruggen tussen Korte Akkeren en de Binnenstad zullen worden versterkt. Maatregel 20 is dan ook niet meer opgenomen in het voorliggende wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren. Alle overige zienswijzen zijn eveneens beantwoord en leiden niet tot aanpassingen in dit wijkmobiliteitsplan.

- Ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem (185 zienswijzen)

De meeste van de ingestuurde zienswijzen op het ontwerp-wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem hebben betrekking op het invoeren van betaald en vergunningparkeren (177 van de 185). Dit is onderverdeeld in de volgende aantallen: in 20 zienswijzen is men vóór, in 142 zienswijzen is men tegen en in 15 zienswijzen geeft men geen voor of tegen aan maar suggesties mee. In 30 van de 142 zienswijzen geeft men aan dat het lijkt of de uitslag van de enquête genegeerd is en sommigen voelen zich niet gehoord.

Het burgerinitiatief parkeren Krugerlaan heeft de bewoners in de omgeving geattendeerd op de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen 'tegen betaald parkeren' en daar is massaal gebruik van gemaakt, mede dankzij de door ons geboden laagdrempelige mogelijkheid om ook per mail een zienswijze in te kunnen dienen. 52 ingediende zienswijzen zijn met of zonder toelichting 'tegen betaald parkeren' en bevatten geen zienswijzen op andere onderdelen. Deze zienswijzen zijn als eerste opgenomen in de zienswijzennota van Kort Haarlem, zie de zienswijzennota voor de beantwoording.

Ook de zienswijzen die naast tegen invoeren van parkeerregulering nog één of meerdere andere thema's aansneden zijn op dit onderdeel van dezelfde reactie voorzien. Deze zienswijzen leiden niet tot intrekking van de uitbreiding van het gebied met gereguleerd parkeren. Zie voor nadere toelichting kanttekening 1.1.

In de zienswijzen blijken er vanuit de Krugerlaan en de Joubertstraat voor- en tegenstanders van het verleggen van de busroute van de Krugerlaan naar de Joubertstraat te zijn. Dit leidt niet tot wijzigingen in het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem.

De herinrichting van de Joubertstraat naar een 30 km/uur gebiedsontsluitingsweg, net zoals het verleggen van de busroute in het VCP opgenomen en overgenomen in het wijkmobiliteitsplan, is vaak in combinatie met het fietsverkeer genoemd. De uiteindelijke inrichting van de Joubertstraat maakt geen onderdeel uit van het wijkmobiliteitsplan en zal opgepakt worden bij de herinrichtingsplannen. Deze zienswijzen hebben dan ook niet geleid tot een aanpassing in het wijkmobiliteitsplan.

2.3 De wijkmobiliteitsplannen en de nota grote en zware voertuigen dragen bij aan verduurzaming van het verkeer

In de wijkmobiliteitsplannen ligt, net als in het VCP, de focus op duurzame modaliteiten, zoals lopen, fiets en openbaar vervoer. Door de plannen wordt een modal shift van (vracht)auto naar duurzame vervoerwijzen en deelmobiliteit gestimuleerd door onder andere meer ruimte voor voetgangers en fietsers te bieden en de parkeer capaciteit beter te benutten. Het realiseren van hubs voor deelfietsen en deelauto's dragen hier ook aan bij.

Voor de binnenstad is een fietsparkeerplan (zie bijlage 5c) opgesteld. Hierin wordt ingezet op onder andere een forse uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit, een onderzoek naar een inpandige fietsenstalling, communicatiestrategie / gedragscampagne, aanpak fietsdiefstal. In het bestuursakkoord is inmiddels budget beschikbaar gesteld voor de realisatie van een grote inpandige fietsenstalling. Dit bevordert de bereikbaarheid van de binnenstad per fiets.

2.4 De wijkmobiliteitsplannen en de nota grote en zware voertuigen verhogen de verkeersveiligheid

Knelpunten in de verkeersveiligheid in de wijken worden aangepakt. In combinatie met de herinrichtingsprojecten neemt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer af. Grote en zware voertuigen die overlast veroorzaken worden zoveel mogelijk uit de woonwijken geweerd met de instelling van een lengte- (10m) en gewichtsbepanking (20 ton) en via de meer geschikte hoofdroutes afgewikkeld. Daardoor ontstaan er minder potentieel gevaarlijke ontmoetingen tussen kwetsbaar langzaam verkeer en log groot en zwaar verkeer.

2.5 De wijkmobiliteitsplannen en de nota grote en zware voertuigen dragen bij aan betere leefbaarheid en parkeerzekerheid

In de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem moet de schaarse openbare ruimte, die van ons allemaal is, zo eerlijk mogelijk verdeeld zijn over de functies die in een leefbare woonwijk nodig zijn. Denk aan groen voor onder andere het voorkomen van hittestress, speelplekken voor kinderen, huisvuilverzamel punten, straten, fietsverbindingen en parkeerplaatsen. Er worden parkeerknelpunten in de wijk ervaren door onder andere toenemend autobezit, grotere auto's en geparkeerde bedrijfsbusjes voor ramen in de van oudsher smalle straten in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem. De openbare ruimte kon niet meegroeien met de toename van het verkeer. Alleen het instellen van eenrichtingsverkeer is onvoldoende om het ruimtegebruik van voertuigen op de openbare ruimte in Korte Akkeren en Kort Haarlem te verminderen. De parkeerdruk in deze wijken zal verder toenemen met de voorgestelde plannen voor het autoluw maken van de Binnenstad. Om de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te benutten is invoeren van parkeerregulering (betaald en vergunningparkeren) in de beide wijken nodig. Met de invoering van parkeerregulering voorzien we een verbetering in de parkeersituatie. De beschikbare parkeercapaciteit wordt ingezet voor bewoners en bezoekers van Korte Akkeren en Kort Haarlem. De zekerheid van het vinden van een nabijgelegen parkeerplek wordt vergroot. En daarmee ook een verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte in de wijken. Het verhoogt de kans dat mensen in de buurt van hun huis kunnen (blijven) parkeren. Het invoeren van parkeerregulering is daarbij onderdeel van het maatregelpakket in de wijkmobiliteitsplannen om de doelen uit het VCP te behalen. Andere onderdelen van het maatregelpakket zijn onder andere het instellen van eenrichtingsverkeer en aanbrengen van hubs voor deelvervoer (deelauto's, deelfietsen). Onderzoek toont aan dat mensen in straten met minder autoverkeer meer sociale contacten hebben in hun omgeving. Ook stijgt de leefbaarheid in de woonwijken door afname van de parkeer-, geluids- en trillingsoverlast. Het aantal geparkeerde voertuigen en het aantal foutief geparkeerde voertuigen neemt af. Doordat er minder grote en zware voertuigen door de woonwijken rijden nemen het geluid en de trillingen af. Overlast van zoekend verkeer neemt af, doordat de beschikbare parkeercapaciteit beter wordt verdeeld voor bewoners en bezoekers waarbij ook een Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS) zal worden aangeboden.

2.6 De maatregelen in de plannen kunnen gefinancierd worden vanuit de beschikbare middelen Verkeerscirculatieplan (1e en 2e tranche), Zero-emissiezone Stadslogistiek en het bestuursakkoord.

De maatregelen uit de wijkmobiliteitsplannen zijn ingedeeld in 3 pakketten (minimum, basis en luxe). De geschatte investeringskosten van het basispakket (dat is inclusief het minimumpakket) worden gedekt uit de beschikbare middelen. Voorgesteld wordt het basispakket uit te voeren; deze dragen het meeste bij aan de doelen vanuit het VCP binnen de beschikbare middelen. Aan de hand van het reguliere monitorings- en evaluatieproces VCP kan worden bepaald of het wenselijk is de opgenomen maatregelen uit het luxepakket later alsnog uit te voeren. De maatregelen sluiten zoveel mogelijk aan bij lopende projecten in de openbare ruimte.

3 Kanttekeningen

3.1 Invoeren gereguleerd parkeren in de wijken wijkt af van eerdere afspraken

Invoeren van regulering van parkeren (betaald parkeren bezoekers en vergunningen bewoners) is een maatregel die voor- en tegenstanders kent. Bij de besluitvorming over het Parkeerplan

Gouda 2020 is door de gemeenteraad bij amendement bepaald dat invoering van een vorm van regulering alleen plaatsvindt bij voldoende draagvlak onder een representatieve vertegenwoordiging uit de betreffende wijk/buurt. Voor het deel van Kort Haarlem -waar nog geen regulering is ingevoerd- is dit in 2021 onderzocht en daaruit bleek geen eensluidend beeld voor invoering van parkeerregulering. Een peiling door een burgerinitiatief Krugerlaan liet eveneens een wisselend beeld zien in draagvlak voor gelijktijdige invoering in de hele wijk op basis van de huidige tarieven en tijden sector 2.

De ter inzage legging van de ontwerp-wijkmobiliteitsplannen heeft geleid tot veel zienswijzen op het invoeren van parkeerregulering uit voornamelijk Kort Haarlem. De bewoners rondom de Krugerlaan die het burgerinitiatief kennen, hebben veel zienswijzen ingediend tegen de invoering van betaald parkeren. Deze zijn in de zienswijzennota beantwoord, zie ook argument 1.2.

Om de leefbaarheid in de beide wijken te verbeteren is het voorstel om hier parkeerregulering in te gaan voeren waar dat nu nog niet het geval is. Zie voor de achtergrond van het invoeren van parkeerregulering argument 1.5. Voorafgaand aan het invoeren van parkeerregulering in de beide wijken werken we verschillende scenario's uit. Bijvoorbeeld over kosten voor bezoekers en bewoners, waarbij een substantieel lager tarief dan het huidige in de Binnenstad voor bewoners een scenario zal zijn. Een aparte regeling voor mantelzorgers is ook onderdeel van de scenario's. Ook de tijden waarop de parkeerregulering geldt komen in de scenario's aan bod. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om bewoners zoveel mogelijk binnen hun eigen wijk te laten parkeren. De scenario's worden aan de raad voorgelegd voor goedkeuring. Na goedkeuring door de raad leggen we de scenario's voor aan bewoners en ondernemers in de wijk. Het scenario waar het meeste draagvlak voor is wordt ingevoerd. Door de scenario's voor te leggen nemen we de meningen en standpunten van de bewoners mee in de afweging over de vorm van parkeerregulering.

Deze aanpak wijkt af van het beleid neergelegd in het Parkeerplan Gouda 2020. Voorgesteld wordt om de deelgebieden in Kort Haarlem en Korte Akkeren uit het ontwerp-wijkmobiliteitsplan te laten vervallen, om te voorkomen dat er straks meerdere tijden / tarieven gelden in één wijk en de grenzen voor andere tijden / tarieven niet duidelijk zijn voor inwoners en bezoekers. Het aanwijzen van grotere gebieden met dezelfde regulering biedt ook de mogelijkheid om een laag tarief voor de vergunningen te hanteren.

Uit de consultatie van de raad lijkt er een opening te zijn om een andere invulling van de parkeerregulering voor de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem met lagere tarieven (nu € 150 voor een 1e bewonersparkeervergunning) en andere tijden dan in de Binnenstad te verkennen.

3.2 Het invoeren van een parkeervergunningenplafond voor het straatparkeren in de Binnenstad leidt tot een verdere beperking voor het parkeren van bewoners in de Binnenstad

In het VCP zijn maatregelen geformuleerd voor een autoluwe binnenstad. Er zijn parkeervrije grachten aangewezen. Het maatregelenpakket 10 vanuit het VCP is nader concreet gemaakt in het wijkmobiliteitsplan. Voor de bewoners komen er minder mogelijkheden om op straat te parkeren. Om dit te compenseren wordt de beschikbare parkeercapaciteit beter verdeeld en worden tarieven aangepast. Zo zal het parkeren op de terreinen voor de Binnenstadsbewoners goedkoper zijn dan op straat. De bewoners van de Binnenstad krijgen gelimiteerd (maximaal aantal vergunningen per terrein en maximaal aantal abonnementen per garage) de mogelijkheid om op de parkeerterreinen en in de parkeergarages (Nieuwe Markt, Het Bolwerk, Stationsgarage) te parkeren. Voor de bewoners aan de zuid-westkant van de Binnenstad (Vest, Raam) neemt de afstand naar de parkeerplaatsen op Klein Amerika af door een nieuwe ontsluiting van Klein Amerika aan de zuidzijde. Om parkeerplaatsen bij de grachten weg te halen wordt voorgesteld een tijdelijke korting van maximaal € 500 per plek (25 tot 50 plekken) te verstrekken op het abonnement bij de Q-parkgarage Het Bolwerk. Afhankelijk van het effect van alle parkeermaatregelen, de vraag naar dit abonnement en het onderzoek naar uitbreiding parkeercapaciteit zal deze regeling worden afgebouwd. De tariefdifferentiatie van vergunningen en abonnementen vindt kostenneutraal plaats.

3.3 Het invoeren van betaald parkeren op zondag ligt gevoelig

Betaald parkeren op zondag is een maatregel die niet door de voltallige raad wordt ondersteund. In het ontwerp-wijkmobiliteitsplan binnenstad is opgenomen dat “parkeren op zondag” net als voor op de andere dagen betaald parkeren op straat van 9.00 uur tot 0.00 uur zou worden ingevoerd. Voorgesteld wordt om in het definitieve wijkmobiliteitsplan deze maatregel aan te passen naar het tijdstip 12.00 uur tot 0.00 uur. Door de winkelopstelling op zondag zal de parkeerdruk door bezoekers vooral op de zondagmiddag verder toenemen. Door de maatregel zullen bezoekers naar de parkeerterreinen (gratis op zondag) en de Q-parkgarages (betaald) worden geleid en vermindert de parkeeroverlast en autoverkeer voor de bewoners van de binnenstad. Bewonersbelangen binnenstad heeft aangegeven dat zij voor een eenduidige communicatie de tijdstippen voor de zondag gelijk willen stellen met de andere dagen in de week. Enkele ondernemers uit de Binnenstad geven aan dat zij geen betaald parkeren willen op de zondag.

3.4 Invoeren van beperkingen voor grote en zware voertuigen kan leiden tot een beperking van de bedrijfsvoering

In enkele straten in de Binnenstad geldt nu al een beperking van 10 meter en 20 ton. Uit het onderzoek naar trillingen van 2019 blijkt dat bij een beperking van 20 ton de trillinghinder voldoende wordt tegengegaan om kademuren te beschermen en overlast te beperken. Omdat er op meer plekken trillingshinder wordt ervaren, vrachtverkeer schade kan veroorzaken en verkeersveiligheid vermindert, wordt voorgesteld om de beperking van 10 meter en 20 ton voor de hele Binnenstad (gebied binnen de singels exclusief Nieuwe Veerstaal) in te voeren. Het aanschaffen van camera's voor de invoering van ZES maakt het ook mogelijk deze maatregel beter te handhaven.

Bewonersbelangen Binnenstad willen net als in Amsterdam en Utrecht een grotere beperking instellen: 7,5 ton in plaats van 20 ton. De Samenwerkende Binnenstadondernemers Gouda (SBG) en Gouda Onderneemt (GO) vinden dit een te grote beperking opleveren voor de bevoorrading. Voorgesteld wordt om vanaf 1 januari 2024 beperkingen van 20 ton totaalgewicht en 10 meter lengte gecombineerd in te voeren voor de Binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlem en toe te werken naar invoering van een beperking tot een totaalgewicht van 7,5 ton voor de Binnenstad. Deze mogelijke verdere beperking zal meegenomen worden in de evaluatie van de eerste tranche van het VCP in 2025. In samenhang met het landelijke ontheffingsstelsel voor ZES zal een stelsel worden uitgewerkt waarbij bedrijven moeten aantonen dat er geen alternatieve distributiemogelijkheden zijn. De gemeente zal het gebruik van alternatieven -kleinere/lichtere voertuigen- stimuleren en faciliteren en de vestiging van een distributiehuis bevorderen, zodat adequate logistiekstromen voor ondernemers gewaarborgd blijven. Daartoe zal in gesprek gegaan worden met stakeholders. Het Bestuursakkoord voorziet ook in investeringsruimte voor duurzame stadsdistributie. De afvalinzameling in de Binnenstad door Cyclus vraagt extra aandacht in de voorbereiding van de uitvoering van de gewichtsbepaling. Er wordt gestreefd naar een oplossing die zoveel mogelijk in lijn is met het ingezette beleid.

Voorgesteld wordt om naast de binnenstad ook een lengtebeperking van 10 meter en een gewichtsbepaling van 20 ton in te voeren in de wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem. Tevens zal de voorgestelde gewichtsbepaling van 30 ton op de Haastrechtsebrug ook het vrachtverkeer stimuleren de hoofdroutes te kiezen. Het incidentele zware bestemmingsvrachtverkeer dat aantoonbaar geen gebruik kan maken van de hoofdroutes voor het zwaar verkeer, kan een ontheffing aanvragen.

3.5 Het uitbreiden van parkeercapaciteit is voorsnog niet nodig

In een zienswijze wordt het uitbreiden van parkeercapaciteit als voorwaarde genoemd voor het opheffen van parkeerplaatsen in de Binnenstad en langs de grachten. In het wijkmobiliteitsplan Binnenstad is aangegeven dat er voldoende parkeerruimte voor bewoners beschikbaar is op de alternatieve parkeerlocaties (terreinen/garages inclusief de uitbreiding van de Stationsgarage). In het in 2017 vastgestelde Mobiliteitsplan is het uitgangspunt geformuleerd: eerst benutten en bekijken en dan indien nodig uitbreiden. Er wordt nog dit jaar een onderzoek gestart om de mogelijkheden, de fasering en kosten van een eventueel benodigde uitbreiding van de

parkeercapaciteit te bepalen. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de haalbaarheid van parkeerdekken onder Klein Amerika. Ook zal rekening worden gehouden met de inzet van deelauto's evenals het behoud van de (auto)bereikbaarheid van de binnenstad voor bezoekers. Met de resultaten van het onderzoek kan tijdig gestart worden met de voorbereidingen.

3.6 Extra bruggen doorkruisen de recreatieve vaarroutes. Recreatieve looproutes maken geen deel uit van de wijkmobiliteitsplannen

De brug over de Karnemelksloot is onderdeel van de vaarroute Gouda-Reeuwijk en is in de raad van 8 februari 2023 besproken. De locatie van een extra brug uit de VCP-projecten 50/51 is nog in onderzoek, de doorvaarhoogte en eventuele elektrificatie maken onderdeel uit van dit onderzoek. Er zijn zienswijzen ingediend voor toevoegen van recreatieve looproutes aan het wijkmobiliteitsplan van Korte Akkeren. Recreatieve looproutes zijn niet meegenomen in de wijkmobiliteitsplannen, maar worden opgepakt in het kwaliteitsplan openbare ruimte Binnenstad en de uitwerking van de herinrichtings-/rioleringsprojecten.

3.7 Het direct invoeren van selectieve toegang is een te ingrijpende maatregel

Het invoeren van selectieve toegang voor motorvoertuigen is een ingrijpende maatregel. In het VCP staat dat een autoluwe Binnenstad wordt nagestreefd, met selectieve toegankelijkheid vanaf 2025. Dit is in aanvulling op het bestaande autovrije winkelgebied. In het wijkmobiliteitsplan Binnenstad adviseert bureau Goudappel een geleidelijk invoering op basis van monitoring en evaluatie, omdat andere maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan ook zorgen voor minder autoverkeer. Snelle invoering kan echter direct voor een verdere reductie zorgen van het autoverkeer van 5 tot 10%. Het doel van een autoluwe Binnenstad kan sneller bereikt worden maar levert wel beperkingen op voor bezoekers, ondernemers en bewoners van de Binnenstad. Voorgesteld wordt om nader onderzoek uit te voeren naar het autogebruik en de noodzaak voor rijden in de Binnenstad voor verschillende groepen om te bepalen hoe en wanneer deze maatregel effectief ingevoerd kan worden.

3.8 De vrachtroute voor bevoorrading Plus Korte Akkeren is mogelijk niet haalbaar

In de zienswijzen is enkele keren aangegeven dat de aangewezen route voor het bevoorradend verkeer (o.a. de Plus) niet geschikt is qua inrichting en fundering van de aanliggende woningen. In wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren is invoering van een verbod voor grote en zware voertuigen opgenomen; langer dan 10 meter en zwaarder dan 20 ton. Om onder andere de bestaande supermarkt PLUS te kunnen blijven bevoorraden is een route voorgesteld.

Het is inderdaad juist dat de voorgestelde route op dit moment niet geschikt is voor het vrachtverkeer dat de Plus bevoorraadt. Daarom zijn aanpassingen aan de Bosweg en Roemer Visscherstraat onderdeel van maatregel 9b in het (ontwerp-)wijkmobiliteitsplan. Dit om de route geschikt te maken voor vrachtverkeer van de Plus, tot een lengte van maximaal 14 meter. Met name bij de bochten in de route moet meer ruimte worden gemaakt voor het vrachtverkeer, zoals ook te zien is op de in het ontwerp-wijkmobiliteitsplan opgenomen tekening met de rijcurve van een trekker-oplegger combinatie van maximaal 14 meter. Trottoirs moeten aangepast worden, lantaarnpalen verplaatst en mogelijk vervallen er enkele parkeervakken. Hierbij wordt ook gekeken naar de inrichting van de straat zelf, zodat daar ook voldoende ruimte voor de vrachtwagen is.

Het veiliger maken van de bevoorradingsroute van de Plus is de belangrijkste reden om deze route voor te stellen. In de huidige situatie moet vrachtverkeer achteruit rijden ter hoogte van de Herenstraat, een plek met veel schoolgaand (fiets) verkeer. Met achteruitrijdend vrachtverkeer is het risico op een aanrijding aanzienlijk groter dan wanneer het vrachtverkeer vooruit kan blijven rijden. Het aantal fietsers op de Herenstraat zal toenemen doordat hier een fietsstraat wordt gerealiseerd (vastgesteld in het Verkeerscirculatieplan). De Herenstraat maakt deel uit van de hoofdfietsroute die Westergouwe met het centrum van Gouda verbindt. Voor fietsroutes is het wenselijk om de meest directe route te kiezen omdat een langere route ook voor een langere reistijd zorgt. Om deze redenen is in het (ontwerp-)wijkmobiliteitsplan gezocht naar een

route voor het vrachtverkeer waarbij het vrachtverkeer niet achteruitrijdend de hoofdfietsroute over de Herenstraat kruist.

De aanpassingen liften deels mee met bestaande werkzaamheden in Kort Akkeren. In theorie (computersimulaties) is deze route voor voertuigen tot een lengte van 14 meter wel mogelijk, met de beschreven aanpassingen. Bewoners hebben hier twijfels bij. Daarom is het voorstel om te gaan proefrijden als de aanpassingen gedaan zijn. De zienswijzen leiden niet tot wijziging van de voorgeschreven route. Wel is op basis van de zienswijzen een onderzoek naar de kwaliteit van de fundering van de langs de voorgestelde route aanwezige gebouwen toegevoegd aan de maatregel.

3.9 Vervoer over water en de Hop-on-Hop-off bus lijken nog geen haalbare kaart

De raad heeft bij besluit invoeren Zero Emissiezone Stadslogistiek en bij het Parkeerplan Gouda 2020 een motie over Vervoer over water en een Hop-on-Hop-off bus aangenomen. In de plannen is geen haalbaar project naar voren gekomen (zie ook raadsmemo 6008 en 634 van 22-2-2022 en 8-2-2023). De SBG wil nog steeds een pendelbus naar de Binnenstad vanaf de GoStores invoeren maar niet meefinancieren. Voorgesteld wordt dit nu niet verder te onderzoeken maar deze elementen mee te nemen in de monitoring en evaluatie-aanpak vanuit het VCP. Bij de besluitvorming in 2025 over de 2e tranche maatregelen kan een nieuwe afweging plaatsvinden over het nut en de noodzaak van de Hop-on-Hop-off bus/parkeren op afstand en Vervoer over water, waarin ook de medefinanciering door ondernemers wordt betrokken.

3.10 De wijkmobiliteitsplannen zijn mogelijk nadelig voor de brandweer

De invoering van 30 km/u wegen kan nadelig zijn voor de brandweer (en andere nood- en hulpdiensten). Binnen de gemeente Gouda worden in de huidige situatie de (maximale) opkomsttijden van brandweervoertuigen gedeeltelijk overschreden. Elke snelheidsverlaging zorgt voor een verdere verslechtering van deze situatie. De brandweer mag namelijk maar maximaal 20 km/u sneller rijden dan de maximaal geldende snelheid. Met de maatregelen in het Verkeerscirculatieplan verbetert de doorstroming op de randwegen, en daarmee ook de bereikbaarheid van verschillende delen in Gouda. Voor het oplossen van structurele problemen in de overschrijding van de (maximale) opkomsttijden bieden de wijkmobiliteitsplannen en het Verkeerscirculatieplan geen uitkomst. Hiervoor moet een andere oplossing worden gezocht, in de vorm van bijvoorbeeld een hulppost. Dit is al eerder aangegeven in het college- en raadsvoorstel voor vaststelling van het VCP. Met de brandweer wordt verder overlegd over een optimalisatie, bijvoorbeeld in de vorm van ontheffingen voor vrijwilligers.

4 Juridische- / financiële gevolgen

Juridisch

Het besluit voor het vaststellen van de definitieve wijkmobiliteitsplannen en de definitieve Nota grote en zware voertuigen zijn geen besluiten waartegen rechtsmiddelen kunnen worden ingeroepen.

De plannen vloeien, indirect via het VCP, voort uit het Mobiliteitsplan uit 2017. Het Mobiliteitsplan geldt als een beleidsregel, ex artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht (AWB). Het Mobiliteitsplan is bij besluit van 25 oktober 2017 vastgesteld. Het VCP is een uitwerking van het Mobiliteitsplan. In het VCP is een stap gezet van het wensbeeld, zoals dat in het Mobiliteitsplan voor de verkeersnetwerken in beeld is gebracht, naar concrete maatregelen. Op detailniveau in de wijken vindt uitwerking naar maatregelen plaats in de wijkmobiliteitsplannen. Alle plannen zijn in afstemming en in dialoog met vertegenwoordigers van betrokken organisaties en inwoners opgesteld. De wijkmobiliteitsplannen en de Nota grote en zware voertuigen zijn geen besluiten in de zin van art. 1.3 van de AWB en hiertegen kunnen dus geen rechtsmiddelen worden aangewend. Een deel van de maatregelen uit de wijkmobiliteitsplannen en de Nota grote en zware voertuigen worden uiteindelijk vertaald naar verkeersbesluiten. De verkeersbesluiten zijn dan op rechtsgevolg gericht waartegen rechtsmiddelen kunnen worden ingeroepen.

Financieel

De maatregelen in de wijkmobiliteitsplannen zijn onderverdeeld in pakketten. Voor de Binnenstad zijn dat de volgende pakketten: minimum, basis en luxe. Voor Korte Akkeren en Kort Haarlem zijn dat de volgende pakketten: basis en luxe. Zie de bijlagen voor de inhoud van de pakketten.

Bij keuze voor het basispakket (dat is inclusief het minimumpakket voor de Binnenstad) is het onderstaande budget nodig:

Kosten wijkmobiliteitsplannen - minimum en basispakketten									
Pakket	Wijk		Korte termijn (2023-2027) 1e tranche		Middellange termijn (2028-2032) 2e tranche		Lange termijn (2033 en later) 3e en 4e tranche		Totaal
Minimum	Binnenstad	€	4.258.000	€	503.000	€	500.000	€	5.261.000
	Totaal	€	4.258.000	€	503.000	€	500.000	€	5.261.000
Basis	Binnenstad	€	1.045.000	€	100.000	€	65.000	€	1.210.000
	Korte Akkeren	€	2.790.000	€	916.800	€	650.000	€	4.356.800
	Kort Haarlem	€	290.000	€	1.140.000	€	2.030.000	€	3.460.000
	Totaal	€	4.125.000	€	2.156.800	€	2.745.000	€	9.026.800
Totaal kosten		€	8.383.000	€	2.659.800	€	3.245.000	€	14.287.800

Daarvan is het volgende gedekt vanuit de programmabegroting:

DEKKING wijkmobiliteitsplannen							
Programma / project		Korte termijn (2023-2027) 1e tranche		Middellange termijn (2028-2032) 2e tranche		Lange termijn (2033 en later) 3e en 4e tranche	Totaal
VCP	€	3.465.000	€	6.136.800*	€	2.600.000	
ZES	€	650.000					
Fietsstalling (bestuursakkoord)	€	2.100.000					
Totaal dekking	€	6.215.000	€	6.136.800	€	2.600.000	€ 14.951.800

* Afhankelijk invulling parkeeroplossing tweede tranche (stelpost € 4 mln)

Samenvattend leidt dit tot de volgende tekorten (positief getal) /overschotten (negatief getal):

Totaal kosten	€	8.383.000	€	2.659.800	€	3.245.000	€	14.287.800
Totaal dekking	€	6.815.000	€	6.136.800	€	2.600.000	€	15.551.800
TEKORT	€	2.168.000	€	- 3.477.000	€	645.000	€	- 664.800

Het proces rondom financiën van de wijkmobiliteitsplannen volgt het proces van het VCP. De uitvoering in het VCP is opgedeeld in tranches van 5 jaar, waarna een moment van monitoring en evaluatie plaatsvindt. Daarna wordt voor de volgende tranche opnieuw geld aangevraagd. Financiële afwijkingen ten opzichte van deze plannen worden aan de raad voorgelegd in de Planning & Control-cyclus.

Met deze Wijkmobiliteitsplannen en de Nota grote en zware voertuigen ontstaat aan het eind van de totale looptijd van het VCP een overschot. Er vindt wel een verschuiving van financiële middelen van de tweede naar de eerste tranche plaats, dit al vooruitlopend op de monitoring en evaluatie van het VCP in 2025. In dit collegevoorstel wordt aan de gemeenteraad voorgesteld om een aanvullend investeringsbudget van € 2,2mln. beschikbaar te stellen waarbij de uiteindelijke aanvraag voor de VCP-budgetten tranche 2 € 2,2 miljoen lager uit zal vallen.

In deze raming zijn nog niet de meerkosten voor inzet omgevingsloket (uitgifte ontheffingen), Stadstoezicht (handhaving uitbreiding parkeerregulering /inzet fietsparkeren) en de exploitatie van de nieuwe in pandige fietsenstalling opgenomen. Ook extra dekkingsposten vanuit subsidies en rijks gelden klimaat akkoord / ZES zijn niet weergegeven. Deze zullen eveneens in de begroting 2024-2027 worden opgenomen.

5 Personele- / organisatorische gevolgen / duurzaamheid / positie mensen met een beperking

Personele- / organisatorische gevolgen

Voor de uitvoering van de maatregelen in de wijken wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande en geplande projecten zoals herinrichtingen die kansen bieden voor meer kwaliteit van de openbare ruimte en het instellen van een Zero Emissiezone Stadslogistiek. De voorgestelde maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn worden opgenomen in het programmaplan VCP (inclusief monitoring en evaluatie), in uitvoeringsplannen en verkeersbesluiten beschreven en afgestemd met de betrokken uitvoerende afdelingen en externe partijen (zoals projectstart-ups ruimtelijk domein, fietsenstalling, invulling ontheffingenbeleid logistiek, parkeerverordening, de inzet van parkeerservice Amersfoort, aanbesteding Parkeerrouteinformatiesysteem, onderzoek uitbreiding parkeercapaciteit, wijze van handhaving verkeerspolitie/Stadstoezicht). De gefaseerde aanpak zorgt voor een beheersbare inzet van capaciteit en middelen met de mogelijkheid tussentijds bij te sturen.

Na de vaststelling van de plannen zal een voorstel worden voorgelegd aan het college en het lokale driehoeksoverleg waarin de wijze van handhaving van de verschillende verkeersmaatregelen (parkeren grote voertuigen, betaald parkeren-parkeervergunningen, lengte- gewichtsbeperkingen, inzet camera's venstertijdengebied-Zero emissiezone, fietsparkeren, deelvervoer e.d.) wordt uitgewerkt.

Duurzaamheid

In de wijkmobiliteitsplannen ligt, net als in het VCP, de focus op duurzame modaliteiten, zoals lopen, fiets en openbaar vervoer. Door de plannen wordt een modal shift van (vracht)auto naar duurzame vervoerwijzen en deelmobiliteit gestimuleerd door onder andere meer ruimte voor voetgangers en fietsers te bieden en de parkeercapaciteit beter te benutten. Het realiseren van hubs voor deelfietsen en deelauto's dragen hier ook aan bij.

Positie mensen met een beperking

Door het uitvoeren van de maatregelen uit de wijkmobiliteitsplannen ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en worden gebieden autoluw. Het instellen van eenrichtingsverkeer in de woonwijken maakt bredere trottoirs mogelijk. Dit biedt ook mogelijkheden voor vergroening. Het uitvoeren van de maatregelen uit de Nota grote en zware voertuigen zorgt voor minder vrachtverkeer door de woonwijken wat bijdraagt aan de fysieke toegankelijkheid. Het aanbod aan parkeerplaatsen voor gehandicapten blijft gehandhaafd, zodat de loopafstanden naar de woning en de bestemming gelijk blijft.

6 Communicatie / interactiviteit

De Nota grote en zware voertuigen en de Wijkmobiliteitsplannen zijn opgesteld dankzij de input van diverse belanghebbenden. De participatie die hierbij heeft plaatsgevonden is beschreven onder argument 1.2.

Na de vaststelling van de Nota grote en zware voertuigen en de Wijkmobiliteitsplannen door de raad zal als onderdeel van de brede communicatiestrategie VCP een plan worden uitgewerkt met concrete acties bij de invoering van de verschillende maatregelen. Hierbij wordt aangesloten op de formele procedures omtrent verkeersbesluiten. We gebruiken de participatie rondom de scenario's om het draagvlak voor gereguleerd parkeren te vergroten.

De evaluatie van de maatregelen in de wijkmobiliteitsplannen en de Nota grote en zware voertuigen is onderdeel van de monitoring en evaluatie zoals in het Programmaplan VCP 2022 (raadsmemo 458, 2 februari 2022) is beschreven. In de zienswijzen is speciale aandacht gevraagd voor de monitoring en evaluatie van bezoek- en omzetcijfers voor de binnenstad en een goede fasering van de invoering van de maatregelen om te bereikbaarheid te waarborgen. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen zal hiermee rekening worden gehouden.

Burgemeester en wethouders van Gouda,
de secretaris, de burgemeester,

drs. R.C. Bakker

mr. drs. P. Verhoeve

Bijlagen

1. Raadsbesluit Nota grote en zware voertuigen - Wijkmobiliteitsplannen
2. Nota van beantwoording zienswijze en ambtshalve wijzigingen.
3. Nota grote en zware voertuigen Gouda.
4. Wijkmobiliteitsplan binnenstad Gouda.
 - a. Hoofdrapport.
 - b. Bijlagenrapport.
 - c. Bijlage Fietsparkeerplan binnenstad.
5. Wijkmobiliteitsplan Korte Akkeren Gouda.
6. Wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem Gouda.