

## Rapportage over participatieproces VCP

Bijlagenboek: aanpak en verslagen: Gouda Onderneemt

Projectnummer

Datum

5 mei 2021

Status

Definitief rapport

Opdrachtgever

Gemeente Gouda

## Inhoudsopgave

|           |                                                                                               |            |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1</b>  | <b>Noot vooraf</b>                                                                            | <b>3</b>   |
| <b>2</b>  | <b>Participatie-aanpak VCP Gouda</b>                                                          | <b>4</b>   |
| <b>3</b>  | <b>Weergave participatieproces met Gouda Onderneemt over het Verkeerscirculatieplan (VCP)</b> | <b>12</b>  |
| <b>4</b>  | <b>Verslag mobiliteitsoverleg 22 november 2019</b>                                            | <b>19</b>  |
| <b>5</b>  | <b>Mobiliteitsoverleg 12 december 2019</b>                                                    | <b>23</b>  |
| <b>6</b>  | <b>Notitie mobiliteitsoverleg</b>                                                             | <b>26</b>  |
| <b>7</b>  | <b>Reactie op notitie Gouda Onderneemt over VCP Gouda</b>                                     | <b>31</b>  |
| <b>8</b>  | <b>Verslag mobiliteitsoverleg 10 februari 2020</b>                                            | <b>37</b>  |
| <b>9</b>  | <b>Verslag eerste bijeenkomst Gouda Onderneemt</b>                                            | <b>40</b>  |
| <b>10</b> | <b>Bijlage: Reactie op verslag Awareness eerste part.bijeenkomst</b>                          | <b>50</b>  |
| <b>11</b> | <b>Verslag tweede bijeenkomst Gouda Onderneemt</b>                                            | <b>54</b>  |
| <b>12</b> | <b>Verslag derde bijeenkomst Gouda Onderneemt</b>                                             | <b>71</b>  |
| <b>13</b> | <b>Verslag vierde bijeenkomst Gouda Onderneemt</b>                                            | <b>84</b>  |
| <b>14</b> | <b>Verslag vijfde bijeenkomst Gouda Onderneemt</b>                                            | <b>91</b>  |
| <b>15</b> | <b>Vijfde bijeenkomst Gouda Onderneemt bijlage 1: Nazending autoluwe Nieuwe Veerstal</b>      | <b>110</b> |
| <b>16</b> | <b>Vijfde bijeenkomst Gouda Onderneemt bijlage 2: Nazending n.a.v. sessie 5</b>               | <b>116</b> |
| <b>17</b> | <b>Verslag zesde bijeenkomst Gouda Onderneemt</b>                                             | <b>125</b> |
| <b>18</b> | <b>Gezamenlijke sessie Denktank en Gouda onderneemt: zienswijzen en afronden</b>              | <b>142</b> |

## 1 Noot vooraf

Voorafgaand aan het participatieproces voor het VCP voerde Gouda Onderneemt in het zogenoemde 'Mobiliteitsoverleg' al langer periodiek overleg met wethouder Hilde Niezen. In een aantal van deze besprekingen (van 22 november 2019 t/m 10 februari 2020) was onder meer het participatieproces voor het VCP onderwerp van overleg. De besprekingen van 22 november en 12 december hebben geleid tot bijstellingen ten opzichte van de eerste opzet van de participatieaanpak voor het VCP. Daarmee ontstond het 'Plan van aanpak participatie VCP -v2 d.d. 16 december 2019' dat is opgenomen als eerste bijlage in dit bijlagenboek (hoofdstuk 2). De daarop volgende bijlagen in hoofdstuk 3 tot en met 8 zijn verslagen van de hier bedoelde Mobiliteitsoverleggen.

Bijlagen in hoofdstuk 9 en verder zijn de verslagen van de bijeenkomsten die wel onderdeel vormden van het participatieproces voor het VCP.

In aanvulling op het participatieproces is op 21 april 2021 een informatiebijeenkomst gehouden voor de gezamenlijke groepen van Gouda Onderneemt en de Denktank. In deze sessie zijn zij geïnformeerd over de hoofdlijnen van de ingebrachte zienswijzen en over de voorgenomen reactie van de gemeente op die zienswijzen. Het (nog niet door de deelnemers geaccordeerde) verslag van deze bijeenkomst is te vinden in hoofdstuk 18.

## 2 Participatie-aanpak VCP Gouda

**Aan**

Wethouder Hilde Niezen

**Onderwerp**

Plan van aanpak participatie VCP - v2

**CC**

Mette Corsel

**Datum**

16 december 2019

**Van**

Paul Weststrate

**Bijlage:**

### PARTICIPATIE-AANPAK VCP GOUDA

#### 2.1 Meer participatie

De gemeenteraad van Gouda heeft wethouder Niezen op 30 oktober gevraagd de tot dan toe gevoerde participatie over een integraal verkeerscirculatieplan uit te breiden, alvorens de raad een oordeel wil geven over dat plan. Deze notitie geeft aan hoe de wethouder dit proces voor zich ziet.

#### 2.2 Van Mobiliteitsplan naar VCP

Wat is het onderwerp van die aanvullende participatie, over welke inhoud gaan we met de samenleving in gesprek? Het is voor een efficiënt en effectief participatieproces belangrijk dat deelnemers weten wat de vertrekpunten zijn en welk beleid daarbij een rol speelt.

De Goudse gemeenteraad heeft in oktober 2017 het 'Mobiliteitsplan 2017 – 2026' vastgesteld. Daarnaast zijn in het coalitieakkoord de accenten uit het Mobiliteitsplan - fietsveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en doorstroming – bevestigd. Het Mobiliteitsplan met bijbehorende moties en amendementen geven de doelen en kaders aan voor een concrete uitwerking van maatregelen in een verkeerscirculatieplan (VCP)<sup>1</sup>.

##### 2.2.1 Principes

Om de doelen van het Mobiliteitsplan te realiseren zijn in die uitwerking de volgende principes gehanteerd:

- het gemotoriseerde verkeer bundelen op een (beperkt) aantal hoofdwegen. (randwegen en stadswegen). Deze wegen hebben de belangrijkste doorstroomfunctie, waarbij we ook moeten zorgen voor verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

---

<sup>1</sup> Zie verder de notitie: 'Mobiliteitsplan en Verkeerscirculatieplan (VCP) – trechtering'

- bundelen van het gemotoriseerde verkeer biedt mogelijkheden om op andere kwetsbare routes de verkeersdruk te verminderen en de kwaliteit voor de fietser te verhogen.
- belangrijkste fietsroutes lopen zo min mogelijk langs de hoofdwegen.

### 2.2.2 Voorkeursscenario

Mede op basis van deze principes zijn verschillende scenario's ontwikkeld en met behulp van een dynamisch verkeersmodel onderzocht op hun verkeerskundige mogelijkheden en effecten. Het college heeft op 1 oktober 2019 een voorkeur uitgesproken voor de variant "sectorenmodel + autoluwe binnenstad". Met name omdat dit scenario volgens het onderzoek met het verkeersmodel het effectiefst lijkt voor het bereiken van de vastgestelde beleidsdoelen t.a.v. de kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad, de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de economische bereikbaarheid.

### 2.2.3 Kenmerken VCP scenario 'sectorenmodel + autoluwe binnenstad'

Het voorkeursscenario heeft de volgende hoofd-maatregelen:

- Binnenstad wordt autoluwer door het Ontheffingsgebied, bezoekers parkeren vooral buiten de singels
- Drie knips op de singels tegen doorgaand verkeer
- Niet-bestemmings-autoverkeer wordt meer naar de randwegen geleid

Het VCP gaat uit van een gefaseerde uitvoering: eerst de randwegen en oversteekbaarheid op orde, dan pas de sectoren inrichten door een proef te nemen met de voorgenomen knips, en als dat naar verwachting blijkt te werken volgt de definitieve inrichting.

## 2.3 Participatieplan

### 2.3.1 Grondig informeren voor zorgvuldige beeldvorming

In de nu voorgenomen participatie-aanpak wordt het Mobiliteitsplan met de door de raad vastgestelde beleidsdoelen als vertrekpunt genomen. Alle deelnemers – dus ook die zich nog niet eerder in het onderwerp hebben verdiept - worden allereerst voldoende geïnformeerd om zich een goed beeld te kunnen vormen van de ins en outs, zodat zij zo goed mogelijk inbreng kunnen leveren. Waarbij zij de belangen van hun achterban behartigen. Correcte en volledige informatie is een voorwaarde voor een goed beeld, en dat is op zich voorwaarde voor een evenwichtige en correcte oordeelsvorming en goede verbetervoorstellen in het participatieproces.

### 2.3.2 *Advies - wat moet anders en wat kan beter*

Bij het verkennen van oplossingen voor een adequate verkeerscirculatie kijken we eerst naar alle aspecten die ertoe doen: wat zijn de kwaliteiten die maken dat een scenario beter kan scoren dan een ander op de beleidsdoelen van Gouda, wat zijn nadelen en hoe kan op basis daarvan de aanpak van het verkeer gevarieerd en geoptimaliseerd worden? Maatregelen, fasering, uitvoering, van alles kan aan de orde komen.

In het participatieproces mobiliseren we - binnen kaders - de intelligentie van belanghebbenden om zo veel mogelijk met hun mogelijkheden, wensen en ideeën rekening te kunnen houden. Zodat de plannen dankzij hun inbreng beter worden en ook meer draagvlak kunnen krijgen. Idealiter mondt dit participatieproces uit in een breed gedragen unaniem advies aan het bestuur. De inbreng van de deelnemers aan het participatieproces zal worden getoetst aan de bijdrage die dat oplevert aan de beleidsdoelen.

Het resultaat van het participatieproces kan zodoende variëren tussen een meer of minder aangepast voorkeursscenario tot en met een nieuw en compleet voorstel voor een andere verkeerscirculatie, die volgens de deelnemers ook de gestelde beleidsdoelen bedient, maar met minder nadelen.

De uitkomst en de mate van detaillering van het eindresultaat is niet bij voorbaat te benoemen, omdat dit geheel afhangt van het nog te voeren participatieproces.

De status van de uitkomst is, dat het een advies is aan het bestuur. Er worden dus geen *beslissingen* genomen door de deelnemers over de verkeersafwikkeling in Gouda.

### 2.3.3 *Deelnemers aan het participatieproces: twee sporen*

Bij elk plan worden belangen geraakt. Het is de taak van de overheid als initiatiefnemer om die belangen tijdig en voldoende op het netvlies te hebben en af te wegen. Participatie is een manier om te zorgen dat de belangen eerder en beter in beeld komen – dus als er nog voldoende te beïnvloeden valt – en de effecten van een maatregel duidelijk worden. En dankzij de betrokkenheid en inbreng van belanghebbenden kunnen plannen beter worden. Dat wil niet zeggen dat iedereen er bij elk besluit alleen maar op vooruit kan gaan: raadsbesluiten worden genomen op basis van een eigen zorgvuldige afweging, in het algemeen belang, nadat iedereen gehoord is. En dat ‘gehoord worden’ lukt beter dankzij een zorgvuldig participatieproces, in dit geval op aandringen van de gemeenteraad.

Wij organiseren deelname aan het participatieproces door vertegenwoordigers van belanghebbenden in twee<sup>2</sup> groepen:

- een ondernemersvertegenwoordiging (Gouda Onderneemt)<sup>3</sup> en
- een Denktank van alle overige vertegenwoordigers van groepen belanghebbenden.

Het (regulier) overleg met wegbeheerders heeft een eigen spoor, net als met professionele organisaties uit het Verkeersberaad zoals Arriva, brandweer, politie en ambulancedienst. Zij worden waar nodig geïnformeerd over wensen en ideeën uit de publieksparticipatie. En

---

<sup>2</sup> Gouda Onderneemt is de representatieve vertegenwoordiging van alle ondernemers van Gouda.

<sup>3</sup> De wethouder verneemt graag van Gouda Onderneemt wie zij willen laten deelnemen aan dit overlegspoor.

andersom wordt het participatiespoor waar nodig gevoed met relevante informatie uit de overleggen met wegbeheerders en Verkeersberaad-leden die niet zelf in de Denktank zitten.

De samenstelling van de Denktank is erop gericht dat alle belangen die aan de orde zijn, worden behartigd. Het gaat om de kwaliteit van argumenten en onderbouwing, bij diverse uiteenlopende meningen en standpunten, waarop de deelnemers onderling kunnen reageren. Door de inhoudelijke discussie en door te faciliteren dat men elkaar beter begrijpt, bevorderen we een zo groot mogelijke consensus, omdat daarmee de overtuigingskracht en het doordringend vermogen van het te formuleren advies toeneemt richting beslissers (wethouder, college, gemeenteraad).

De proces-aanpak in beide sporen is in principe identiek. De startpositie van de deelnemers is wel verschillend, omdat de ondernemers al langer een regulier overleg voeren over het verkeer in Gouda in het zogenoemde Mobiliteitsberaad. De twee participatiegroepen (Gouda Onderneemt en de Denktank) kunnen tot verschillende uitkomsten komen. Deelnemers aan beide sporen zullen onderweg via de procesbegeleider voldoende geïnformeerd worden over (de ontwikkeling van) elkaars standpunten. Wanneer dat gewenst is, kan een vertegenwoordiger van de ondernemersgroep worden uitgenodigd voor een toelichting in de Denktank en ook andersom. Op enig moment zullen de twee groepen in een gezamenlijke sessie onderzoeken of (en zo ja hoe) enige mate van integratie en consensus zou kunnen ontstaan in de twee adviesposities. Omdat nog steeds geldt dat consensus bijdraagt aan de mate van succes van het advies (ofwel: de mate waarin het advies door de politieke beslissers zal worden overgenomen).

#### 2.3.4 Deelnemers Denktank

Als vertegenwoordigers van belangengroepen in de Denktank zijn de volgende deelnemers beoogd<sup>4</sup>:

- Bewonersgroeperingen (via wijkteams<sup>5</sup>)
- Maatschappelijke instellingen en organisaties
  - GHZ Groene Hart ziekenhuis
  - cultuursector (Sint Jan)
  - scholen
    - MBO Rijnland
    - Driestar Exclusief
- Fietsersbond
- ROVER
- VGSO (Vereniging Goudse Sport Organisaties)
- Singelpark
- Samenwerkingsverband Historisch Platform
- GAB – Goudse Adviesraad voor mensen met een beperking
- Gouda sterk aan de IJssel

<sup>4</sup> Zij moeten nog benaderd worden, of de vertegenwoordiger moet zich nog melden

<sup>5</sup> De wijkteams is (tijdens de wijkteambijeenkomst van 28 november j.l.) de gelegenheid geboden om een vaste vertegenwoordiger per wijkteam aan te melden voor deelname aan de Denktank

*N.B. 1: de gemeenteraad van Gouda wordt apart betrokken en geïnformeerd. Raadsvertegenwoordigers kunnen dus niet deelnemen aan de Denktank. De reden is dat inwoners en bedrijfsleven zonder rechtstreekse politieke beïnvloeding hun advies moeten kunnen formuleren, want de raadsleden zullen het advies ontvangen om het daarna te laten meewegen in de eigen discussies en besluitvorming in de eigen politieke arena.*

*N.B. 2: Overleg met andere betrokken overheden zoals omliggende gemeenten, PZH, en eventueel waterschappen gebeurt ambtelijk en via de wethouder.*

*N.B. 3: De pers is niet aanwezig bij de participatiesessies. Dit verhoudt zich niet met een 'veilige' setting voor deelnemers waarin men vrijuit met elkaar moet kunnen overleggen en collectief voortschrijdend inzicht opbouwen, zonder dat hieruit tussentijds en fragmentarisch zaken naar buiten 'leken' die in de samenleving eerder tot verwarring dan tot cohesie zullen leiden.*

### 2.3.5 Stappenplan participatie

In de **eerste bijeenkomst** wordt tijd ingeruimd voor kennismaking met elkaar, inclusief het benoemen van belangrijke doelen die men wenst na te streven in dit proces. We bespreken met de deelnemers de kaders en succesvoorwaarden inclusief groepsgedragsregels. Het belangrijkste van de eerste sessie is het delen en bespreken van relevante inhoudelijke informatie, die er toe doet om tot een advies te kunnen komen. Dat omvat onder meer de opgaven en doelen uit het Mobiliteitsplan, de stappen die daarna zijn gezet in het bedenken en toetsen van oplossingspakketten (verkeersscenario's) en van het voorkeursscenario van het college in het bijzonder. Verdiepen in opgaven, problemen en mogelijke oplossingsrichtingen is voorwaarde voor de kwaliteit van de daarna te voeren discussie.

De gemeente ondersteunt de Denktank en de ondernemersgroep waar nodig met (ingehuurde) deskundigheid op bijvoorbeeld verkeerskundig vlak.

De deelnemers behartigen de belangen van hun achterban, en moeten dus in staat worden gesteld om die achterban na elke sessie te raadplegen. Wij zorgen voor verslaglegging van de sessies zodat de deelnemers dat kunnen gebruiken bij die raadpleging, naast hun eigen weergave en naast het informatiemateriaal dat de gemeente eventueel levert. De verslagen van de overleggen van het ondernemersoverleg en van de Denktank zijn over en weer ook voor de andere groep beschikbaar.

De **tweede bijeenkomst** is voor het ontvangen van de eerste reacties, wensen en ideeën van de leden – inclusief wat zij bij hun achterbannen hebben opgehaald. In een groepsdiscussie divergeren we om te verkennen wat zich allemaal leent als ingrediënten voor een zo effectief mogelijk verkeerscirculatieplan.

We bespreken ook in wat meer detailniveau de effecten van maatregelen in bepaalde deelgebieden, waarbij bepaalde belangen en/of belangenbehartigers intensiever zijn betrokken en waar zij specifiek op willen inzoomen.

De **derde bijeenkomst** is ofwel een voortzetting van de bespreking die gevoerd werd in de tweede bijeenkomst (als die naar de mening van de deelnemers nog niet voldoende is gevoerd), ofwel gaan we in deze sessie brainstormen / convergeren, om te zoeken naar verbeteringen en kansrijke (combinaties van alternatieve) oplossingen die bijdragen aan het bereiken van de gestelde doelen: verbetering van de fietsveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en doorstroming.

In de **vierde sessie** wordt dit proces van convergeren nog even voortgezet, totdat de groep vindt dat voldoende is verkend om met elkaar op zoek te gaan naar consensus over verbeteringen en aanpassingen van het VCP.

We lassen nu een extra integratieslag in, waarbij de twee groepen (ondernemers en Denktank) een **gezamenlijke (vijfde) vergadering** besteden aan het wederzijds presenteren en vooral ook onderbouwen van de eigen adviesrichting. Hierna voeren we met de volledige (dubbele) groep een nadere discussie op zoek naar wat de groepen scheidt en vooral wat hen kan binden.

In de daarop volgende **zesde sessie** (twee groepen afzonderlijk) wordt besproken wat men op basis van de plenaire sessie eventueel wil aanpassen aan de eigen adviesrichting. Aan het einde van deze sessie kan per groep een voorkeursvariant worden benoemd waar een meerderheid (of iedereen) achter kan staan. Als dat nodig is wordt hier nog een volgende sessie aan besteed.

De procesbegeleider formuleert daarna als penvoerder van de belangenbehartigers de tekst van wat de twee groepen gezamenlijk adviseren, en ook eventueel op welke aspecten zij onderling afwijkende standpunten innemen. Dit concept-advies versie 1 gaat naar de deelnemers van beide groepen voor schriftelijk commentaar op hoofdlijnen.

Een laatste sessie wordt gebruikt om – na zo veel mogelijk verwerking van het schriftelijk commentaar dat is uitgebracht op conceptversie 1 van het advies – met beide groepen gezamenlijk te bespreken of er nog meer consensus kan worden bereikt. In dat laatste geval leidt deze sessie tot een voldoende gedragen voorkeursvariant die door de procesbegeleider wordt geformuleerd; in een minder geval leidt het tot een verdeeld advies.

De deelnemers moeten hierop nog kunnen reageren, na raadpleging van hun achterbannen. Dit leidt tot een schriftelijke afronding om tot een geaccordeerd verslag van de uitkomsten te komen. Dit wordt het eindadvies aan de wethouder. Zij baseert mede hierop een voorstel aan het college van B&W.

Het college legt dit voorstel voor aan de raad.

Het participatieproces heeft zijn eigen dynamiek, dus tevoren is nog niet met zekerheid te zeggen hoeveel sessies nodig blijken (zo min mogelijk en zo veel als nodig). Bovendien is het

mogelijk dat het overleg met Gouda onderneemt een ander aantal sessies vergt dan het spoor met de Denktank. Streven is dat de gemeenteraad in oktober 2020 – mede op basis van de uitkomsten van de participatie – een besluit kan nemen over het verkeerscirculatieplan.

## 2.4 Flankerende communicatie

Dit participatieproces vergt naast communicatie met de deelnemers ook zogenoemde ‘flankerende communicatie’, naar de (rest van de) Goudse samenleving. De gemeente zal ervoor zorgen dat ook de niet rechtstreeks betrokken inwoners en ondernemers ten minste op de hoogte worden gebracht van:

### VOORAF

- Het aanstaande participatieproces (waar gaat het over, wat betekent dat eventueel voor mij, wat gebeurt er met de uitkomsten)
- De deelnemers (wie doen mee aan de participatie-sessies als belangenbehartigers en hoe kan ik hen vinden om eventueel via hen een inbreng te leveren)

### TIJDENS

- De hoofdlijnen van de discussie (voor zover dat niet strijdig is met het principe ‘je moet een broedende kip niet storen’)

### NA AFLOOP

- De uitkomsten op hoofdlijnen, het proces hoe dat zo gekomen is, hoe kan ik meer te weten komen, wat gaat er met het advies gebeuren.

Als daar aanleiding voor is kan deze communicatie-aanpak worden uitgebreid met extra raadpleging, bijvoorbeeld met een (onderwerp- of gebiedsgeoriënteerde) bredere enquête en/of informatiebijeenkomst(en) en/of gedetailleerdere extra raadpleging van bepaalde groepen in bepaalde gebieden, bijvoorbeeld voor de binnenstad.

De precieze aanpak van de flankerende communicatie en eventueel extra raadplegingen is nog nader te bepalen door de gemeente.

## 2.5 Formele besluitvorming

Na ontvangst van de resultaten uit het participatieproces volgt het formele besluitvormingsproces.

De wethouder brengt een verkeerscirculatieplan in het college van burgemeester en wethouders, dat mede is gebaseerd op de voorstellen uit het participatieproces. Het college geeft dit concept VCP vrij voor inspraak. Gedurende zes weken tijd kan iedere belanghebbende een zienswijze indienen. Na deze periode stelt de gemeente een zienswijzennota op en past zij, indien nodig, het VCP aan.

Vervolgens biedt het college het aangepaste VCP, inclusief advies uit het participatieproces en de zienswijzennota, aan de raad aan voor besluitvorming.

### 3 Weergave participatieproces met Gouda Onderneemt over het Verkeerscirculatieplan (VCP)

Vooraf: Voorbereiding zowel met Gouda Onderneemt (GO) als met wijkvertegenwoordigers in een plenaire wijkteams-sessie.

Participatie om te komen tot een verkeerscirculatieplan is in overleg met GO gebaseerd op het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2017 en de daarin geformuleerde ambities en beleidsdoelen, opdat niet het eerdere VCP uitgangspunt zou zijn van de participatie.

Gouda Onderneemt heeft eerder met de gemeente overlegd over het onderwerp Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan, in het kader van hun normale periodieke overleggen met de wethouder. GO heeft gevraagd om een eigen, apart participatiespoor, naast de Denktank. De reden hiervoor is dat de belangen van GO van een andere orde zijn dan van de DT. Ook zag GO het risico van ondersneeuwen van belangen als er maar 1 of twee vertegenwoordigers vanuit GO bij de DT zouden aanschuiven

**VC** = Voor Corona eindigend in maart 2020;

**NEC** = Na Eerste Corona opstart in september 2020;

#### GO: 1e Participatiesessie VC (Huis van de Stad) – 22 november 2019

- Start participatie GO-gemeente in aanwezigheid van wethouder Niezen en Paul Weststrate.
  - Inzicht in participatie-proces,
  - Wens gemeente: GO onderdeel breder overleg met vertegenwoordigers stadsbreed,
  - GO: belang brede bedrijfsleven laat zich niet vertegenwoordigen door één vertegenwoordiger in denktank (ca. 15 vertegenwoordigers met deelbelangen),
  - GO notuleert bij overleggen. Gemeente houdt afsprakenlijst bij,
  - Cijfers en data VCP worden beschikbaar gesteld aan verkeerskundig bureau Arane waar GO gebruik van maakt,
  - Vraag GO: Wat is uitgangspunt participatietraject?
  - Paul Weststrate maakt voorstel voor participatietraject GO,
  - Gemeente geeft inzicht in z.g. 'no-regret' maatregelen,
  - Vervolgoverleg 12 december.

Voor verslag 22-11 zie bijlage.

#### GO: 2e Participatiesessie VC (Huis van de Stad) – 12 december 2019

- Centraal staat het vertrekpunt van de participatie.
  - Uitgangspunt wordt niet de voorkeursvariant maar de ambities die beschreven zijn in het Mobiliteitsplan 2017,
  - Paul Weststrate: Denktank parallel proces met eigen veilige setting. Geen toehoorder van GO.

- Wethouder neemt ook niet deel aan één van beide trajecten.
- GO: gezien verschil in uitgangspunten zullen trajecten GO en Denktank qua tijdsplan sterk verschillen.
- Verslaggeving trajecten GO en Denktank zullen uitgewisseld worden. Daartoe adequate verslaglegging vereist,
- GO: zegt toe de conclusies van doorrekening oude VCP door Arane te zullen delen.

Voor verslag 12-12 zie bijlage.

GO: 3e Participatiesessie VC (Huis van de Stad) – 10 februari 2020

- Centraal staat het proces van participatie voor het nieuwe VCP.
  - Paul Weststrate heeft 16 december een plan van aanpak van participatie VCP v2. opgesteld.
  - GO heeft op 21 januari gereageerd middels een notitie waarin opgenomen een reeks van vragen die reeds eerder aan de gemeente gesteld zijn.
  - De gemeente heeft in haar reactie op 4 februari zeer beperkt antwoord gegeven.
  - Zoals in MP 2017 wordt voorgesteld wordt het invoeren van maatregelen de 'Ladder van Verdaas' toegepast. Maatregelen worden 'dwingerder' als de beoogde effecten uitblijven.
  - Gemeente: Toepassen ladder kan uiteindelijk ook leiden tot 'knips'.
  - GO: Toepassen ladder moet transparant: Toetsingscriteria moeten duidelijk zijn en maatregelen stap voor stap invoeren.

Voor verslag 10-2 zie bijlage.

Op 3 april 2020 werd het participatietraject met GO opgeschort daar fysieke vergaderingen door Corona niet meer mogelijk waren. De wethouder schrijft hierover: *De praktijk van participatieprocessen leert, dat deze informatiefase - inclusief vragen en antwoorden - over de complexe materie van verkeerscirculatie niet te realiseren is door middel van video-vergaderen (wat inmiddels de noodzakelijke vervanging is van een groepsgesprek in één ruimte). Dat geldt niet alleen voor ons overleg, maar des te meer voor de parallel te voeren gesprekken met de Denktank.* Gouda-Onderneemt onderschreef bovenstaande constatering. Behoudens wat mailverkeer kan hiermee het participatietraject tot nader order stil te liggen.

Daar Gouda-Onderneemt, gezien het bovenstaande argument, hechtte aan een vervolg van het traject in een fysieke setting kon pas in september met inachtneming van de coronaregels het traject weer opgepakt worden. Hierbij heeft Gouda-Onderneemt steeds de opvatting dat 'Kwaliteit boven snelheid gaat' onderschreven.

GO: 1e Participatiesessie NEC (Le Patapouf) – 11 september 2020

- Presentatie over de opgave en opdracht, mede a.d.h.v.
  - Integrale doelen uit mobiliteitsplan 2017
  - veel besproken verkeerssituaties,
  - huidig en toekomstig verkeersbeeld,

- verkeerskundige basisprincipes (wegencategorisering, onbalans tussen inrichting-gebruik-functie van wegen, hoeveelheid doorgaand verkeer per (sluip)route),
  - ontwikkelingen in lokale economie,
  - wensnetwerken per modaliteit (voetganger, fiets, OV, auto, vrachtverkeer)
- presentatie over aanpak om te komen tot een vcp:
  - voorzet voor fasering/ stappenplan voor alle modaliteiten
  - toepassing van de 'ladder van Verdaas' (proportioneel toenemende zwaarte van verkeersmaatregelen) en eerste verkenning van effectiviteit.
  - uitmondend in een 'praatplaat'
- Vragen, eerste reacties, antwoorden van gemeente en Goudappel.
- Wat betreft het proces onder meer opmerkingen over:
  - Het Verkeerscirculatieplan moet niet leiden tot het sectorenmodel dat vorig jaar in de raad is afgewezen
  - De planning is ambitieus en de tijdsdruk is daarmee erg groot. Inhoud en kwaliteit van het participatieproces en de inhoudelijke uitkomsten bepalend moeten zijn voor de snelheid.
- Vervolgafpraak: men wil in eigen kring verder nadenken en heeft vervolgens tijd nodig om de eigen achterban te raadplegen

GO: 2e Participatiesessie **NEC** (Le Patapouf) – 7 oktober 2020

- Bespreking van het beoogde participatieproces, met als conclusie:
  - Het is geen doel op zich om de ladder van Verdaas koste wat het kost helemaal te doorlopen.
  - Er is telkens een go/no-go moment in de reeks van maatregelen die elkaar opvolgen, waarbij steeds wordt gekeken en gemonitord wat de effecten zijn en of deze voldoende zijn.
  - Gouda Onderneemt is bereid om collectief mee te denken aan denkbare scenario's om de beleidsdoelen te bereiken die in het mobiliteitsplan zijn vastgesteld.
- Presentatie over:
  - Toelichting doelen uit het Mobiliteitsplan
  - Verkeerssituaties, knelpunten en urgentie / trends
  - Wensbeelden netwerken per modaliteit (voetganger, fiets, OV, auto, vrachtverkeer)
  - Typering straten en hun inrichting en capaciteit
  - Beoordelingscriteria autobereikbaarheid
  - Toelichting maatregelscenario's + effectiviteit
- Vragen, eerste reacties, antwoorden van gemeente en Goudappel.

Proces-aspecten uit de schriftelijke reactie van GO n.a.v. het verslag van de 2e sessie (mail van 12 november 2020):

- "GO ontvangt graag een overzicht van de maatregelenpakketten (...) die we stap voor stap kunnen invoeren, na evaluatie van de voorgaande stap(pen). Belangrijk daarbij is (...) het toetsingskader waaraan het effect van de maatregelen wordt

afgemeten. Dit moet bij aanvang van de uitvoering van een maatregelenpakket duidelijk zijn.

- Wij zien overigens de maatregelen ter verbetering van de doorstroming op de N207 als harde voorwaarde voor eventuele vervolgmaatregelen in de stad. Het op orde krijgen van de randwegen is noodzakelijk om de verkeersbewegingen in de (binnen)stad te beperken alsmede passende oplossingen voor o.a. de Kon. Wilhelminaweg.
- Behoudens suggesties laten we het ontwerp van de maatregelen over aan de deskundigen. Vanuit haar taak van belangenbehartiging, zal Gouda-Onderneemt de maatregelen beoordelen op basis van de door de gemeente Gouda gekwantificeerde effecten.“

#### GO: 3e Participatiesessie **NEC** (Huis van de Stad) – 17 november 2020

- Naar aanleiding van de mail is de presentatie allereerst gericht op:
  - Beoordelingskader, in relatie tot de doelen van het Mobiliteitsplan 2017 die bediend moeten worden met het verkeerscirculatieplan
    - met voorstellen voor:
      - sub-criteria en wijze van beoordelen per beleidsdoel (5 x)
      - weging van criteria
- Vragen, eerste reacties, antwoorden van gemeente en Goudappel.
- Daarna volgt een presentatie over:
  - autoluwe binnenstad, met als hoofdvragen:
    - hoe ziet een aantrekkelijke binnenstad er voor ondernemers uit?
    - welke maatregelen zijn denkbaar/wenselijk?
  - behandeling van aspecten zoals deelgebieden, verkeerssoorten, verkeersstromen, autobereikbaarheid en parkeren, stadslogistiek
  - mogelijke maatregelen in de binnenstad
- Vragen, antwoorden van gemeente en Goudappel.
- GO geeft aan:
  - dat de hoofdvragen met de achterban moeten worden besproken
  - een extra sessie nog voor de kerstvakantie onmogelijk is, want is te kort dag
  - de hoofdvraag over de binnenstad in feite te vroeg komt en nog niet goed lijkt beantwoord te kunnen worden, want dit vraagt eigenlijk om een binnenstadvisie, waar GO nog mee bezig is

#### Proces-aspecten uit de schriftelijke reactie van GO na sessie #3 (mail van 30 november 2020):

De aan GO gestelde vragen over de autoluwe binnenstad zijn na de vergadering in een mail aan GO ter voorbereiding van de volgende sessie:

- “1. Hoe ziet een aantrekkelijke binnenstad er voor ondernemers uit?”*
- “2. Welke maatregelen zijn denkbaar/wenselijk?”*

Daarbij is nogmaals het verzoek gedaan om voor de kerst een volgende bijeenkomst te beleggen. Als alternatief is aangeboden dat GO schriftelijk zou kunnen reageren, op basis van de presentatie en de toelichting die daarop is gegeven in de bijeenkomst.

GO reageerde daarop in een mail van 30 november, dat zij de vragen te breed geformuleerd vindt, en schrijft: “Een dergelijke vraag is dus niet realistisch dan wel niet te beantwoorden”.

GO wil dat “vragen veel directer worden geformuleerd en gesteld, waarna een ter zake doend antwoord kan worden gegeven”.

GO geeft op 21 december ten aanzien van het verslag aan dat men het ‘niet zinvol acht de 12 pagina’s ... te moeten ‘spellen’. En wil fysiek vergaderen zodra dat weer kan.

Mette Corsel reageert op 9 januari en deelt mee dat het college aan de oorspronkelijke planning vasthoudt. Hij doet een voorstel om vóór de zienswijzeprocedure de ambtelijke VCP-voorkeursvariant aan GO te presenteren, zodat ze beter zijn voorbereid om eventuele zienswijzen in te dienen. Wethouder Niezen belt met de voorzitter hierover. GO gaat akkoord met digitale sessies.

Ter voorbereiding van de 4e sessie op 25 januari heeft Gouda Onderneemt een notitie aan de gemeentelijk projectleider gestuurd, waarin de resultaten van consultatie van diverse partijen die GO vertegenwoordigt. Dit heeft een aantal concrete ideeën opgeleverd naast een kader waaraan het VCP zou moeten voldoen. Uitgangspunten van SOG zijn dat het VCP rekening moet houden met een groeiend aantal bezoekers voor de binnenstad en hoe die kan worden opgevangen. Daarnaast mogen er geen belemmeringen zijn voor het ondernemerschap in de binnenstad. GO is het eens met het terugdringen van doorgaand verkeer over singels en Veerstal en via Bodegraafsestraatweg/ Joubertstraat, waarbij ‘het verkeer moet worden verleid tot de ‘snelste’ i.p.v. de ‘kortste’ route. GO heeft ook voorstellen gedaan m.b.t. het 1e maatregelenpakket: Randwegen op orde en het 2e maatregelenpakket: 30 km zones. GO pleit tussentijds ook voor een brede evaluatie met vastgestelde toetsingskaders en normen vooraf, waarbij ook de economische vitaliteit moet worden betrokken.

#### GO: 4e Participatiesessie NEC (digitaal) – 25 januari 2021

De belangrijkste ingrediënt tijdens deze participatiesessie was de presentatie van Goudappel van het eerste concept van het VCP. Dit leverde veel vragen van GO op. Op zich steunt GO de plannen voor een betere doorstroming, maar vraagt zich af wat het probleem nu precies is en hoe groot dat probleem nu is. GO pleit voor meer balans in de maatregelen en de volgorde van de maatregelen. En het gaat om de economische effecten. Goudappel merkt op dat in historische binnensteden een goede verblijfskwaliteit met een minder dominante auto, cruciaal is voor het economisch functioneren van de gebieden. Afgesproken wordt dat in de 5e participatiesessie Gouda Onderneemt komt met vragen en suggesties en in dat kader een eigen presentatie houdt.

Ook worden afspraken gemaakt over het uitvoeren van een tweetal economische onderzoeken. Eén daarvan is het koopstromenonderzoek dat Goudappel aan de gemeente heeft gesuggereerd om uit te voeren, het andere onderzoek is geïnitieerd door Roots

Beleidsadvies dat meer van kwalitatieve aard is. In principe wordt afgesproken om beide onderzoeken te laten uitvoeren.

#### GO: 5e Participatiesessie NEC (digitaal) – 29 januari 2021

Vrijdag 29 januari is de 5e participatiesessie waarin GO een presentatie houdt als reactie op de ‘ambtelijke voorkeursvariant’, na raadpleging van achterban en met enkele inhoudelijke deskundigen. De volgende onderwerpen en uitgangspunten van GO komen aan de orde:

- Uitgangspunt GO: bereikbaarheid en doorstroming van en in Gouda moet gegarandeerd zijn
- Uitgangspunt GO: Geen knippen, voordat de gemeenteraad ermee heeft ingestemd; voorlopig geen invoering van het sectorenmodel
- Volgtijdelijkheid: Is betere doorstroming op Zuidwestelijke Randweg-N207 voorwaardelijk voor de andere maatregelen
- Kruispunten op aantal wegen worden voorrangspunten
- 30 km en doorwaadbare stad: GO heeft twijfels of dat op KW-weg en Rotterdamseweg wel kan
- Pilot Nieuwe Veerstal: Veel vragen over: GO merkt op dat er niet alleen moet worden gekeken naar de effecten voor bewoners, maar nadrukkelijk ook voor bezoekers
- Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad: GO maakt relatie met Zuidwestelijke Randweg op orde en vraagt nog eens goed te kijken naar de logica van rijrichtingen in de binnenstad, ook met het oog op de parkeerlocaties

Samenvattende reactie van GO tijdens de 5e participatiesessie over het proces: “In het VCP zitten absoluut goede punten in. De uitgangspunten zijn allemaal doelen waar Gouda Onderneemt het mee eens is. Het enige is of dat allemaal past in de balans van de doelen en wat de effecten daarvan zijn voor de ondernemers. Gouda Onderneemt zit niet negatief in het proces. De bijdrage van de gemeente en de adviseurs van Goudappel wordt zeer op prijs gesteld. Alleen is Gouda Onderneemt alerter geworden en gebleven vanwege de maatregelen in het VCP en de mogelijke consequenties hiervan voor de ondernemers”.

Tot slot wordt nog gesproken over wie de procesnotitie over de participatie opstelt. Er zijn 3 opties: a) GO, b) Onafhankelijk voorzitter of c) Samen. GO denkt hierover na.

#### GO: 6e Participatiesessie NEC (digitaal) – 15 februari 2021

Voorafgaand aan de 6e sessie zijn de verslagen van alle sessies (tot dan toe en voor zover geaccordeerd) van GO en de Denktank uitgewisseld.

Naar aanleiding van de 4e en de 5e participatiesessie volgt op de 6e participatiesessie de presentatie van Goudappel waarin vragen en opmerkingen van GO zoveel mogelijk zijn verwerkt.

Voor een groot deel is de discussie over de 10 maatregelen een verdere verdieping van de voorstellen die tijdens de twee voorafgaande participatiesessies zijn besproken. Nieuwe accenten betreffen:

- De stappen naar een autoluwe binnenstad
- Zero emissie zone in relatie tot stadslogistiek
- Concept uitvoeringsstrategie, waarbij de 1e twee maatregelen Verbeteren Zuidwestelijke Randweg en de Stadsboulevard Van Reenensingel en Goverwellesingel van belang om mee te starten

Daarnaast wordt gesproken over Proces en Planning. Mette Corsel licht het verdere proces en planning toe.

Wat moet er nog gebeuren?

- Afronden concept VCP en zienswijzeprocedure
- Twee onderzoeken naar economische effecten (Roots en Goudappel)
- Milieukundig onderzoek
- Oogst zienswijzen bespreken met GO en DT. Hierbij is het voorstel vanuit de gemeente om hier een gezamenlijke sessie van te maken. GO denkt hier over na.

Planning:

- |                                            |                       |
|--------------------------------------------|-----------------------|
| • Afronden Synthesevariant                 | Februari              |
| • Vrijgave concept-VCP door College        | Eind februari         |
| • Brede zienswijzeprocedure                | Maart-medio April     |
| • Webinar                                  | Medio Maart           |
| • Economische effecten & milieu            | Maart-April           |
| • Gezamenlijke bijeenkomst GO en DT        | 2e helft April        |
| • VCP-plan voor besluitvorming             | Medio April-medio Mei |
| • Collegebesluit VCP voor besluitvorming   | Medio Mei             |
| • Voorleggen voor besluitvorming voor Raad | Eind Mei-Juni         |

Afgesproken wordt dat de onafhankelijk voorzitter een opzet maakt voor de procesnotitie, waarna GO reageert of de organisatie hiermee uit de voeten kan.

## Gezamenlijke sessie DT en GO (digitaal) – 21 april 2021

In aanvulling op het participatieproces is op 21 april 2021 een informatiebijeenkomst gehouden voor de gezamenlijke groepen van Gouda Onderneemt en de Denktank. In deze sessie zijn zij geïnformeerd over de hoofdlijnen van de ingebrachte zienswijzen en over de voorgenomen reactie van de gemeente op die zienswijzen. Het (nog niet door de deelnemers geaccordeerde) verslag van deze bijeenkomst is te vinden in hoofdstuk 18.

In deze bijna drie uur durende bijeenkomst is het volgende behandeld:

- toelichting op uitkomsten van 2 onderzoeken naar economische effecten en onderzoek naar milieueffecten (deze onderzoeken waren nog niet gereed ten tijde van de zienswijzenprocedure)
- hoofdlijnen uit de 115 ontvangen zienswijzen
- toelichting op de voorgenomen reacties van de gemeente op de zienswijzen, bekeken per maatregelcluster uit het VCP
- nadere toelichting naar aanleiding van vragen van de deelnemers
- reacties van deelnemers

## 4 Verslag mobiliteitsoverleg 22 november 2019

Locatie: Huis van de Stad  
Aanvang: 14.00 uur

### Deelnemers:

Namens gemeente Gouda: wethouder Niezen, Paul Weststrate, Mette Corsel  
Namens ondernemers: Nico Voogt, Gerard van Erk, Ed  
Lafeber, Lennart van Gastel, Jan Willem van der Wolf Hilde  
Beekes - verslag  
Afwezig: Peter van Vliet, Gerard van Nieuwpoort, Gerben Roskam,  
Marcus Schuchmann, Marco Steenwinkel en Teun Bokhoven

### Opening

Voorstelronde omdat de heer Paul Weststrate voor het eerst aan dit overleg deelneemt. Paul Weststrate is sinds een aantal dagen actief voor de gemeente. Hij is extern communicatie-strategie adviseur en procesbegeleider bij participatie.

In voorbereiding op de vergadering heeft Gouda Onderneemt een aantal vragen geformuleerd die men graag tijdens dit overleg wil behandelen. De gemeente heeft per mail laten weten dit prima te vinden maar niet teveel op punten 2 en 3 in te gaan. De vragen zijn:

1. Welk proces heeft de gemeente Gouda voor ogen om de participatie vorm te geven?  
Wat is het stappenplan en welke stakeholders zijn daarbij betrokken?
2. Welke cijfermatige data ligt er ter grondslag aan het VCP?  
Gouda onderneemt laat zich, bij dit onderwerp, door externe deskundigen adviseren. Dit vanuit een positieve grondhouding. In een eerste reactie op de antwoorden van de gemeente is duidelijk behoefte aan de brede data die gebruikt is voor de analyses van de verkeersstromen.
3. Kan de gemeente inzicht geven in het gehanteerde referentiekader?  
Bij de beoordeling zijn normen gehanteerd die wel of niet aanvaardbaar zijn.  
Auto's/tijdseenheid gerelateerd aan straattypen, wachttijden voor verkeerdeelnemers bij verkeerslichten c.q. oversteekpunten e.d.
4. Wat is de lijst met projecten die direct om een oplossing vragen?

Wethouder Niezen geeft aan dat dit overleg zich met namen op punt 1 zal richten. Voor wat betreft de punten 2 en 3 licht Wethouder Niezen toe dat alle cijfers en data beschikbaar gesteld kunnen worden voor gebruik door het, door Gouda Onderneemt ingezette, verkeersadviesbureau, maar dat het geen zin heeft deze technische zaken in dit overleg te bespreken.

De gevraagde lijst onder punt 4 is nog niet beschikbaar maar over dat proces zal zij later in de vergadering terugkomen.

Hilde Beekes is aanwezig om namens Gouda Onderneemt voor verslaglegging te zorgen. Afgesproken wordt dat dit verslag ook beschikbaar komt voor gemeente. Mette Corsel houdt namens de gemeente de afsprakenlijst bij. Ook deze zal met elkaar gedeeld worden.

Wethouder Niezen vertelt dat het haar intentie is, na het eerst teuggenomen VCP, met partijen in gesprek te gaan. Dit zal volgens een zorgvuldig proces worden gedaan. De ondernemers vertegenwoordigt in het mobiliteitsoverleg zijn niet enige maar wel de belangrijkste partij waar mee overlegd wordt. Daarbij wordt het voorbehoud gemaakt dat het natuurlijk kan zijn dat na iedereen gehoord te hebben er een conclusie komt die niet iedereen tevreden zal stellen.

Paul Weststrate benadrukt dat maximale participatie van groot belang is zoals bij elk ingrijpend plan. Duidelijkheid en vooraf voorgeven aan het proces, verkrijgen inhoud en de daarbij behorende communicatie en afstemming.

Lennart van Gastel vraagt om toelichting op het proces. Hoe ver moeten we terug in het proces dat geleid heeft tot het VCP? Paul Weststrate geeft aan inhoudelijk niet de expert te zijn maar hier procesmatig naar te kijken.

De eerste stap in ieder proces van participatie is duidelijk krijgen wat wel en niet een bespreekpunt is. Het stellen van kaders. Deze kaders worden bepaald door de geformuleerde probleemstelling en is bepalend voor de beïnvloedingsruimte.

Als de kaders gesteld zijn volgt een omgevingsanalyse; welke partijen moeten betrokken worden omdat zij belang hebben. Niet alleen personen of organisaties die zich zelf melden maar hij doet ook eigen onderzoek naar wie belanghebbenden zijn.

Daarna wordt bepaald in welke vorm het gesprek gevoerd zal gaan worden.

In dit geval begint het proces stadsbreed, met een integraal strategisch plan, voor het oplossen van een collectief probleem. Dit plan is er nu nog niet.

Nico Voogt vraagt wat het uitgangspunt van het proces nu is. Is het VCP nu van tafel? Nee, het is een plan voor de gewenste verkeersgeleiding en verkeerscirculatie. VCP is uitgangspunt van de discussie.

Voor de ondernemersvertegenwoordigers is dat als uitgangspunt "te ver in het traject". Het is het resultaat na onvoldoende participatie en daarom ook niet vastgesteld door de Raad en teruggenomen door de wethouder.

Het onderliggende Mobiliteitsplan is uitgangspunt voor het VCP, het VCP is een mogelijke uitvoering voor de in het Mobiliteitsplan geformuleerde doelen. Daarom wil de wethouder het VCP graag als uitgangspunt van discussie maar het is niet vastgelegd als eindpunt. Andere oplossingen zijn mogelijk.

Vanuit Gouda Onderneemt wordt opgemerkt dat in het mobiliteitsplan een aantal kaders c.q. wensbeelden c.q. vermeende probleemstellingen worden geformuleerd. Een aantal voorbeelden: verbeteren van bereikbaarheid, leefbaarheid,

verkeersveiligheid, aangenaam fietsen, geen nieuwe knelpunten etc. Belangrijk hierbij is een duidelijke kwantificering/normering om tot een goede afweging/balans en daarmee tot objectieve keuzes te komen. Anders gezegd: wat is het probleem, op basis van welke normering vastgesteld, zijn de voorgestelde maatregelen een oplossing voor het probleem en leidt dit niet tot andere (wellicht grotere) problemen? (waterbed-effect)

Ook wil men weten wie er nog betrokken gaan worden.

Paul Weststrate licht toe dat hij een niet te grote groep, maar wel goede vertegenwoordiging, van ca 12 tot 15 personen wil vormen.

De samenstelling van deze groep zou dan bijvoorbeeld bestaan uit 1 vertegenwoordiger van de ondernemers, 1 vertegenwoordiger van openbaarvervoersbelangen, 1 vertegenwoordiger van de fietsersbelangen, 3 tot 5 vertegenwoordigers van de verschillende wijken.

Wethouder Niezen geeft aan dat aangezien deze partijen geen platform hebben, zij minder in staat zijn van zich te laten horen. Door deze opzet zou een evenwichtige verhouding terug gebracht worden in het participatieproces.

Nico Voogt geeft aan dat de mobiliteitscommissie van Gouda-Onderneemt dit moet bespreken maar hiermee naar verwachting niet akkoord zal gaan. Één vertegenwoordiger van de ondernemers in een groep met verder vooral bewoners doet geen recht aan de input van ondernemers en het mobiliteitsoverleg.

Paul Weststrate concludeert daaruit dat het huidige mobiliteitsoverleg geen deel uit wenst te maken van de te vormen denktank.

Er komen dan 2 aparte overleggen. Het Mobiliteitsoverleg (niet het verkeersberaad) ter vertegenwoordiging van het bedrijfsleven en een “denktank” met wijken e.d..

Uiteindelijk moet de input van beide partijen samengevoegd worden. Om de aansluiting tussen de 2 overleggen te regelen zou een vertegenwoordiger van de ondernemers als toehoorder bij denktank aanwezig kunnen zijn. Of dit vanuit de mobiliteitscommissie wenselijk is wordt op korte termijn op teruggekomen.

De wethouder geeft aan dat dit akkoord is. Het realiseren van een gelijke timing in deze gescheiden processen is van belang. Oogpunt van de groepen moet “wat wel” en dus oplossingsgericht zijn.

Paul Weststrate vraagt aan partijen of het voor hen acceptabel is het Mobiliteitsplan als uitgangspunt te kiezen?

Wethouder Niezen vindt het niet logisch om net te doen of het VCP niet bestaat. Het is geen hard kader, maar mogelijke uitwerking. Ook andere uitkomsten zijn zeker mogelijk.

Van alle input zal middels “Balans en weging” een afweging gemaakt worden. Dit is een politieke keuze.

Is het mobiliteitsplan een acceptabel vertrekpunt voor ondernemers?  
Ja, ervan uitgaande dat de cijfers de visie in het mobiliteitsplan ondersteunen.

Mette Corsel licht toe het VCP gebaseerd is op nieuwere gegevens dan die waar het mobiliteitsplan op gebaseerd zijn. Die nieuwe cijfers hebben het mobiliteitsplan niet ondergraven.

Het verkeerskundigbureau van de Gouda Onderneemt zal dit controleren.  
Ook het mobiliteitsplan is vastgesteld zonder actieve participatie van ondernemers, maar dat kwam doordat de ondernemers zich niet tijdig gemeld hebben. Dit is gerepareerd via een amendement.

Afgesproken wordt dat voor technische vragen over rekenkaders ed. verkeersbureau Arane rechtstreeks met Mette Corsel zal communiceren.

Paul Weststrate zal een procesvoorstel maken. Dit kan worden vastgesteld in het volgende mobiliteitsoverleg dat gepland staat op 12 december.

De samenstelling van de denktank zal gedeeld worden, op basis daarvan zal besloten worden of een vertegenwoordiger vanuit het mobiliteitsoverleg daaraan wel of niet zal deelnemen of toehoren.

Actiepunt voor Jan Willem van der Wolf en Mette Corsel is om contact tot stand te brengen tussen Mette en verkeersbureau Arane.

Over 2 weken, een week voor het overleg op 12 december zullen het procesvoorstel, de samenstelling van de denktank en de agenda voor het overleg gedeeld worden.

In hoeverre wordt de raad geïnformeerd over dit proces? Mette Corsel heeft een Q&A rondom het VCP proces gemaakt en gedeeld met de raad. De actuele ontwikkelingen worden op dit moment niet gedeeld.

Voor wat betreft punt 4 van de vragenlijst; De “knelpuntenlijst” zal nog voor het kerstreces naar de raad gaan. Op dit moment wordt deze nog intern afgestemd, zodat alle genoemde punten ook werkelijk uitvoerbaar zijn als ze goed gekeurd worden. Deze lijst kan via mail gedeeld worden, het delen en bespreken kan niet wachten tot het overleg op 12 december, omdat dan de verdere doorloop in het gedrang komt. Hierover is overeenstemming.

Einde van dit overleg.

## 5 Mobiliteitsoverleg 12 december 2019

Locatie: Huis van de Stad  
Aanvang: 14.00 uur

### Deelnemers:

Namens gemeente Gouda: wethouder Niezen, Paul Weststrate, Mette Corsel  
Namens ondernemers: Nico Voogt, Gerard van Erk, Lennart van Gastel, Marco Steenwinkel, Gerben Roskam, Gerard van Erk, Peter van Vliet, Gerard van Nieuwpoort en Marcus Schuchmann, Hilde Beekes - verslag  
Afwezig: Ed Lafeber en Jan Willem van der Wolf

### 1. Opening

De tijdens de vorige vergadering niet aanwezige leden van het mobiliteitsoverleg stellen zich kort voor.

### 2. Verslag overleg 22 november 2019

De voorgestelde wijzigingen van Mette worden overgenomen, het aangepaste verslag is bijlage 2.01 bij dit verslag

### 3. Participatieopzet.

Het document Participatie-aanpak VCP van 6 december jl. is ontvangen.

De eerste indruk van de opzet is dat het lijkt alsof er niet al een voorgeschiedenis in dit traject is maar het een heel nieuw traject betreft. Dit is echter geen juiste weergave.

Verkeersadviesbureau Arane heeft geadviseerd en conclusies getrokken. Deze moeten worden besproken en meegenomen in de nieuwe overwegingen.

In het document wordt het voorkeursscenario als uitgangspunt van participatie benoemd. Lennart geeft aan dat dit is anders dan we de vorige keer hebben besproken. Met de keuze van het voorkeursscenario als startpunt gaan we voorbij aan het onderscheid tussen probleem en wensdenken.

Ook Nico geeft aan niet akkoord te kunnen gaan met het voorkeursscenario als vertreksceario

Paul licht toe dat bedoeld is een startpunt te markeren. Dat zou het voorkeursscenario kunnen zijn. Door hier inhoudelijk op in te gaan kan bepaald worden of dit inderdaad het voorkeursscenario zou moeten zijn.

Het voorkeursscenario is voortgekomen op basis van mobiliteitsplan en beleidsdoelen vastgesteld door de raad. Deze beleidsdoelen zijn: verbetering van fietsveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid, (economische)bereikbaarheid en doorstroming. Voorkeursscenario blijft wat wethouder Niezen betreft het uitgangspunt van de participatie. Lennart geeft aan dat reageren op een voorgestelde oplossing heel anders is dan gezamenlijke oplossingen aandragen met een probleem als uitgangspunt. Discussiëren over

oplossingen voor onderkende problemen is een positief proces. Afkeuren van voorstellen en waarom is negatief.

Paul geeft aan dat na inhoudelijke toetsing van het scenario, de opties open liggen, het is van belang voor het participatieproces dat deelnemers erop vertrouwen dat dat mogelijk is.

In punt 1.3.1 wordt aangegeven dat het vcp uitgangspunt. In 1.3.2 dat er ruimte is voor een nieuw VCP.

Gerard vN geeft aan dat tijdens zijn overleg met wethouder Niezen op 10 september jl. het mobiliteitsplan als basis gezien werd.

Men gaat akkoord met 1.3.2 is goed en wil 1.3.1 graag aangepast zien.

In 1.3.5 staat dat de deelnemers in staat gesteld worden om hun achterban te raadplegen en dat hiervoor voor verslaglegging van de sessies gezorgd wordt.

Nico vraagt of alleen dit verslag gedeeld maar worden. Paul- Nee het staat partijen uiteraard vrij achterban op eigen wijze te informeren maar de denktank moet een veilige omgeving zijn waaruit dingen niet uit verband met derden gedeeld worden. Voldoende zorgvuldigheid is daarom van belang

Het eindverslag met het advies aan de wethouder wordt een gezamenlijk verslag, samengesteld uit de inbreng van de verschillende groepen en kan dus tot meer of minder consensus van partijen leiden.

Het gehele document wordt gezamenlijk doorgenomen om geen punten over het hoofd te zien.

*Per pagina:*

Pag. 1. geen

Pag. 2. Probleem in 1.2 en punt 1.3.1 opener formuleren

Pag. 3. In verwijzing 2 staat dat Gouda Onderneemt aangegeven heeft alle ondernemers vertegenwoordigen. Dit graag aanpassen naar is een representatieve vertegenwoordiging van....

Pag. 4. Er zijn maar 2 groepen voor participatie, andere overleggen zoals met wegbeheer en verkeersberaad zijn ambtelijke trajecten.

Deelnemers denktank: INRetail en EVO Fenedex, Grootwinkelbedrijf laten binnenkort weten of ze deel zullen nemen aan de bijeenkomsten.

Het is van belang dat vaste deelnemer benoemd worden en en een reserve deelnemer per partij meeleeft. Een vertegenwoordiging vanuit Onderwijs ontbreekt in de benoemde belanghebbenden.

Paul modereert de sessies en zorgt dat kennis van specialisten begrepen wordt.

Pag. 5. De onder punt 1.3.5 genoemde (ingehuurd) deskundigheid kan ook Arane zijn.

Pag. 6. geen

Pag. 7. geen

Pag. 8. geen

Nico-Eerder is gesproken over een mogelijke toehoorder vanuit ondernemers bij andere denktank, wat is daar nu de visie op?

Paul- vanuit het proces gezien verhoud een toehoorder zich niet tot de gewenste veilige setting binnen de danktank. Voor andere deelnemers kan het ongemakkelijk zijn als er iemand aanwezig is die niet feitelijk deelneemt. Dan liever een actieve deelnemer naast het eigen spoor.

Rol van de wethouder is ook niet die van toehoorder. Actieve deelnemer zou kunnen maar is wellicht niet handig en heeft dus niet de voorkeur maar mag wel.

De verslagen van de denktanks zullen over en weer gedeeld worden. De verslaglegging moet dan ook adequaat zijn.

Gouda Onderneemt kiest voor geen vertegenwoordiger in de andere denktank.

Gerard VE geeft aan dat hij verwacht dat het tijdspad van de verschillende groepen niet parallel zal zijn omdat de uitgangspunten anders zijn.

Marcus vraagt hoe verandering in geluidsbelasting en de gevolgen daarvan op bestaande omgevingsvergunningen bewaakt wordt. Het ODMH adviseert hierin.  
De aanpassingen in de tekst zullen per mail met elkaar worden afgestemd.

#### **4. Aanpassing partkeertarieven**

Het parkeerplan loopt vooruit op VCP. Het is in eerste instantie gecommuniceerd als versterkend aan VCP. Het VCP is echter niet vastgesteld maar nu wordt het parkeerplan toch doorgezet.

Er zal een apart overleg over parkeerwijzigingen gepland worden.

## 6 Notitie mobiliteitsoverleg

Datum: 21 januari 2020

### Inleiding

De mobiliteitscommissie van Gouda Onderneemt heeft na de presentatie van het VCP, in september van het vorig jaar, de nodige communicatie met de wethouder, beleidsmedewerker en de gemeenteraad gevoerd. Dit alles vanuit de vraag: 'Wat is het probleem?' en 'Zijn de ingrijpende maatregelen, zoals voorgesteld in het VCP, de oplossing voor dat probleem?'.

De gemeente heeft al een reeks antwoorden gegeven op de vragen die Gouda-Onderneemt via de gemeenteraad aan de wethouder had gesteld. Enkele van die antwoorden (mail 13-11-2019) behoeven nog echter een verdere toelichting. Dit wordt verder uitgewerkt in deel 1 van deze notitie.

Daarna willen we specifiek aandacht voor de analyse van het doorgaande verkeer. Het beschikbaar gestelde kentekenonderzoek van Dufec is door Arane Adviseurs ook bekeken en daarbij zijn een aantal vragen naar voren gekomen die we graag willen delen. Dit betreft deel 2 van deze notitie.

Voorts, en dat willen we in deze notitie niet onvermeld laten, heeft de gemeente Gouda het 'Schone Lucht Akkoord' getekend. In het persbericht stond het volgende citaat:

"Het verbeteren van de luchtkwaliteit is belangrijk voor onze gemeente. Daarom onderzoeken we hoe de komende jaren de uitstoot van uitlaatgassen het beste verminderd kan worden. Zoals het autoluw maken van de binnenstad en de randen, het uitbreiden van 30 km-zones, het terugdringen van vervuilende voertuigen en het stimuleren van schone vormen van vervoer. Voor de bevoorrading van winkels en bedrijven in de binnenstad kijkt de gemeente samen met de ondernemers hoe zwaar vrachtverkeer verminderd kan worden door gezamenlijke binnenstadbevoorrading."

De voorkeursvariant uit het VCP voorziet in z.g. 'knips' om doorgaand verkeer over de singels en Joubertstraat/Bodegraafse straatweg tegen te gaan. In deel 3 van deze notitie blijkt in de praktijk dat verkeer een veelvoud aan kilometers moet gaan rijden om op verschillende bestemmingen in de stad te komen. Dit staat haaks op de ambitie voor het verminderen van de uitstoot van uitlaatgassen zoals dat in het Schone Lucht Akkoord is beschreven.

Het laatste onderwerp van deze notitie is de autoluwe binnenstad. Bij deze wens vanuit het Mobiliteitsplan hebben wij in deel 4 een aantal vragen en opmerkingen geplaatst.

### Deel 1: Verduidelijking van de antwoorden op eerder gestelde vragen.

Het VCP is de uitvoering van het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 zoals dat door de gemeenteraad in 2017 is vastgesteld. Zeg maar de vertaling van de ambities naar

maatregelen. Het VCP stelt dat het Sectorenmodel de beste vertaling is van de geformuleerde ambities. De ambities worden in het VCP wel kwalitatief beschreven als 'verbeteren van...', 'verminderen van...', 'meer...', 'stimuleren van...'. Wat ontbreekt is een objectief referentiekader waaraan de huidige en toekomstige situatie kan worden getoetst, bijvoorbeeld:

- Maximaal x% van het verkeer op de singels mag doorgaand zijn.
- De gemiddelde wachttijd bij VRI's voor fietser op doorfietsroute is x seconden.
- Op de N207 mag de gemiddelde spitsintensiteit stijgen tot x vtg/uur.

Het ontbreken van een kwantitatieve benadering maakt de probleemanalyse ook lastig. Want het identificeren in de huidige situatie van een probleem (probleem=voldoet niet aan de ambitie) is onvoldoende mogelijk. Wat is nu het probleem en hoe groot is het probleem? De huidige situatie wordt nu vooral kwalitatief beschreven in termen van 'druk', 'filevorming', 'laat te wensen over', 'slecht bereikbaar', zonder dat er een verband wordt gelegd met de ambitie.

Het ontbreken van de kwantitatieve benadering maakt de onderbouwing van de keuze voor het 'Sectorenmodel' ook moeilijk. Voor het beoordelingskader is het voor ons interessant om te achterhalen hoe de beoordeling is gedaan. Hoe groot moet een effectverandering zijn voor een '+' of een '++'? Daarbij ook de vraag hoe de effectverandering meetbaar is.

In het Mobiliteitsplan worden oplossingsrichtingen gegeven om het percentage doorgaand verkeer (sluipverkeer) te beperken. Dwingende maatregelen (in geval van Sectorenmodel: de knips) worden als laatste mogelijkheid genoemd. De 'ladder' bestaat uit de volgende stappen:

1. Communicatie en gedragsbeïnvloeding;
2. Inrichtingsmaatregelen;
3. Verkeers(circulatie)maatregelen die stimulerend werken op de gewenste routekeuze;
4. Een combinatie van voorgaande maatregelen;
5. Verkeersmaatregelen die dwingend werken op de gewenste routekeuze.

Door in het VCP het 'Sectorenmodel' als uitgangspunt te nemen wordt voorbij gegaan aan andere, minder ingrijpende, oplossingsrichtingen.

Bovenstaande zorgt ervoor dat het voor ons erg moeilijk te interpreteren is of de voorgestelde maatregelen in het VCP in verhouding staan tot het probleem dat moet worden opgelost. Graag zouden we hierover nog, aan de hand van bovenstaande bevindingen en de beantwoording van onze eerdere vragen, nog met jullie over van gedachten wisselen.

**Deel 2: Interpretatie Kentekenonderzoek.**

Door Gouda Onderneemt is er in samenwerking met Arane Adviseurs gekeken naar de resultaten van het kentekenonderzoek uit mei 2018, die als input heeft gediend bij het VCP. De resultaten van het kentekenonderzoek zijn gekoppeld aan de definitie van sluipverkeer uit het Mobiliteitsplan, zie bijlage voor de resultaten hiervan.

**Samengevat:**

- Regionaal doorgaand verkeer op de singels: maximaal 8%
- Doorgaand verkeer door de stad<sup>6</sup> (waarbij >15% geldt als sluipverkeer)
  - o Vanuit locatie 11: 10%
  - o Vanuit locatie 2: 13%
  - o Vanuit locatie 1: 26%

**Vragen:**

1. Is onze interpretatie van de definitie van sluipverkeer juist (zie bijlage)? En geldt deze definitie ook voor het regionaal doorgaand verkeer? Is deze definitie ook toegepast bij het VCP om te bepalen hoe groot de problematiek is met sluipverkeer?
2. Onze interpretatie is dat het probleem van doorgaand verkeer op de singels beperkt is (10-26%) in de huidige situatie en er alleen vanuit het zuiden (locatie 1) sprake is van sluipverkeer). Komt de gemeente tot dezelfde conclusie? Zo niet, welke conclusies heeft de gemeente getrokken op basis van het kentekenonderzoek aangaande het doorgaand verkeer?
3. Het kentekenonderzoek is gebruikt voor het kalibreren van het model. Is bij deze kalibratie ook gecheckt, bijvoorbeeld met een selected link analyse, of de routekeuze uit het kentekenonderzoek correct in het model terecht is gekomen? Komen uit het model voor de huidige situatie dezelfde cijfers als uit het kentekenonderzoek?
4. Hoe is in het model omgegaan met routekeuzes die niet direct uit het kentekenonderzoek zijn te halen?  
Voorbeeld: de routekeuze vanaf de N207 west (Provincialeweg) naar de N207 zuid (Schoonhovens weg) – via de N207 of via locaties 11 en 1 – is slechts deels uit het kentekenonderzoek te halen. Hoe gaat het model hier mee om?
5. Door de keuze van de meetpunten bij het kentekenonderzoek lijkt het dat de woonwijk ‘Westergouwe’ met bestemming stad (P+R+H) buiten beschouwing wordt gelaten dan wel als ‘doorgaand’ aangemerkt.

**Deel 3: Veelvoud aan gereden kilometers door ‘omrijden’.**

Zoals bovenstaand onder vraag 2 beschreven is, volgens Gouda-Onderneemt, het probleem van doorgaand verkeer op de singels beperkt. Ergo het overgrote deel kan benoemd worden als bestemmingsverkeer. Indien de voorkeursvariant; ‘het Sectorenmodel’, met de z.g. knips

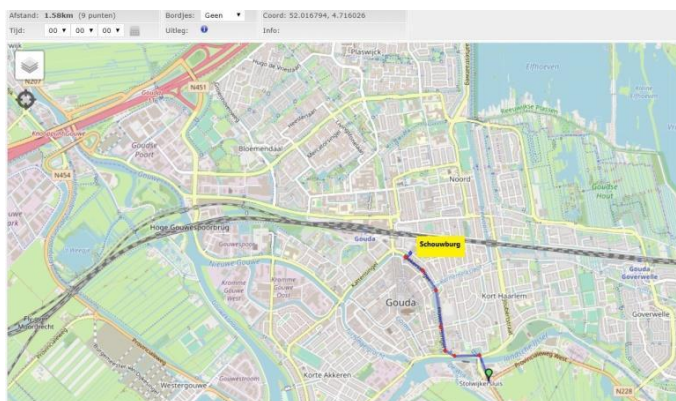
---

<sup>6</sup> De getallen zijn inclusief het regionaal doorgaande verkeer

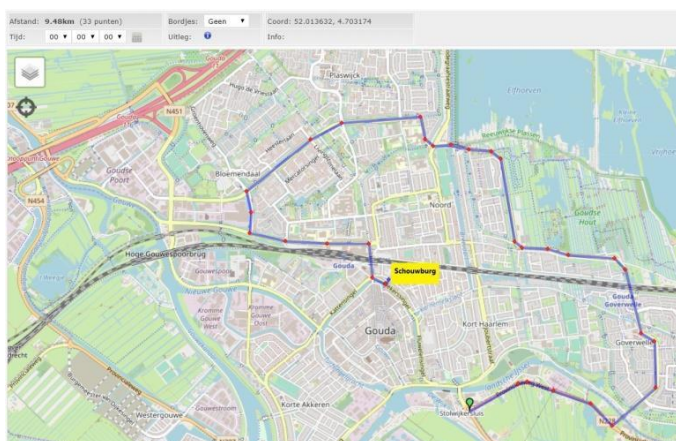
op de singels en de route Joubertstraat/Bodegraafsestraatweg wordt toegepast zal verkeer met bestemming P+R (Intercitystation) GHZ, of schouwborg moeten gaan omrijden. Gouda-Onderneemt voorziet, op grond van de analyse van de door haar ingeschakelde deskundigen, een enorme toename van het aantal gereden kilometers als gevolg van dit 'omrijden'.

Voorbeeld: Bezoek schouwborg vanuit Krimpenerwaard (vanaf rotonde Stolwijckersluis)

**Huidig traject:** Haastrechtse brug, Goejanvervelledijk, Fluwelensingel, Blekersingel en Schouwborglaan. **Totaal 1,58 km**



**VCP traject:** N228, Goverwellesingel, Goudse Houtsingel, Burgm. Van Reenensingel, Burgm. Mijssingel, Burgm. Jamessingel, Spoorstraat, Blekersingel en Schouwborglaan. **Totaal 9,48 km**



Gouda Onderneemt ziet graag de onderbouwing van het, door de wethouder eerder afgegeven statement dat de uitstoot van uitlaatgassen door de extra gereden kilometers van bestemmingsverkeer wordt gecompenseerd door de Gouwenaars die binnen Gouda de auto laten staan en op de fiets naar de binnenstad en overige bestemmingen gaan.

#### Deel 4: Autoluwe binnenstad

Onderdeel van het VCP is het weren/verbieden van auto's van bezoekers in de binnenstad binnen de singels. Hierover hebben wij de volgende vragen:

- Welke positieve effecten verwacht men van deze maatregel?
- Hoe zijn deze gekwantificeerd en onderbouwd?
- Is de capaciteit van de parkeerterreinen en -garages voldoende , met name in piekuren, om een toename te kunnen verwerken?
- Wat is uw mening over de positie van en effecten voor de ondernemers zoals bijvoorbeeld Nieuwe Haven die nu nog per auto bereikbaar zijn?

Bij de afwegingen moet beseft worden dat de huidige congestie in de binnenstad, ons inziens, met name wordt veroorzaakt door bezorgend verkeer (volgens rapportage BCI 2.000 voertuigen per dag) vergunning-, ontheffingshouders en bewoners, gebruikers. Dit geldt ook voor de parkeerplaatsen. Ergo: er zijn meer vergunninghouders dan parkeerplaatsen. Er zal dus sprake zijn van substitutie/kannibalisme

Het is belangrijk dat op basis van feiten en cijfers beter gediscussieerd kan worden over het nut en noodzaak van de maatregelen waardoor een afgewogen besluit kan worden genomen.

## Afsluiting

Graag willen wij deze notitie willen bespreken in ons volgend Mobiliteitsoverleg van 10 februari a.s. Het is wellicht het meest effectief als de gemeente vooraf al schriftelijk reageert.

In afwachting hiervan teken ik namens de mobiliteitscommissie van Gouda-Onderneemt.

Jan Willem van der Wolf.

## 7 Reactie op notitie Gouda Onderneemt over VCP Gouda

Gouda Onderneemt (GO) heeft een notitie (d.d. 21 januari 2020) opgesteld met bezwaren/vragen over het Mobiliteitsplan, het VCP en een eerder uitgevoerd kentekenonderzoek.

Samengevat stelt GO de volgende bezwaren/vragen:

1. **Verduidelijking van de antwoorden op eerder gestelde vragen.**  
GO stelt dat een objectief referentiekader ontbreekt en dat het ontbreken van de kwantitatieve benadering de probleemanalyse en keuze voor een voorkeursvariant lastig maakt. Ook is het lastig te beoordelen of de voorgestelde maatregelen in verhouding staan tot de problemen die opgelost moeten worden.
2. **Interpretatie kentekenonderzoek**  
Vragen van GO hebben betrekking op definitie van sluipverkeer, interpretatie van het probleem, kalibratie van het verkeersmodel, routekeuze van sluipverkeer, en de aanmerking van Westergouwe-verkeer als doorgaand verkeer.
3. **Veelvoud aan gereden kilometers door 'omrijden'**  
GO stelt dat door het voorgenumen maatregelenpakket het aantal gereden kilometers fors toeneemt.
4. **Autoluwe binnenstad**  
GO vraagt zich af welke positieve effecten van deze maatregel worden verwacht, hoe deze zijn onderbouwd, of de parkeercapaciteit voldoende is en wat de effecten zijn voor ondernemers op bijvoorbeeld de Nieuwe Haven als bezoekers niet meer voor de deur kunnen parkeren.

Reactie:

1. Voor het VCP is een beoordelingskader opgesteld, en zijn voor een deel van de opgenomen indicatoren de effecten (verkeerseffecten, doorstroming/reistijd) kwantitatief onderbouwd, en deels kwalitatief (o.a. effecten op luchtkwaliteit, geluidshinder, verkeersveiligheid). In hoofdstuk 4 en in bijlage 2 van het rapport van het VCP wordt hier nader op in gegaan. Deze effecten alsmede de kansen die ontstaan om een bijdrage te leveren aan de gestelde ambities zoals duurzaamheid, aantrekkelijke binnenstad, leefbare woonwijken en bereikbaarheid zijn samengevat in een afwegingstabel van de drie varianten. Op basis daarvan is de voorkeursvariant gekozen.

Diverse indicatoren kunnen inderdaad verder uitgewerkt of toegelicht worden, zodat gedetailleerder zicht is op de effecten en we daar transparanter over communiceren. De komende periode gebruiken we om effecten van het VCP nader te onderzoeken (zoals lucht- en geluidseffecten), en transparanter zijn in de afweging tot voorkeursvariant. We voorzien wel dat we in het participatietraject tot een ander/aangepast/beter maatregelenpakket gaan komen door de inbreng van en gesprekken met bewoners en ondernemers. Naast het participatietraject zetten we

dan ook in op nader onderzoek naar de effecten van maatregelpakketten, het doorrekenen van nieuwe varianten, om uiteindelijk tot een beter plan te komen.

Op dit moment zijn wel degelijk problemen in Gouda, die we op willen lossen:

- Verminderen van (ernstige) verkeersongevallen
- Verminderen van verkeersoverlast (verkeersonleefbaarheid, geluidshinder, luchtverontreiniging) in woonstraten, op de singels en in de binnenstad
- Het verminderen van het ruimtebeslag van stilstaan en rijdend verkeer in onze waardevolle en historische binnenstad
- Bevorderen van de doorstroming op de randwegen in 2030. We zien dat diverse kruispunten aan hun capaciteit gaan komen, wat leidt tot wachtrijvorming.

Naast het oplossen van problemen, willen wij ook ambities verwezenlijken op het vlak van leefbaarheid, duurzaamheid, aantrekkelijke binnenstad en economische bereikbaarheid om de stad Gouda beter te maken. Door een goede autostructuur kunnen we kansen creëren voor extra groen, meer ruimtelijke kwaliteit, betere fietspaden, aantrekkelijke en veilige woonstraten, een goed ondernemersklimaat, en we tegelijkertijd de bereikbaarheid van de stad blijven borgen.

De “ladder” van het Mobiliteitsplan van oplossingsrichtingen om het percentage doorgaand verkeer te verminderen, is ook gevolgd met de uitwerking van het VCP. Immers, naast sectorenmodel waren ook de varianten 30 km en eenrichtingsverkeer. Hieruit blijkt dat het instellen en inrichten van wegen als 30 km/u straten (o.a. Fluwelensingel/Blekerssingel, Nieuwe Veerstal, Joubertstraat) niet het gewenste effect hebben in de routekeuze. Dit “stimuleert” verkeer onvoldoende om via de randwegen te gaan rijden. Dus oplossingsrichting 2,3 en 4 van de ladder bieden onvoldoende oplossend vermogen. Dat maakt dat wij op oplossingsrichting 5: “verkeersmaatregelen die dwingend werken op de gewenste routekeuze” uit komen. Deze oplossingsrichting bestaat ook uit diverse smaken, wat wij graag in het komende participatietraject met stakeholders gaan verkennen.

2. Deze definitie staat inderdaad in het mobiliteitsplan. Regionaal doorgaand verkeer is al het verkeer wat door Gouda rijdt, en geen herkomst of bestemming heeft in Gouda zelf. De ambities en kaders voor het VCP zijn afkomstig uit het mobiliteitsplan en zijn ruimer dan enkel het sluipverkeer over woonstraten aanpakken. Daarom is het niet perse relevant wat de exacte definitie van sluipverkeer is.

De gehanteerde ambities zijn:

*het verminderen van rijdend en stilstaand verkeer in de binnenstad, het verminderen van (doorgaand) verkeer op de singels en in woonstraten, en gemotoriseerd verkeer bundelen op een (beperkt) aantal hoofdwegen die daar beter voor zijn ingericht, om zo de fietskwaliteit en leefbaarheid op andere routes te verbeteren. We willen daarvoor verkeer zo snel mogelijk afleiden naar randwegen die aan de buitenzijde*

*van de stad liggen, zodat we verblijfsgebieden (waaronder de singels) aantrekkelijker kunnen inrichten en meer ruimte voor de fiets creëren.*

We verwachten dat op de singels in de toekomst bijna 10.000 auto's per dag rijden als we nu geen maatregelen nemen. Het is nu al te druk en het wordt dus nog drukker, daardoor staat de leefbaarheid, fietskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit hier ernstig onder druk. De singels zijn niet ingericht op dergelijke verkeersaantallen. Op de Fluwelensingel en Blekerssingel rijden dan ook meer auto's dan op de Goudse Houtsingel. Dat is onwenselijk. De Goudse Houtsingel is beter ingericht op hogere verkeersaantallen, en leidt daar minder tot problemen voor omwonenden. Uit de berekeningen van het VCP weten we ook dat de verkeersdruk op de singels sterk verminderd kan worden waarmee kansen ontstaan voor een veel aantrekkelijker inrichting en beter leefbaarheid.

#### **Fluwelensingel/Blekerssingel**

Ca. 10.000 auto's per dag  
fietsers op rijbaan



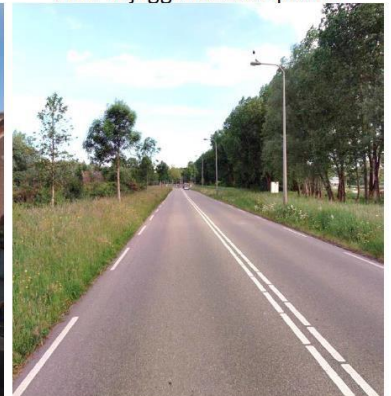
#### **Joubertstraat**

Ca. 11.000 auto's per dag  
fietsers op rijbaan



#### **Goudse Houtsingel**

Ca. 10.000 auto's per dag  
met vrijliggende fietspaden



*Het kentekenonderzoek is gebruikt voor het kalibreren van het model. Is bij deze kalibratie ook gecheckt, bijvoorbeeld met een selected link analyse, of de routekeuze uit het kentekenonderzoek correct in het model terecht is gekomen? Komen uit het model voor de huidige situatie dezelfde cijfers als uit het kentekenonderzoek?*

Het klopt dat het kentekenonderzoek is gebruikt om het model te kalibreren. Er zijn meerdere selected link analyses gedaan om de uitkomsten van het model te vergelijken met de resultaten in het kentekenonderzoek. Hiermee is niet alleen de herkomst en de bestemming duidelijk, maar ook de route die het verkeer neemt door Gouda heen.

*Hoe is in het model omgegaan met routekeuzes die niet direct uit het kentekenonderzoek zijn te halen? Deze routes zijn in het statisch regionale verkeersmodel (Omnitrans) verwerkt, en zijn versterkt door middel van tellingen om het verkeer de juiste route te laten rijden in het model.*

Door de keuze van de meetpunten bij het kentekenonderzoek lijkt het dat de woonwijk 'Westergouwe' met bestemming stad (P+R+H) buiten beschouwing wordt gelaten dan wel als 'doorgaand' aangemerkt. Westergouwe is maar deels gebouwd en geeft nog geen grote stroom verkeer. Ook hier worden de gegevens uit het statische regionale verkeersmodel gehaald.

3. Ja, het klopt dat voor diverse relaties autoverkeer moet omrijden. Daartegenover staat dat we daarmee fietsen aantrekkelijker maken en inwoners stimuleren vaker de fiets pakken. Ook zullen mensen mogelijk hun bestemming of parkeerlocatie wijzigen, waarmee het aantal voertuigkilometers in verblijfsgebieden wordt gereduceerd. Dit is nog niet meegenomen in de doorrekeningen. Ook geldt dat we in het VCP hebben gesteld dat de maatregelen in de noordwesthoek nog nader uitgewerkt moeten worden in samenspraak met de buurt. De komende periode gaan we dan ook in gesprek met bewoners en andere stakeholders om de mogelijkheden verder te bespreken.

En ja, de geschetste route is in het VCP langer dan nu het geval: gemeten vanaf de

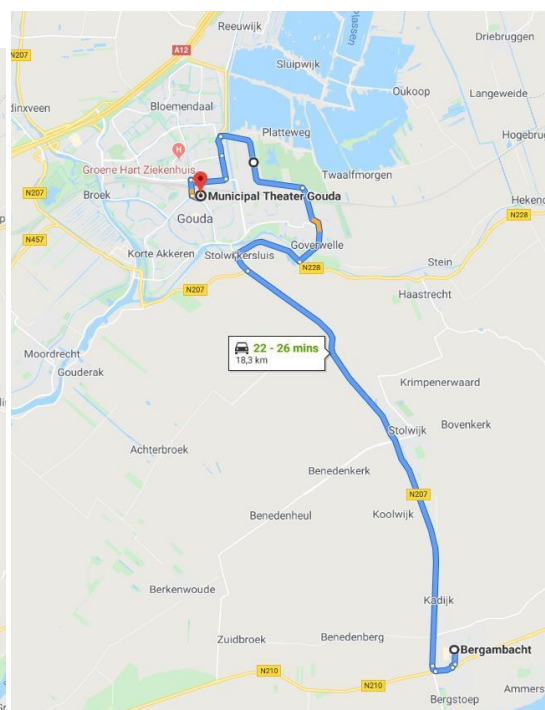
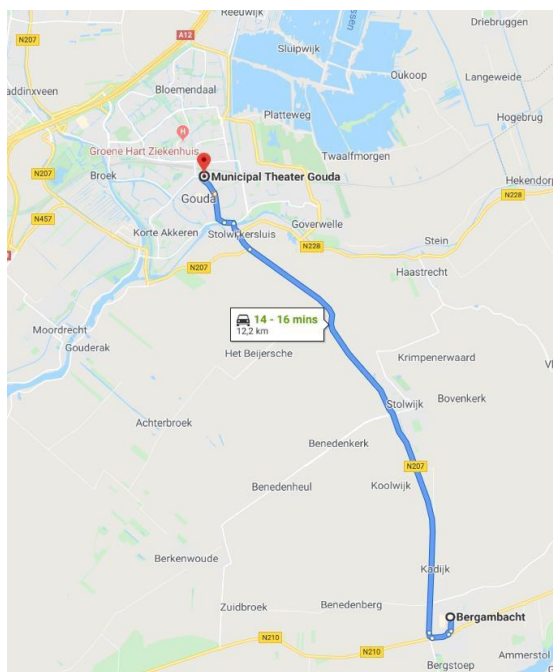
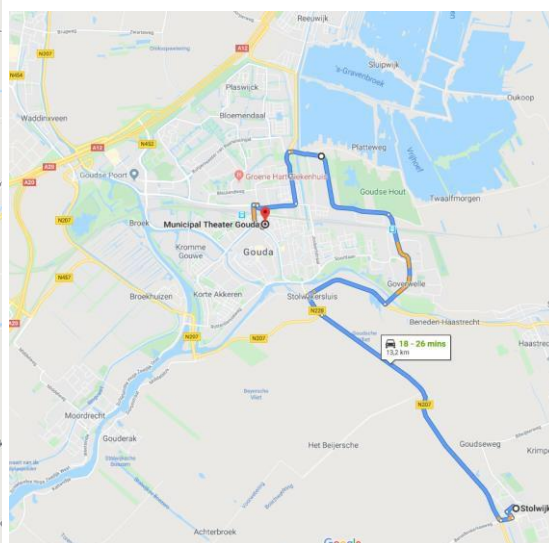
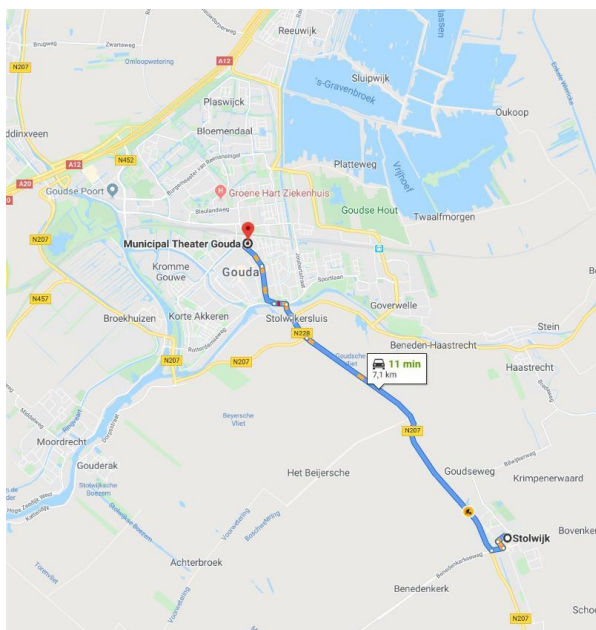
Haastrechtse brug naar de Schouwborg is het relatief ver omrijden (6x zo ver). Voor de mensen die echter nabij de Haastrechtse brug wonen is fietsen veel aantrekkelijker en sneller, die zullen dus niet met de auto gaan als daartoe geen noodzaak is. Voor inwoners van Haastrecht en Oudewater is de omrijdafstand naar de schouwborg alweer beperkter, omdat de Goudse Houtsingel al meer op hun route ligt. Voor inwoners van Stolwijk of Bergambacht, die wel uit de geschetste richting komen, is de toename van het aantal voertuigkilometers wel groot, maar relatief gezien minder dan geschetst wordt omdat ze van grotere afstand komen (respectievelijk 1,8x en 1,5x verder i.p.v. 6x). Ook is er een kortere omrijdroute mogelijk bij het voorliggende VCP dan in het plaatje geschetst wordt. Vanaf de Goudse Houtsingel blijft het bij invoering van het voorliggende VCP mogelijk naar de Bodegraafsestraatweg af te slaan.

Verder kan afgevraagd worden om hoeveel autoritten dit gaat, en stimuleren we hiermee een gedragsverandering. Op een schouwborgavond komen bezoekers uit alle windrichtingen en voornamelijk uit Gouda. In veel gevallen kunnen mensen ook voor een andere bestemming of parkeerlocatie kiezen, waarmee omrijdafstanden beperkt kunnen worden.

Voor bezoekers vanuit Stolwijk en Haastrecht wordt het bijvoorbeeld ook aantrekkelijker om bij Klein-Amerika te parkeren en vanaf daar naar de schouwborg te lopen (ca 7-10 min). Dat is een prima loopafstand, is gezond, in veel gevallen sneller dan omrijden, en daarmee wordt het aantal voertuigkilometers in verblijfsgebieden en Gouda beperkt. En voor de schouwborg geldt ook dat een deel van de bezoekers eerst nog een hapje in de stad eet, waarbij geldt dat Klein Amerika

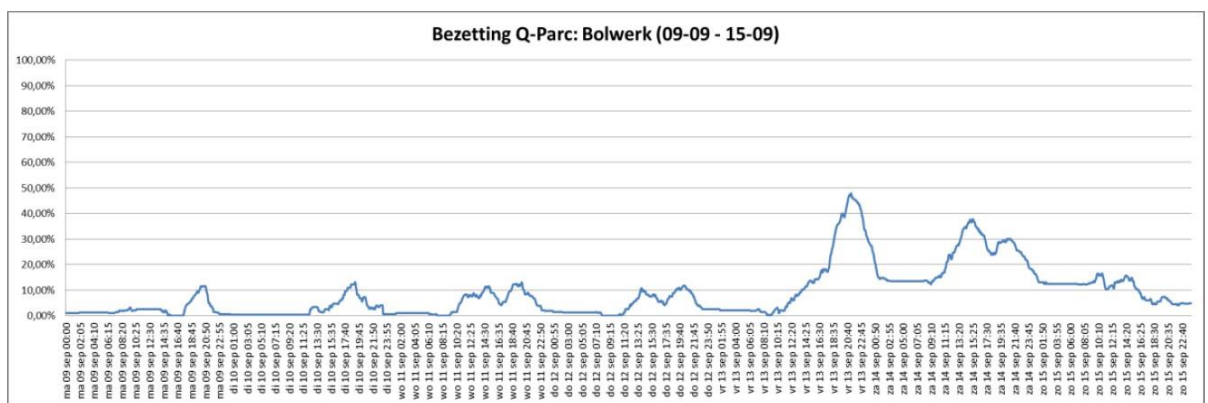
vanuit Stolwijk en Haastrecht een aantrekkelijke parkeerlocatie is. Maar ja, een deel van de mensen krijgt te maken met omrijafstanden.

In de komende periode zal het VCP aangescherpt en verbeterd worden door de gesprekken die we gaan voeren met bewoners, ondernemers en andere stakeholders. De effecten van het aangepaste plan kunnen weer totaal anders zijn dan het voorliggende maatregelenpakket.



4. We willen de binnenstad autoluwer maken omdat het ruimtebeslag van rijdend en stilstaand verkeer op onze historische binnenstad zeer groot is. Met het autoluwer maken van de binnenstad willen we de binnenstad aantrekkelijker maken doordat er meer ruimte ontstaat voor groen, voor verblijven, voor aantrekkelijke verblijfskwaliteit, voor extra terrassen, voor evenementen. Daarmee verwachten we ook meer bezoekers naar de binnenstad te trekken, wat goed is voor onze lokale ondernemers. Deze effecten laten zich heel moeilijk kwantificeren, maar er zijn veel positieve praktijkervaringen vanuit andere gemeenten en binnensteden.

Bovendien zorgen we voor voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers die met de auto komen, dat is een zeer belangrijke randvoorwaarde voor een autoluwe binnenstad, wat we ook altijd hebben gecommuniceerd hierbij. Inmiddels hebben we ook cijfers van de bezetting van de parkeerlocaties (onderzoek Technolution), waarmee we inzicht hebben in de restcapaciteit. Als voorbeeld hieronder het gebruik van de Bolwerkgarage.



Hiermee kunnen we met een kwantitatieve onderbouwing komen van de haalbaarheid van een autoluwe binnenstad en de eventuele noodzaak voor extra parkeergelegenheid. De cijfers leren

ons dat er op diverse parkeerlocaties op verschillende momenten nog restcapaciteit is. Deze restcapaciteit willen en kunnen we beter benutten (bijvoorbeeld met een goed parkeerverwijssysteem en tariefstelling) maar als blijkt dat extra parkeercapaciteit nodig is dan geven we dit als belangrijke randvoorwaarde mee aan de raad. In de plannen is reeds over een mogelijke nieuwe parkeerlocatie in de zuidwesthoek gecommuniceerd.

## 8 Verslag mobiliteitsoverleg 10 februari 2020

Locatie: Huis van de Stad  
Aanvang: 16.00 uur

Deelnemers:

Namens gemeente Gouda: wethouder Niezen (HN), Paul Weststrate (PW), Mette Corsel (MC)

Namens ondernemers: Nico Voogt (NV), Gerard van Erk, Jan Willem van der Wolf (JW), Lennart van Gastel, Gerben Roskam, Peter van Vliet, Hilde Beekes - verslag

### 1. Opening

Ter voorbereiding van dit Mobiliteitsoverleg heeft Gouda onderneemt een notitie opgesteld. De gemeente Gouda heeft hierop schriftelijk gereageerd. In dit overleg wordt de notitie en de antwoorden daarop besproken waarna de vraag: "hoe nu verder" centraal staat.

### 2. Verslag overleg 12 december 2019

Zonder wijzigingen vastgesteld

### 3. Bespreking notitie GO van 21 januari en reactie gemeente Gouda van 4 februari

NV merkt, namens GO, op dat de manier waarop de gestelde vragen beantwoord worden niet correct is. Bij het beantwoorden zijn niet de originele vragen uitgangspunt, maar een samengestelde verkorte weergave van de vragen, met een verwijzing naar het document waarin de originele vragen zijn verwoord. Daarnaast is uitgangspunt in de beantwoording de voorkeursvariant van het VCP terwijl in de gesprekken meermaals is aangegeven dat dit niet het gewenste startpunt van het participatietraject is.

PW geeft in het antwoord hierop aan dat de wethouder aan heeft gegeven, gezien het vastgestelde Mobiliteitsplan, hier toch vanuit te willen gaan met dien verstande dat de uitkomst van het participatietraject een andere kan zijn.

GO constateert dat de beantwoording van de vragen over feiten en cijfermatige onderzoeksuitkomsten onbeantwoord blijven. Om scenario's te kunnen vergelijken is classificatie van uitkomsten nodig, wanneer is iets goed of niet goed in het bereiken van de gestelde doelen? De onderbouwing van de criteria ontbreekt.

Daarnaast worden in het voorkeursscenario aannames gedaan; Het verminderen van de CO2 uitstoot is hiervan een voorbeeld; minder verkeer door de binnenstad levert besparing op. GO stelt juist dat omrijden (en dus meer km's rijden)t.g.v. de voorkeursvariant meer uitstoot oplevert en daar lijkt onvoldoende rekening mee gehouden te worden. Ook de onderbouwing van de vermeende positieve effecten bij het weren van bezoekers uit de binnenstad ontbreekt. De door ons gestelde vragen hierover zijn onbeantwoord gebleven

Kortom Gouda Onderneemt wil oordelen en adviseren op basis van feiten niet van aannames.

Om het participatie traject met GO goed in te zetten is het van belang het eens te worden over het doel, de ambities. Het Mobiliteitsplan 2017 met daaraan het gekoppelde amendement zoals door de gemeenteraad is vastgesteld, is leidend maar positieve en negatieve effecten moeten in balans blijven, wederom op basis van vooraf benoemde criteria.

Gouda Onderneemt vraagt daarom aandacht voor het 'Laddermodel' zoals dat ook in het MP is beschreven. Daarin staat een opbouw van maatregelen die bijdragen aan mogelijke oplossingen van de voorliggende punten. Begin met aanpassing van de bewegwijzering, die nu nog doorgaand verkeer, dat buiten de stad moet zijn, de singels opleiden. Richt rond- en randwegen zo in dat op deze wegen de doorstroming verhoogd wordt en de routes voor de gebruikers, qua tijd, sneller is en daardoor de singels gaan mijden. Diverse voorstellen voor andere

oplossingen dan "knips" zijn meermaals aangedragen. Gouda Onderneemt is het eens met de gestelde doelen vanuit het MP 2017, verbeteren verkeersveiligheid en verminderen CO2 uitstoot, maar geeft de voorkeur aan het eerst proberen van andere oplossingen.

MC licht toe dat met het VCP niet bedoeld is om alle voorgestelde maatregelen in een keer uit te voeren. Het is juist de bedoeling eerst kleine maatregelen in te voeren, dan het effect te meten en wanneer de resultaten niet voldoende zijn pas de volgende stap door te voeren.

NV merkt op dat uit het kenteken onderzoek is gebleken dat een relatief klein deel van het verkeer in de binnenstad als doorgaand verkeer te benoemen is. Het weren van dit verkeer zal dus waarschijnlijk ook minder effect hebben dan verwacht. Dit zal ook van invloed zijn op de effecten van de "knips"

MC geeft aan dat ook de gemeente vanuit aanvullend onderzoek, nieuwe informatie heeft, die nog nader bekeken moet worden. Ook cijfers over de CO2 uitstoot komen binnenkort beschikbaar. Op basis van de verwachtingen, gebaseerd op de expertise van deskundigen, zullen maatregelen nodig zijn die verder gaan dan die in het laddermodel voorgesteld worden.

Gezien het bovenstaande licht de vraag voor of het nodig is de start van het participatietraject uit te stellen tot al het feiten materiaal verzameld is of dat vast begonnen kan worden en de overleggen gaande weg met de informatie kunnen gaan werken.

Gouda Onderneemt is terughoudend. Deze terughoudendheid komt voort uit het niet voldoende ervaren van het openstaan door de gemeente voor andere oplossingen dan het voorkeursscenario.

PW merkt op dat er soms onduidelijkheid lijkt te zijn over VCP (Verkeer Circulatie Plan) versus voorkeursscenario. Hij stelt voor de naam VCP los te koppelen van het voorkeursscenario en deze te blijven gebruiken voor een gezamenlijke uitkomst.

Gouda Onderneemt ziet dat anders en oppert VCVP, Verkeers Circulatie Verbeterings Plan. Opnieuw wordt samen met de gemeente benadrukt dat we uit te gaan van de ambities in het mobiliteitsplan en het gemeenschappelijk doel dat te willen bereiken en te bepalen hoe dat het beste kan. De criteria wanneer een doel bereikt is moeten worden vastgelegd in het stappenplan voor participatie.

Met verwijzing naar de opmerkingen van MC: het is juist de bedoeling eerst kleine maatregelen in te voeren, dan het effect te meten en wanneer de resultaten niet voldoende zijn pas de volgende stap door te voeren” is het dus van grootste belang om aan te geven welke stappen dit zijn, in welke volgorde en wanneer bepaald wordt welk resultaat de genomen stappen hebben. Hierna pas, in overleg, te bepalen of dan welke stappen moeten volgen. Gouda Onderneemt hecht er aan te melden dat bij de discussie over verwachtingen op basis van expertise van deskundigen mogelijk de indruk is ontstaan dat de kennis en kunde van MC, als verkeersdeskundige, ter discussie zou staan. Daarvan is uitdrukkelijk geen sprake.

JW zal namens de mobiliteitscommissie van Gouda Onderneemt nogmaals een aantal vragen herhalen waar nog geen duidelijk antwoord op is gegeven maar wel van belang zijn voor het vervolg van de participatie traject. Daarnaast stemmen MC en JW gezamenlijk een nieuwe datum af voor een vervolg Mobiliteitsoverleg.

## 9 Verslag eerste bijeenkomst Gouda Onderneemt

|            |   |                           |                                                                                           |
|------------|---|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Datum      | : | Vrijdag 11 september 2020 |                                                                                           |
| Tijd       | : | van 10:00 tot 12:05       |                                                                                           |
| Locatie    | : | Le Patapouf, Gouda        |                                                                                           |
| Aanwezigen | : | Mette Corsel              | Projectleider, gemeente Gouda                                                             |
|            |   | Marco de Baat             | Verkeerskundige,<br>GoudappelCoffeng                                                      |
|            |   | Paul Weststrate           | Voorzitter, Awareness                                                                     |
|            |   | Jim Pedd                  | Verslaglegging, Awareness                                                                 |
|            |   | Hilde Beekes              | Secretariaat Gouda Onderneemt                                                             |
|            |   | Jan Willem van der Wolf   | Programmamanager Gouda<br>Onderneemt                                                      |
|            |   | Gerard van Erk            | Secretaris Gouda Onderneemt                                                               |
|            |   | Marco Steenwinkel         | (penningmeester Samenwerkende<br>Ondernemersverenigingen Gouda<br>in de binnenstad - SOG) |
|            |   | Marcus Schuchmann         | O.a. voorzitter<br>ondernemersvereniging Kromme<br>Gouwe                                  |
|            |   | Nico Voogt                | Voorzitter Gouda Onderneemt                                                               |
|            |   | Teun Bokhoven             | Voorzitter duurzaamheidsplatform<br>Gouda                                                 |
|            |   | Hans van Aalst            | Centrummanager SOG                                                                        |
|            |   | Lennart van Gastel        | Vertegenwoordiger Koninklijke<br>Horeca Nederland (KHN)                                   |
| Afwezigen  | : | Peter van Vliet           |                                                                                           |
|            |   | E.C. Lafaber              |                                                                                           |
|            |   | Gerard van Nieuwpoort     |                                                                                           |
|            |   | Gerben Roskam             |                                                                                           |

Bijlagen: Presentatie gemeente Gouda

### 1. Opening en mededelingen

De voorzitter heet de aanwezigen van harte welkom. Hij memoreert dat Gouda Onderneemt (GO) eerder met de gemeente heeft overlegd over het onderwerp verkeerscirculatieplan, in het kader van hun normale periodieke overleggen met de wethouder. Vandaag is echter wel de eerste officiële bijeenkomst met GO in de formele tweede ronde van participatie voor een te formuleren verkeerscirculatieplan. De procesaanpak is eind vorig jaar vastgesteld, maar de corona-uitbraak heeft tot een aanzienlijke vertraging geleid in de start van de bijeenkomsten.

Deze tijd is wel benut om verdergaand onderzoek te doen naar huidige en toekomstige verkeerssituaties en verdere aanscherping en detaillering van verkeersmodellen.

### 1. De agenda

Vervolgens presenteert de voorzitter de agenda van de avond:

- Welkom en mededelingen
  - Toelichting op het proces door voorzitter
  - Toelichting verkeerskundige Goudappel Coffeng
  - Eerste reactie GO-leden
  - Discussie
- Einde eerste bijeenkomst

### 2. Toelichting op het proces door de voorzitter

Er is volgens de voorzitter vorig jaar veel over het verkeerscirculatieplan en het voorkeursscenario van het college van burgemeester en wethouders gesproken. Dat is echter niet het uitgangspunt van de participatie die nu plaatsvindt. Het Mobiliteitsplan dat door de raad is vastgesteld, staat wel centraal. Het is de bedoeling om de beleidsdoelen uit dat plan uit te werken tot een zo goed mogelijk afgewogen nieuw verkeerscirculatieplan, dat op voldoende draagvlak kan rekenen. We bekijken en bespreken daarbij bekende en nieuwe maatregelen met hun effecten en onderlinge samenhang. Het is aan Gouda Onderneemt om te onderzoeken hoe zij vindt dat de doelen van het Mobiliteitsplan kunnen worden bediend. Het VCP dat uiteindelijk aan de raad wordt aangeboden, zal stapsgewijs uitgevoerd worden. Er is op verzoek van Gouda Onderneemt een eigen processpoor opgezet voor de participatie. Aan het ene spoor neemt de Denktank met bewoners en belangenorganisaties deel en Gouda Onderneemt vult het tweede spoor. Zo snel als dat mogelijk is, wordt geprobeerd de twee sporen samen te brengen. Zodat dan gekeken kan worden waar eventueel consensus over bestaat of mogelijk is ten aanzien van het maatregelenpakket, en waarover de groepen het niet eens worden. Aan het einde van de rit is er dan hopelijk zoveel mogelijk consensus. Zo veel mogelijk eensgezindheid is in het belang van de deelnemers: als college en raad in hun politieke besluitvorming niet selectief kunnen 'shoppen' uit een veelheid van standpunten, dan is de invloed van de deelnemers aan de participatie op het eindresultaat des te groter.

De deelnemerslijsten en verslagen van sessies zullen tussen de twee sporen uitgewisseld worden. Bovendien is het de bedoeling dat de contactgegevens en namen van vertegenwoordigers in beide groepen op de site van de gemeente worden gepubliceerd. Dat maakt het voor overige belangstellenden (inwoners en ondernemers) mogelijk om onderweg via die vertegenwoordigers eventuele inbreng te leveren op de plannen.

De voorzitter vraagt aan de aanwezigen of zij hiermee kunnen instemmen. Platform Gouda Onderneemt stemt hiermee in.

- Een van de deelnemers vraagt waarom de agenda voor de Denktank afwijkt van die van Gouda Onderneemt.

De voorzitter legt uit dat dit een gevolg is van verschil in startpositie: De Denktank komt voor het eerst bij elkaar in deze vorm over dit onderwerp, terwijl Gouda

Onderneemt een kennisvoorsprong heeft. Bovendien heeft GO eerder al een aantal concrete vragen en kwesties op tafel gelegd die zo snel en zo goed mogelijk worden geadresseerd. Ook dat bepaalt de inhoud van de sessie en de presentatie van de gemeente samen met Goudappel Coffeng. Om die redenen is besloten aan de hand van het verloop van het proces de agenda te bepalen.

- De voorzitter memoreert dat beide groepen wordt gevraagd hun achterbannen te informeren over de inhoud en voortgang van het participatieproces. Zodat zij de volgende keer de reacties van die achterbannen kunnen inbrengen. Daarvoor worden het verslag van de bijeenkomst en de presentatie van de gemeente beschikbaar gesteld. Deze dienen als ondersteuning van de toelichting naar de achterbannen.  
De voorzitter onderstreept dat beide participatiegroepen in een veilige setting vrijuit moeten kunnen praten, zonder dat daarvan in de communicatie naar buiten misbruik wordt gemaakt. Hij vraagt de aanwezigen daarom prudent om te gaan in de communicatie met de buitenwereld.  
Daar wordt instemmend op gereageerd. Nico Voogt, voorzitter van Gouda Onderneemt, merkt wel op dat ook te verwachten van de overheid.
- Jan Willem van der Wolf (programmamanager Gouda Onderneemt), programmamanager van Gouda Onderneemt, vraagt waarom wethouder Hilde Niezen er niet is. De voorzitter licht toe dat de wethouder niet aanwezig is bij deze sessies. Zij zal op enig moment de uitkomsten van het proces in ontvangst nemen en daar een standpunt over innemen, geadviseerd door haar ambtenaren.  
De heer Van der Wolf vraagt of er een toezegging van de wethouder kan komen dat ook zij in de communicatie prudent met de buitenwereld om zal gaan.  
De voorzitter zegt daar wel van uit te gaan, maar zal het aan de wethouder vragen.
- Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, vraagt of de gezamenlijke bijeenkomst met de Denktank al in december moet plaatsvinden, of dat dit een indicatief streven is. Hij vindt dat de druk er namelijk wel erg op zit zo.  
De voorzitter vertelt dat het streven is om wanneer het mogelijk is de twee sporen bij elkaar te brengen. In verband met de planning op weg naar een raadsbesluit voor de zomer van 2021 is dat inderdaad het liefst voor het kerstreeces.  
De heer Van Erk vraagt daarop of dit dan afhangt van de inhoud en de snelheid van het proces en dus niet van de gemeenteraad.  
Dat wordt bevestigd door de voorzitter. Hij acht de planning echter goed haalbaar als beide groepen zich daarvoor inzetten..

### 3. Toelichting verkeerskundige Goudappel Coffeng

De heer Marco de Baat van Goudappel Coffeng geeft een toelichting (zie de bij het verslag gevoegde presentatie).

- Nico Voogt (vz namens Gouda Onderneemt) vraagt of het verkeersberaad in de Denktank zit.  
Mette Corsel, projectleider van Gemeente Gouda, vertelt dat dit niet het geval is. Rover, GAB en de Fietzersbond nemen plaats in de Denktank, maar Arriva en de

hulpdiensten zitten in het verkeersberaad en worden los geïnformeerd over de voortgang van de Denktank.

Daarop vraagt de heer Voogt of alle communicatie die naar het verkeersberaad gaat en betrekking heeft tot het VCP, ook rechtstreeks naar Gouda Onderneemt kan gaan. Nu is het namelijk soms zo dat dit enkel gebeurt dankzij de aanwezigheid van Jan Willem van der Wolf (programmamanager Gouda Onderneemt) in het verkeersberaad. Zij willen dus graag rechtstreeks de informatie ontvangen van de gemeente.

De heer Corsel zegt dit toe.

De voorzitter vraagt daarop of er een bepaalde rolverdeling is onder de aanwezigen binnen Gouda Onderneemt. (*N.B. Deze is verwerkt in de toevoeging achter de namen van de aanwezigen*). Na een korte voorstelronde vraagt de voorzitter de groep om in het kader van het verkeerscirculatieplan aan te geven welke belangen zij in het bijzonder willen behartigen. Gouda Onderneemt verwijst hiervoor naar de missie, visie en strategie van dit platform op de eigen website (<https://www.gouda-onderneemt.nl/vereniging>).

Daarop gaat de heer De Baat verder met zijn presentatie. Het is vooral een verdieping van wat eerder besproken is. Enkel de dia's waar vragen over gesteld zijn, of opmerkingen gemaakt zijn die niet op de dia's terug te vinden zijn, nemen we op in dit verslag. Voor de rest van de presentatie verwijzen we u naar de bijlage.

adviesbureau  
mobilitair  
**Goudappel  
Coffeng**

## Stap 2: Oplossen knelpunten randweg door aanpassing kruispunten (met extra capaciteit)

- In gesprek met provincie over maatregelen N207
- Zorgt echter niet voor verluwing binnen de randweg (extra maatregelen binnen randweg nodig)

Beoogde maatregelen aan randwegen



Maatregelen verbeteren de doorstroming op de randweg



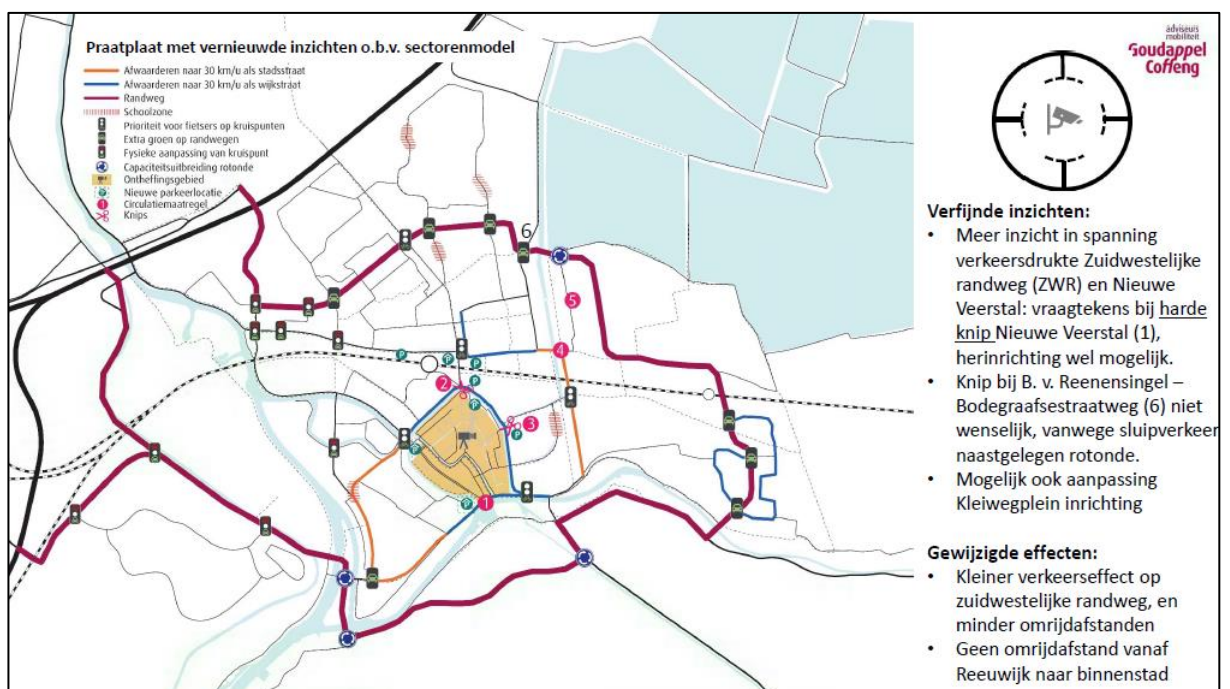
Ochtendspits

Bij autonome groei van het verkeer – rekening houdend met alle bekende uitbreidingsplannen en ontwikkelingen in Gouda die verkeerseffecten hebben – hebben de randwegen onvoldoende capaciteit. Knelpunten op de randwegen kunnen opgelost worden door rotondes aan te passen. Op de N207 en N457 bij Westergouwe liggen nu drie rotondes,

die meer capaciteit opleveren als zij worden omgevormd tot kruispunten met verkeerslichten.

- De heer Marco Steenwinkel (penningmeester SOG) vraagt waarom vroeger gekozen is voor rotondes, terwijl nu gezegd wordt dat kruispunten met verkeerslichten beter zijn.

Het antwoord op die vraag is meerledig. Rotondes leveren - tot een bepaalde intensiteit van de verkeersstromen - een betere doorstroming. De heer Corsel veronderstelt dat tijdens de aanleg onder verantwoordelijkheid van de provincie, mogelijk onvoldoende rekening gehouden is met de mate en snelheid waarmee het verkeer zou toenemen. Volgens de heer De Baat ligt deze weg er al ruim vijftig jaar. Het verkeer is in die tijd stapsgewijs toegenomen. Bij voorbaat overdimensioneren van dit soort wegen is een heel kostbare aangelegenheid en dus is het vooral een kwestie van investeren op het juiste moment. Hoe dan ook is hier duidelijk te zien dat het aanleggen van kruisingen met verkeerslichten op de N207 waar nu rotondes liggen, zorgt voor grotere druk op de zuidwestelijke randweg. Daar zijn dan aanpassingen nodig om de verkeersdoorstroming op peil te houden.



Afgelopen periode is ook nader ingezoomd op de verkeerseffecten van VCP-maatregelen op de Zuidwestelijke Randweg. In fase 1 waren er al maatregelen voorzien aan de randwegenstructuur, maar mogelijk niet goed onderbouwd en toegelicht. Er is een ambitie om de Nieuwe Veerstal als rand/onderdeel van de binnenstad aantrekkelijker te maken en de verbinding tussen binnenstad en de IJssel te versterken. Hiervoor is een afname van de verkeersdruk wenselijk/nodig. In het sectorenmodel was daarvoor een knip opgenomen op de Veerstal-route. Die voor een forse verkeerstoename op de Zuidwestelijke randweg zorgt. Ook dat was aanleiding om nader in te zoomen op de randwegen. Op basis van berekeningen met het verfijndere model blijken maatregelen aan de Zuidwestelijke randweg nu eerder

nodig te zijn dan in fase 1 geconcludeerd, en dat een harde knip op de Veerstal-route vooralsnog niet kansrijk lijkt te zijn. Een beperktere verluwing door herinrichtingsmaatregelen lijkt wel mogelijk te zijn, omdat de verkeerseffecten dan een stuk minder groot zijn, en met de beoogde maatregelen er enige restcapaciteit wordt gecreëerd die dergelijke effecten kan opvangen.

- De heer Lennart van Gastel (vertegenwoordiger KHN) vindt het goed dat er geëvalueerd en gereflecteerd wordt. Maar wat hem betreft was al het extra onderzoek niet nodig geweest omdat de uitkomsten al vanaf het begin duidelijk waren voor de aanwezigen. Hij voelt enige boosheid hierover.  
De voorzitter zegt dit gevoel te betreuren, maar vindt het tegelijk belangrijk dat nu de meningen en conclusies van GO hard zijn bevestigd in tellingen, berekeningen en verkeersmodellen. Hij acht dat nuttig voor de rest van het proces omdat het nu niet langer ter discussie staat.  
De heer Jan Willem van der Wolf (programmamanager Gouda Onderneemt) voegt daaraan toe dat Gouda Onderneemt vanaf het begin ook heeft gezegd 'meten is weten'. Hij hoopt dat het model is verbeterd en verfijnd, en is blij dat nu in elk geval dezelfde conclusie getrokken wordt.
- De heer Gerard van Erk vraagt wat nu de status is van de in het vorige VCP voorgestelde harde 'knippen'. Blijven die bestaan of worden er bijvoorbeeld verkeersvertragende maatregelen genomen zodat een harde knip niet meer nodig is?  
De heer De Baat antwoordt dat nu eerst wordt gedacht aan vertragende maatregelen. De volgorde van voorgenomen acties is, dat eerst gezorgd wordt voor voldoende capaciteit op (rand)wegen waar verkeer moet kunnen toenemen dat elders ontmoedigd of verminderd wordt. Daarbij wordt telkens gemeten en geëvalueerd hoe dat uitpakt, voordat eventueel voor aanvullende volgende maatregelen wordt besloten.
- De heer De Baat legt uit dat in het sectorenmodel bepaalde knips nodig waren, omdat dat het kernprincipe van deze variant was om verkeer door de wijken weg te halen en te bundelen op de randwegen. In dit participatieproces kunnen we nu naar nieuwe pakketten toewerken waar meer consensus over is. We gebruiken daarbij de inzichten van fase 1 en uit het aanvullend onderzoek van de afgelopen periode. We zoeken naar significante vermindering in de verkeersdruk op de wegen/woonstraten binnen de randwegen. Dat is moeilijk omdat de randwegen aan de buitenkant van Gouda ongunstig liggen. De route door de stad heen blijft voor een groot deel van het verkeer - ook bij herinrichting van die randwegen naar 30 km/u - de snelste en kortste weg. Dit kan betekenen dat er nog steeds een knip op een goed gekozen plek in enige vorm nodig kan blijven. Dat zullen we met elkaar onderzoeken.
- De heer Lennart van Gastel (vertegenwoordiger KHN) vraagt zich af hoe het proces precies in elkaar zit. Het plan lijkt te wijzen op de vijf punten uit het mobiliteitsplan van de gemeenteraad waar nog altijd naartoe gewerkt moet worden. Daarmee lijkt het alsof het proces eindigt met het sectorenmodel, wat het voorkeursmodel van de

wethouder is. De vraag is dus: is dit model het vertrekpunt en moet er vanaf daar gediscussieerd worden?

De voorzitter vertelt dat destijds een voorkeur is uitgesproken voor dat model, vanwege de politieke afweging die men toen maakte op basis van de effecten die het sectorenmodel zou hebben op de beleidsdoelen van het Mobiliteitsplan. Dat is nu losgelaten. We onderzoeken en bespreken met elkaar welk maatregelenpakket die beleidsdoelen het beste bedient en waarvoor voldoende draagvlak kan ontstaan. De uitdagen aan de twee groepen in het participatieproces is, om met elkaar zo'n integraal pakket te bedenken, daarbij gevoed door verkeersinzichten van Goudappel Coffeng.

De heer Van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) wil weten of de knips die blijven, leiden tot een nieuwe variant. De vraag is of de effecten wel goed geanalyseerd worden.

De heer Teun Bokhoven zegt dat daarin de crux ligt: de impact van een bepaalde maatregel moet goed geanalyseerd worden en dat zou modelmatig moeten gebeuren.

De heer Marco de Baat van Goudappel Coffeng zegt daar de volgende keer op in te zullen gaan.

- De heer Nico Voogt (vz namens Gouda Onderneemt) uit zijn zorgen. Voor een deel hoort hij herhalingen van zaken waarover al eerder met GO is gesproken. Hij is een beetje bang dat GO toch in het voorkeursscenario van het college gezogen wordt. De harde knips die daarin stonden, blijven staan en zo lijkt het alsof er richting het sectorenmodel geredeneerd wordt. Daar heeft de heer Voogt geen goed gevoel bij.
- De heer Teun Bokhoven (voorzitter Duurzaamheidsplatform Gouda) meent dat er twee problemen door elkaar lopen. Het eerste heeft te maken met de doorstroming van verkeer, dat via de randweg opgelost moet worden. Het tweede probleem gaat over het sectorenmodel en dus minder over de doorstroming. Het gaat daarmee om twee verschillende thema's met elk een eigen set aan parameters aan de hand waarvan een oordeel geveld moet worden. Het gaat erom hoe de binnenstad op een goede manier bereikbaar gemaakt wordt. Dat is goed te doen, maar het gaat om andere issues voor de middenstand dan voor het verkeer op de randweg. De voorzitter geeft aan dit wel te begrijpen. Maar de randwegen hebben een zekere kwaliteit nodig om iets te kunnen doen voor de doorstroming in het centrumgebied. Goede doorstroming op de randweg is een voorwaarde om de andere doelstellingen in de binnenstad te realiseren. Wat de heer Bokhoven betreft, zouden de plannen voor de randwegen nu al in werking gezet worden. Volgens de voorzitter verwacht de gemeenteraad dat hen een voorstel wordt voorgelegd door het college, mede gebaseerd op de uitkomsten van dit participatieproces. Daarbij moet voldoende duidelijk zijn welke beleidsdoelen op termijn met dat plan gehaald kunnen worden. Er moet een stip op de horizon staan, waar naartoe gewerkt wordt. De route naar dat eindresultaat en het tempo worden

bepaald door in de goede volgorde stappen te zetten in die richting, en telkens te meten en beoordelen wat de effecten zijn, voordat de volgens stap wordt gezet. De heer Van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) benadrukt nogmaals dat de knippen onwenselijk zijn en dat die dan niet in het stappenplan moeten zitten.

- De heer Jan Willem van der Wolf (programmamanager Gouda Onderneemt) wil graag een toelichting op de zogenoemde 'Ladder van Verdaas' waarover gesproken is. Bij elke stap ziet hij monitoring en evaluatie van voorgestelde maatregelen. Vindt die monitoring en evaluatie plaats op het model, of gaat het om de daadwerkelijk meten en evalueren van genomen maatregelen?  
De heer De Baat van Goudappel Coffeng legt uit dat de gemeenteraad op een gegeven moment besluiten neemt over het stappenplan. Dat houdt ook in dat duidelijk zal zijn welke stappen op welk punt gezet worden, het gaat dus om inschatting vooraf van de effecten op basis van modellen, en monitoring achteraf van de echte maatregelen.
- De heer Jan Willem van der Wolf (programmamanager Gouda Onderneemt) reageert op een opmerking dat de Goudse Houtsingel en de Goverwellesingel niet gemakkelijk te nemen zijn. Hij vindt dat een te gemakkelijke conclusie. Het is wat hem betreft belangrijk om de route op de Joubertstraat te ontlasten via groene golven en andere maatregelen op de randwegen.  
De heer de Baat van Goudappel Coffeng legt uit dat verschillende maatregelen zijn onderzocht om de aantrekkelijkheid van de randweg (boven de route binnendoor) te vergroten. Zo zijn verbeteringen aan de randweg doorgevoerd om de doorstroming te verbeteren. Maar daaruit blijkt dat dit onvoldoende aanzuigende werking heeft. Dat raakt ook weer aan het feit dat de randweg aan de buitenkanten zijn gelegen, en een langere route vormen dan bepaalde routes door de stad heen. Ondanks de hogere snelheid die je op de randwegen kunt behalen, blijven de wegen door de stad heen aantrekkelijk voor veel verkeer.
- De heer De Baat legt uit dat gekeken is naar de effecten van doseren van verkeer aan de randen (conform het mobiliteitsplan), zodat hiermee gestimuleerd wordt dat verkeer op de randweg blijft. De berekeningen laten zien dat de opstelstroken van de randwegen hierdoor vollopen en de vertraging terugslaat waar je het niet wilt hebben. Vervolgens vraagt de voorzitter aan de heer De Baat om uit te leggen hoe opstelstroken werken. De heer De Baat stelt dat er in het model verkeerspunten, opstelstroken en verkeerslichten zijn opgenomen. Je ziet echter op bepaalde plekken zoals de Koningin Wilhelminaweg en het Sluiseiland dat die stroken onvoldoende lengte hebben en dat daardoor de capaciteit van wat het kruispunt kan verwerken per groencyclus beperkt is. Het verkeer kan onvoldoende bufferen, waardoor al snel sprake is van fileterugslag op de doorgaande rijrichtingen. Als er wel voldoende breedte is voor een extra opstelstrook, dan kan de verwerkingscapaciteit van het kruispunt – en daarmee van de aanvoerwegen – sterk toenemen. Dat is ook onderzocht, maar niet overal is voldoende ruimte, en de beschikbare lengte blijft vaak beperkt vanwege de opbouw van het wegennet.

- De heer Gerard van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) vraagt of het besluit om te knippen pas in de laatste fase genomen zal worden.  
De heer Marco de Baat van Goudappel Coffeng bevestigt dat dit de laatste maatregel zou zijn om verkeer op de randwegen te houden. Echter als blijkt dat andere maatregelen niet voldoende effect hebben, kom je toch bij knippen uit of moet geconcludeerd worden dat de ambitie niet haalbaar is.  
De heer Van Erk vraagt daarna of als er andere knips opdoemen als mogelijke maatregelen, dit dan leidt tot een nieuwe analyse en een nieuw proces van besluitvorming.  
De heer Mette Corsel van gemeente Gouda legt uit hoe het proces met de gemeenteraad werkt. Die behoeft een eindbeeld met een voorkeursvariant, maar bij elke tussenstap is sprake van een go/no go-moment waarin de raad wordt betrokken. Gebaseerd op de effecten van de tot dan toe genomen maatregelen. Telkens zal dan ook budget moeten worden vrijgegeven voor de volgende set maatregelen. Op die manier is sprake van een gefaseerd, zorgvuldig en beheersbaar stapsgewijs proces. Het VCP is een dusdanig omvangrijk project met substantiële investeringskosten, dat de raad niet in een keer gevraagd kan worden met het gehele plan en alle investeringen in te stemmen. Dus wordt het plan opgeknipt in meerdere faseringstappen.  
De voorzitter stelt dat er nu met elkaar aan een eindbeeld gewerkt wordt, dat de beleidsdoelen het beste bedient en waar voldoende draagvlak voor kan ontstaan. Er wordt stapsgewijs gekeken wat nodig is om tot dat eindbeeld te komen.
- De heer Nico Voogt (vz namens Gouda Onderneemt) wil graag weten of alle nieuwe verkeersdata zoals nu in de modellen is gestopt, ook voor GO beschikbaar is. Zodat het verkeersbureau dat GO heeft ingeschakeld daarmee aan de slag kan.  
De heer Marco de Baat zegt dat de data en de uitkomsten gedeeld kunnen worden.
- De heer Marco Steenwinkel (penningmeester SOG) wil graag weten of de praatplaat de basis voor het volgende gesprek vormt.  
Volgens de voorzitter is dat niet het geval. Op basis van dit overleg worden effecten van bijvoorbeeld het wegnemen van de twee knips doorberekend in het model. Daarmee verandert de praatplaat. We gaan telkens kijken aan de hand van de ideeën in dit overleg wat goed en wat minder goed zou kunnen werken.
- De heer Nico Voogt (vz namens Gouda Onderneemt) wil graag met betrokkenen en ondernemers in gesprek gaan. In die gesprekken staan de presentaties die gegeven worden wel centraal. Mag die informatie gedeeld worden?  
De voorzitter bevestigt dat, maar onderstreept dat verslag en presentatie bedoeld zijn ter ondersteuning van het informeren van de achterban, maar niet door op de zendknop te drukken. Het is cruciaal dat de hier aanwezige leden de achterban mondeling informeren inclusief alle context en nuances.

De voorzitter sluit om 12:05 de bijeenkomst met de afspraken:

- Deelnemers ontvangen de presentatie (*inmiddels al toegezonden*)
- Deelnemers ontvangen zo snel mogelijk het concept-verslag

- Platform GO informeert de achterban
- Een datum voor de volgende sessie wordt zo snel mogelijk bepaald
- De volgende bijeenkomst komt Goudappel Coffeng onder meer met de resultaten van het gewijzigde sectorenmodel en een toelichting op de gewenste netwerkstructuren voor autoverkeer, fietsverkeer en busroutes.

-\*-

NOTA BENE – 19 oktober 2020: Naar aanleiding van de eerdere conceptversie van dit verslag heeft Gouda Onderneemt op 6 oktober een reactie gestuurd: *“Reactie op verslag Awareness 1e part.bijeenkomst”*.

Dat heeft – na bespreking van de reactie in de tweede bijeenkomst met Gouda Onderneemt op 7 oktober - geleid tot aanpassingen in dit definitieve verslag.

Een aantal andere punten uit de reactie-notitie van Gouda Onderneemt is (nog) niet beantwoord.

Gouda Onderneemt wenst dat hun reactie-notitie integraal onderdeel uitmaakt van dit verslag van de 1<sup>e</sup> sessie.

Dat is in letterlijke zin niet mogelijk (noch technisch gesproken, noch wat betreft gescheiden verantwoordelijkheden voor de inhoud van de twee documenten).

De lezer van dit verslag dient daarom de notitie van Gouda Onderneemt te beschouwen als onlosmakelijk gekoppeld aan dit verslag.

## 10 Bijlage: Reactie op verslag Awareness eerste part.bijeenkomst

| Correctheid weergave in verslag |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Blz 2                           | namen en contactgegevens van vertegenwoordigers op de site van de gemeente. Voor alle deelnemers van Gouda Onderneemt geldt dat zij als Gouda Onderneemt en via Gouda Onderneemt bereikbaar zijn, dus via <a href="mailto:info@gouda-onderneemt.nl">info@gouda-onderneemt.nl</a> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Blz 3                           | Creëren van veilige setting – Het op persoon toewijzen van vragen en opmerkingen in de notulen terwijl deze gedeeld worden met de andere participatiegroep/denktank is strijdig met vrijuit kunnen praten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Blz 4                           | <p>Passage in verslag:<br/>De voorzitter vraagt daarop of er een bepaalde rolverdeling is onder de aanwezigen binnen Gouda Onderneemt. (N.B. Deze is verwerkt in de toevoeging achter de namen van de aanwezigen in het begin van dit verslag). Na een korte voorstelronde vraagt de voorzitter de groep om in het kader van het verkeerscirculatieplan aan te geven welke belangen zij in het bijzonder willen behartigen. Na enig overleg komt men uit op "bereikbaarheid en doorstroming ten gunste van de vitaliteit van de economie in de regio".</p> <p>De missie, visie en strategie zijn op de website van Gouda Onderneemt zorgvuldig geformuleerd (zie <a href="https://www.gouda-onderneemt.nl/vereniging">https://www.gouda-onderneemt.nl/vereniging</a>) Een korte formulering volstaat niet en we hebben daartegen ook bezwaar.</p> |

| Inhoudelijke reactie op hetgeen besproken is ter aanvulling of verduidelijking. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Proces                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Werkwijze en planning participatie-groepen                                      | <p>De 2 groepen beginnen ieder op eigen spoor. Het tijdsplan voor de samenvoeging van de inzichten en resultaten is niet vastgelegd en niet leidend maar wordt wel als zo snel mogelijk en voor het kerstreces gepland. Dit is volgens het verslag mogelijk als beide groepen zich daarvoor inzetten. Echter de start van het participatietraject is uitgesteld omdat een dergelijk traject zich niet leent voor invulling via videoconferencing. Nu worden de vervolgssessie, als gevolg van de weer aangescherpte coronamaatregelen, toch via ZOOM gepland. Het lijkt erop dat het behalen van het gestelde tijdsplan toch leidend is boven de kwaliteit van het proces. Dat kan niet de bedoeling zijn.</p> <p>Het bovenstaande brengt ons nog op het volgende: U wenst in een zeer korte tijd (2,5 maand) te komen tot een gedragen voorstel aan de gemeenteraad. Dit is volgens ons niet realistisch gezien de vele onbeantwoorde vragen, onduidelijkheden en de vele variabelen. Hierbij moet u er ook rekening mee houden dat er afstemming moet plaatsvinden met de achterban van de verschillende verenigingen en mogelijke externe adviezen. Een tijdrovend proces. Uitgangspunt moet zijn dat zorgvuldigheid en daarmee kwaliteit voorop staat t.o.v. snelheid, zeker bij een dergelijk gecompliceerde vraagstelling en de hiermee verband</p> |

|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                           | houdende grote financiële impact.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Uitgangspunt participatie | Op meerdere punten in het verslag wordt aangegeven dat het vcp en het voorkeurscenario niet het uitgangspunt zijn van de participatie die nu plaats vindt (blz 2 -punt 2, blz 6-reactie van voorzitter op vraag Lennart). Toch is het sectorenmodel, met wat aanpassingen op basis van voortschrijdend inzicht de praatplaat, is de presentatie van Goudappel Coffeng de onderbouwing van dat model en worden alle andere gepresenteerde opties als onvoldoende bestempeld. Dit leidt de "trechter" weer rechtstreeks naar de noodzaak het sectorenmodel. Dat is niet conform afspraak in het voortraject. De participatie moet leiden tot een breed gedragen en beste oplossing die proportioneel en in evenwicht is, waarbij niet nu al ongeacht de uitkomsten vast gehouden wordt aan het sectorenmodel. Wederom verwijzen wij naar de "ladder". Stap voor stap, met per stap evaluatie/beslis momenten op basis van de gerealiseerde effecten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Blz. 7                    | <p>Onder het punt de vraag van JW over de ladder van Verdaas staat in de reactie van de heer de Baat op de vraag van JW dat de gemeenteraad op een gegeven besluiten neemt over het stappenplan waarbij duidelijk zal zijn welke stappen op welk punt gezet worden op basis van een inschatting vooraf van de effecten van modellen en monitoring van de echte maatregelen.</p> <p>Echter Gouda Onderneemt is van mening dat het pas mogelijk is om te beoordelen en afwegingen te maken als de vermeende oplossingen volgens de "ladder" verlopen. Een stap doorvoeren, effecten meten, evalueren en dan bepalen van de vervolgstap. Daarbij is het van groot belang de bereikte effecten te beoordelen aan de hand van vooraf gestelde normen. Een breed gedragen en objectief toetsingskader is daarbij belangrijk: Hoe meten we? Wanneer is een probleem opgelost of is een volgende stap nodig en welk referentiekader wordt er gebruikt? Op basis van het afgesproken toetsingskader kan besloten worden of een volgende stap wenselijk is. Bij iedere vervolgstap op de "ladder" dient het voornoemde proces te worden herhaald. Tot op het moment dat de volgende maatregel disproportioneel is t.o.v. de vooraf gestelde normen.</p> <p>We zijn daarom van mening dat het vooraf vastleggen op doorvoeren van de gehele ladder op basis van een inschatting vooraf niet wenselijk is omdat de monitoring van de echte maatregelen daarmee hun functie verliezen.</p> <p>Daarnaast moet er een overzicht worden samengesteld welke maatregelen in welke volgorde worden genomen mede gebaseerd op een simulatie van kleine naar grotere impact op de verkeersstromen en van de bereikbaarheid. Van slimme VRI's, verkeersmanagement, verkeersborden, aanpassingen rondwegen</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | tot 1 of meer knippen/sectorenmodel etc. Hoe de effecten gemeten worden en daarna bezien of verdere maatregelen gewenst zijn op basis van de (nogmaals) nu onbekende grenswaarden. % omrijkilometers, CO2 uitstoot, omrijtijden, aantal max. voertuigen in een bepaald gebied, straat. etc. etc.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Openstaande vragen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p><i>Vraag Gemeente Gouda:</i><br/>Wij verzoeken u dringend om vanuit het platform Gouda Onderneemt uw eventuele reacties tevoren onderling af te stemmen en te aggregeren, zodat wij slechts <u>EEN (1) gezamenlijke reactie</u> van u ontvangen. Daarmee voorkomen we onder meer dat eventuele onderlinge tegenstrijdige reacties niet door ons kunnen worden verwerkt, omdat wij niet namens u de afweging kunnen maken wat in dat geval de door allen gewenste tekstwijziging moet zijn.</p>                                                                                            | <p><i>Antwoord Gouda Onderneemt:</i><br/>Wij stemmen onze reacties vanzelfsprekend intern af en daarmee zijn onze reacties tot op heden gebaseerd op een gezamenlijke mening en zienswijze. Vanzelfsprekend kunnen er in het vervolg verschillen van inzicht ontstaan. Dat is inherent aan een platform van verenigingen met een brede vertegenwoordiging van het bedrijfsleven met verschillende achtergronden en soms andere belangen. Dat zal in de andere commissies/beraden/denktank niet anders zijn.</p>                                                                                                                                                                                                     |
| <p><i>Vraag Awareness mbt toelichting op voorafgaand proces:</i><br/>Verder herinner ik u eraan dat op uw verzoek een (lieftst korte, compacte) tekst door u zal worden aangeleverd, waarmee u de voorgeschiedenis schetst van uw voorafgaande betrokkenheid bij de eerdere beraadslagingen over het onderwerp verkeerscirculatieplan. Wij zullen die toelichting dan toevoegen aan het verslag, zodat ook andere lezers (bijvoorbeeld de Denktankleden) meer context krijgen. Deze beoogde tekst zien wij ook graag zo snel mogelijk, dus graag voor de volgende bijeenkomst, tegemoet.</p> | <p><i>Antwoord Gouda Onderneemt:</i><br/>Kort formuleren van het vertrekpunt van de participatie van deze groep ten opzichte van andere groep is onmogelijk zonder onvolledig te zijn. Het overleg/proces mobiliteit is al ruim 2 jaar geleden gestart. Een start vanaf het eerste concept mobiliteitsvisie, amendement gemeenteraad, vele verslagen, vragen e.d. tot op heden. Dit kort en compact samenvoegen, terwijl alle uitgewisselde informatie nog steeds relevant is nagenoeg onmogelijk. De algemene formulering in het verslag (blz.1) geeft voldoende aan dat er voorgeschiedenis is. Gouda Onderneemt is graag bereid tot een mondelinge toelichting aan de andere groep als daar behoefte aan is.</p> |
| <p><i>Vragen Gouda Onderneemt:</i><br/>Wij verzoeken u wederom de door ons gestelde vragen van 7 april 2020 alsnog te beantwoorden, hetgeen tot op heden niet is gebeurd. Zie bijlage.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p><i>Vragen Gouda Onderneemt:</i><br/>→M.b.t. Rotondes versus verkeerslichten op de N207. Is nog onduidelijk welke varianten, met welke effecten het beste</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

zijn. Hoe wordt dit geconcretiseerd in de nieuwe modellen?  
→ Op de effecten van luchtkwaliteit zijn wij in de bijeenkomst niet ingegaan. In de presentatie wordt gesteld:  
-Verschuiving vindt plaats van autoverplaatsingen naar fietsverplaatsingen. De concurrentiepositie van de fiets wordt verbeterd met een VCP. Mate van verschuiving sterk afhankelijk van de maatregelen  
-Bij het sectorenmodel blijkt dat er geen significante effecten zijn op de luchtkwaliteit en de effecten van de omrijdbewegingen op de luchtkwaliteit zeer beperkt zijn.

Meer uitleg over bovenstaande conclusies is gewenst.

Verschuiving van autoverkeer naar fietsverkeer. Waar baseert u dit op en hoe worden deze effecten gekwantificeerd? De omrijdbewegingen zijn in km's substantieel naar wij aannemen. Hoeveel zijn deze? Tevens wordt de vergroening van het autopark meegenomen. Wat zijn de uitkomsten als deze niet meegeteld worden. Het lijkt erop dat de vergelijking mank, door bij een hogere aantal gereden km's de uitstoot per voertuig te verlagen om zo tot een lager uitstoot te komen. Beide berekeningen dienen uit te gaan van dezelfde uitstoot per km. Dat de uitstoot van voertuigen per km op termijn mogelijk lager wordt is in alle situaties gelijk.

## 11 Verslag tweede bijeenkomst Gouda Onderneemt

|             |                                                |                                                                                |
|-------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Datum:      | Woensdag 7 oktober 2020                        |                                                                                |
| Tijd:       | van 15:00 tot 17:00 uur                        |                                                                                |
| Locatie:    | Le Patapouf, Gouda                             |                                                                                |
| Aanwezigen: | Mette Corsel                                   | Projectleider, gemeente Gouda                                                  |
|             | Marco de Baat                                  | Verkeerskundige, Goudappel Coffeng                                             |
|             | Paul Weststrate                                | Voorzitter, Awareness                                                          |
|             | Angela Vogt                                    | Verslaglegging                                                                 |
|             | Hilde Beekes                                   | Secretariaat Gouda Onderneemt                                                  |
|             | Jan Willem van der Wolf                        | Programmamanager Gouda Onderneemt                                              |
|             | Gerard van Erk                                 | Secretaris Gouda Onderneemt                                                    |
|             | Nico Voogt                                     | Voorzitter Gouda Onderneemt                                                    |
|             | Hans van Aalst                                 | Centrummanager SOG                                                             |
|             | Lennart van Gastel                             | Vertegenwoordiger KHN                                                          |
|             | Peter van Vliet                                | Vereniging Bedrijventerreinen Gouda (VBG)                                      |
|             | Don Frederiks                                  | Samenwerkende Ondernemersverenigingen Gouda (SOG) – vervangt Marco Steenwinkel |
| Afwezigen:  | Marcus Schuchmann                              | voorzitter ondernemersvereniging Kromme Gouwe                                  |
|             | Teun Bokhoven                                  | Voorzitter duurzaamheidsplatform Gouda                                         |
|             | E.C. Lafeber                                   | Gouda Onderneemt                                                               |
|             | Gerard van Nieuwpoort                          | Vereniging Bedrijventerreinen Gouda (VBG)                                      |
|             | Gerben Roskam                                  | Samenwerkende Ondernemersverenigingen Gouda (SOG)                              |
| Bijlagen:   | geen (presentatie is separaat reeds verzonden) |                                                                                |

### 1. Opening en mededelingen

De voorzitter heet de aanwezigen van harte welkom.

Gouda Onderneemt heeft in een notitie een reactie gegeven op en naar aanleiding van het verslag van de vorige bijeenkomst. De voorzitter stelt voor eerst die notitie langs te lopen. Hij gaat in op enkele proces-opmerkingen, waarna Marco en Mette zullen reageren op de inhoudelijke kwesties uit de notitie.

### Opmerkingen op het verslag:

*De veilige setting*

Er is door de deelnemers aangegeven dat namen opnemen in het verslag volgens hen in strijd is met vrijheid van praten en een veilige setting. De voorzitter stelt voor dat de namen zullen worden vervangen door Gouda Onderneemt. Wel merkt de voorzitter erbij op dat de namen er niet voor niets bijstonden. Binnen Gouda Onderneemt en de mensen die de verslagen lezen is het belangrijk om te weten wat wordt gezegd en door wie het wordt gezegd. Zodat context, gewicht en autoriteit duidelijk zijn.

Gouda Onderneemt wil voorkomen dat inbreng wordt opgevat als een persoonlijke mening. De heer Voogt – voorzitter van het Platform Gouda Onderneemt – geeft er de voorkeur aan dat de naam telkens gekoppeld wordt aan de functie die iemand heeft. De voorzitter past dit aan in het verslag.

#### *Individueel en collectief belangen behartigen*

Op de vraag welke belangen de deelnemers individueel en collectief behartigen is ter plekke in de eerste sessie een mooie volzin bedacht. Gouda Onderneemt vindt dat iets te kort door de bocht en heeft verzocht te verwijzen naar de tekst op de eigen website.

De voorzitter zal het verslag ook daarop aanpassen en opnieuw ter goedkeuring voorleggen.

#### *Werkwijze, proces, planning en snelheid*

Gouda Onderneemt vindt het vooraf opgestelde tijdpad niet realistisch, mede omdat tijd voor afstemming met de achterban telkens gewenst is. Het uitgangspunt is dat zorgvuldigheid en kwaliteit voorop staan.

De voorzitter is het ermee eens dat inhoud en kwaliteit voorgaan op een rigide proces en deadlines. De planning is opgesteld als streven, zodat de raad voor de zomer van 2021 een besluit zou kunnen nemen over een nieuw VCP. Uitgangspunt is dat men bereid is zijn best te doen om voortgang te boeken. Graag ziet de voorzitter dat het Platform Gouda Onderneemt die ambitie wil onderschrijven. Dus dat het proces letterlijk ‘zo snel als mogelijk’ verloopt, waarbij de kwaliteit en de zorgvuldigheid voorop staan.

De heer Voogt, Gouda Onderneemt, is voor een langer gerekt participatieproces. Afronding van het participatieproces in februari of zelfs iets later zou volgens hem haalbaarder zijn. De voorzitter concludeert dat het Platform Gouda Onderneemt wel bereid is om haar best te doen om te streven naar een zorgvuldige procesvoering met ook een redelijk tempo in de beraadslagingen.

De voorzitter geeft aan dat de overige reacties van GO op het verslag voornamelijk inhoudelijk van aard zijn. Hij geeft het woord daarom aan de heer Corsel, projectleider van gemeente Gouda.

#### *Inhoudelijke reacties op het verslag*

De heer Corsel, projectleider Gemeente Gouda, licht toe hoe hij de notitie van GO leest wat betreft uitvoeringsstappen.

In eerste instantie maakte ik uit de notitie op dat jullie slechts één stap willen onderzoeken, dat eerst buiten op straat realiseren, en dan met elkaar de effecten onderzoeken. En daarna

pas onderzoek gaan doen naar vervolgstappen. Op een later tijdstip las ik het anders, namelijk dat jullie wel vooraf de opeenvolgende stappen willen bedenken, maar in de uitvoering elke stap met een go / no-go willen afsluiten. De heer Corsel wil graag snappen of GO bereid is in de participatie met elkaar de 'stip op de horizon' te bepalen – waar willen we uitkomen en wat zijn dan mogelijke scenario's en maatregelpakketten – of wil GO slechts één stap zetten en dan eerst realisatie en evaluatie afwachten?

De heer Van Erk, secretaris Gouda Onderneemt: De stip op de horizon lijkt op het sectorenmodel. Het lijkt nu net of bij voorbaat het uitgangspunt is om de ladder van Verdaas (zie de vorige presentatie) helemaal af te werken.

De heer Corsel, projectleider gemeente Gouda: Er zijn met de Mobiliteitsnota van 2017 uitgangspunten en ambities vanuit de raad en het college vastgesteld. Dat zijn politieke ambities en wij kijken wat nodig is om die ambities te halen. Richting de raad willen we een doorkijk geven van mogelijke stappen die logischerwijs nodig zijn om de geformuleerde ambities te bereiken. Maar in de raad zullen we daarna voor de uitvoering de volgtijdelijke stappen steeds per stuk voorleggen, mede op basis van de evaluatie van voorafgaande maatregelen.

Het ingewikkelde aan het proces is, volgens de heer Van Gastel, vertegenwoordiger KHN, dat ambitie en probleemvaststelling door elkaar worden gehaald. Het college heeft een ambitie en dat wordt continu vermengd met een probleem dat moet worden opgelost. Hierdoor krijgt men geen grip op waar het concreet over gaat.

De heer Corsel, projectleider gemeente Gouda geeft aan dat ambitie en probleem met elkaar te maken hebben. De heer van Gastel, vertegenwoordiger KHN, is van mening dat je eerst duidelijk en inzichtelijk moet hebben wat nu precies de problemen zijn die je opgelost wilt hebben. De stappen worden vervolgens hieraan gekoppeld.

De heer Van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt, hecht grote waarde aan het vaststellen van een toetsingskader. Dat is wezenlijk om te kunnen bepalen of de maatregelen wel of niet voldoende effectief zijn. Over het toetsingskader moeten we het hebben. Iedereen is het eens over de verschillende stappen. En ambities die zijn goed, maar kan je niet kwantificeren, maar ga je wel meten en exact benaderen.

De heer Corsel, projectleider gemeente Gouda, geeft aan dat het beeld, de praatplaat, van het vorige VCP is losgelaten. Maar eerder bedachte noodzakelijke stappen kunnen nog steeds zinvol en essentieel blijken, zoals de capaciteit van de randwegen in orde maken. Hij wil weten wat volgens GO maatregelen zijn die kunnen bijdragen aan de beleidsdoelen? Concreet vraagt hij de deelnemers aan welke maatregelen zij denken.

De voorzitter benadrukt dat de discussie - op weg naar een gezamenlijk bedacht VCP - moet leiden tot een pakket aan maatregelen die bijdragen aan de ambities die vermeld staan in het mobiliteitsplan.

De voorzitter concludeert dat het Platform Gouda Onderneemt zich niet bij voorbaat wil vastleggen op het **volledig** doorlopen van de **gehele** ladder.

De heer Van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, beaamt dit. Voorzichtigheid moet worden geboden om te voorkomen dat grote maatregelen worden genomen die wellicht niet nodig blijken.

Hij pleit voor het stap voor stap uitvoeren van de maatregelen, waarbij de ambitie wel kan worden gehandhaafd. Zodoende kunnen al die maatregelen die de ambities waarmaken toch worden beoordeeld op hun effect.

De voorzitter concludeert:

- Het is geen doel op zich om de ladder van Verdaas koste wat het kost helemaal te doorlopen.
- Er is telkens een go/no-go moment in de reeks van maatregelen die elkaar opvolgen, waarbij steeds wordt gekeken en gemonitord wat de effecten zijn en of deze voldoende zijn.
- Het Platform Gouda Onderneemt is wel bereid om collectief mee te denken aan denkbare scenario's om de beleidsdoelen te bereiken die in het mobiliteitsplan zijn vastgesteld.

De heer Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt benadrukt de informatieachterstand die de achterban heeft ten opzichte van de deelnemers aan deze bijeenkomst. Hij wil niet nu al suggesties doen voor bepaalde maatregelen, zonder dat hij hierover heeft kunnen nadenken en ze heeft kunnen bespreken met de achterban.

De voorzitter geeft aan dat alle deelnemers wel iets kunnen vinden en kunnen inbrengen, maar begrijpt het punt dat de verstrekte informatie nieuw is en dat deze met de achterban nog moet worden besproken. Een echte reactie komt kennelijk daarna. De kwaliteit staat voorop, aldus de voorzitter.

#### **Toelichting de heer de Baat, Verkeerskundige, GoudappelCoffeng**

De heer De Baat benoemt de ambities en doelen van het Mobiliteitsplan, die richting geven aan het VCP, n.l. het verbeteren van:

- Leefbaarheid en gezondheid
- Aantrekkelijkheid binnenstad
- Duurzame mobiliteit
- Economische bereikbaarheid
- Toekomstbestendigheid

Deze ambities komen voort uit problemen die leven in Gouda.

Op de vraag van de heer Van Aalst, Centrummanager SOG, of de Singels behoren tot de binnenstad antwoordt de heer de Baat dat de binnenstad alles is binnen de Singels. De

Singels zijn de toegangspunten tot je binnenstad, maar behoren niet tot de historische binnenstad.

De binnenstad aantrekkelijker maken kan je doen door de binnenstad iets autoluwer te maken.

De heer Van Gastel, vertegenwoordiger van Koninklijke Horeca Nederland, is hier niet op tegen. Verschillende maatregelen om de binnenstad autoluwer te maken zijn denkbaar / bespreekbaar. Maar het afsluiten van de binnenstad voor het autoverkeer is iets anders. Hij ziet dat meer als een oplossing voor een probleem elders in de stad, omdat men daar geen sluijverkeer wil.

Ook voor de binnenstad geldt volgens de heer de Baat, verkeerskundige Goudappel Coffeng, dat je gefaseerd allerlei maatregelen kunt nemen, waarbij het afsluiten van de binnenstad voor auto's van bezoekers een allerlaatste stap zou zijn. Het is juist de bedoeling om in dit proces gezamenlijk met de deelnemers van Gouda Onderneemt mogelijke stappen te onderzoeken waar we op kunnen inzetten, om de binnenstad aantrekkelijker te maken voor bezoekers, ondernemers en bewoners.

De heer de Baat, verkeerskundige GoudappelCoffeng, vervolgt zijn presentatie. Hij behandelt wensbeelden die zijn opgesteld voor elk van de afzonderlijke vervoerswijzen (lopen, fiets, auto, vracht). Door eerst per vervoerswijze te kijken wat een ideaal netwerk zou zijn, en daarna die verschillende netwerken over elkaar heen te leggen op de kaart van Gouda, kunnen we heel goed zien en bespreken waar die verschillende ideale netwerken goed te combineren en te realiseren zijn. En er blijkt dan ook waar conflicten en problemen zijn, waar wensen onverenigbaar zijn. Op die plekken kunnen we dan bespreken welke oplossingen denkbaar zijn.

### ***Het voetgangersklimaat***

Iedereen is aan het begin en aan het einde van elke reis voetganger. Overal in Gouda is dan ook de ambitie dat er ten minste veilige trottoirs zijn. Maar in de binnenstad wil je meer een flaneergebied realiseren, waar het niet alleen gaat om als voetganger van A naar B te gaan, maar ook om veilig en prettig te verblijven. Zodat bezoekers langer blijven, en bijvoorbeeld winkels en horeca bezoeken. In woonwijken is ook de autobereikbaarheid van woningen belangrijk, met een basiskwaliteit voor de voetganger. Daarom zijn er verschillende verblijfsmilieus gedefinieerd (A, B en C).

### ***Het fietsnetwerk***

Gouda beschikt over een fijnmazig fietsnetwerk. Hier is een onderscheid gemaakt in gebundelde dikke (vaak ook regionale) routes, waarvan een aantal naar de binnenstad leiden, ook over oude historische structuren. Ter ontsluiting van de woonwijken is een fijnmaziger netwerk nodig. Wanneer de autonettwerkkkaart en de kaart van het fietsnetwerk over elkaar heen worden gelegd, wordt duidelijk waar het fietsnetwerk en het autonettwerk elkaar kruisen en waar knelpunten kunnen ontstaan. Op die knelpunten moet worden

gekeken wie waar prioriteit krijgt. Op die manier kan gezocht worden naar kwaliteiten voor het fietsnetwerk met een goede autostructuur als randvoorwaarde.

De heer Frederiks, vertegenwoordiger van SOG, is benieuwd of de aantallen fietsers bekend zijn, dus wat de onderbouwing is van de dikte van de verkeersstromen. Hij ziet een sterke concentratie op een aantal dikke lijnen, met name bij de Bloemendaalseweg. En als dit wordt uitgebouwd, met het oog op de toekomst, moet ook Westergouwe door goede fietsroutes met Gouda worden ontsloten.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Frederiks, vertegenwoordiger van SOG, over het onderzoek van het aantal fietsers en de fietsroutes legt de heer de Baat uit dat het aantal fietsers en drukke fietslocaties zijn onderzocht aan de hand van (permanente) fietstellussen op veel plaatsen in de stad en uit onderzoek van de zogeheten jaarlijkse fietstelweken.

In de binnenstad is geen onderscheid gemaakt in fietsroutes. De binnenstad zou zo veel mogelijk ingericht moeten zijn voor voetgangers. De doorgaande fietsers gaan over de Singels waar meer ruimte is om fietsers beter te faciliteren.

Volgens de heer Van Gastel, vertegenwoordiger KHN, is er een duidelijke splitsing in de Markt, de Kleiweg en omliggende straten en is er wel degelijk sprake van een fietsroute in de binnenstad.

De heer de Baat, verkeerskundige GoudappelCoffeng, benadrukt dat de binnenstad wel goed bereikbaar moet zijn voor fietsers, maar dat de binnenstad niet bedoeld is voor doorgaand fietsverkeer.

De heer Van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt: Van buiten naar binnen, naar de binnenstad toe en vanuit de woonwijken kan gesteld worden dat dit het domein van de fietsers is. Dan is er ook het domein van de auto. In de binnenstad heb je liever geen auto's, maar die moeten wel een plek krijgen aan de buitenkant. Dan krijg je de knelpunten en daar ga je keuzes maken. Waar kies je voor de auto en waar kies je voor de fietser. En dat zal iedere keer weer een keuze moeten zijn. Daar moet volgens hem naar toe worden gewerkt.

### ***Het Openbaar-Vervoer-netwerk***

Gouda is goed gelegen in de Zuidelijke randstad met directe treinverbindingen naar de grote steden Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Binnen Gouda zelf zijn er regionale bussen naar omliggende buurgemeenten zoals de Krimpenerwaard. De R-net lijn is de drukst gebruikte bus binnen Gouda. Bij de inrichting van de wegen, en met name op de Singels, hebben we rekening te houden met die bussen. Voor het OV is een bepaald wensbeeld waar we naar toe willen werken om, ook vanuit het openbaar vervoer, de bereikbaarheid op peil te houden en verder te verbeteren.

### ***Het auto-netwerk***

De heer de Baat toont enkele nieuwe beelden van het auto-netwerk. De beelden zijn gebaseerd op de principes van het mobiliteitsplan.

Wat betreft het wegennet is sprake van een hiërarchie van wegen. De rijkswegen, de A20 en de A12, hebben de belangrijkste stroomfunctie. Daarna volgen de regionale/provinciale wegen als de N457, de N207 en de N228. Deze wegen hebben ook een verkeersfunctie, en zijn erop gericht om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken. Binnen Gouda is er vervolgens nog sprake van een stadswegenstructuur van wegen met een verkeersfunctie. Dit betreft de Nieuwe Gouwe Oostzijde, de Burgemeester van Reenensingel, de Goudse Houtsingel en de Goverwellesingel. De gestippelde lijnen binnen Gouda op de kaart zijn de wegen die niet zijn bedoeld voor doorgaand verkeer, maar meer voor wijkgebonden verkeer. De laatste categorie, alle wegen die niet met lijnen zijn afgebeeld op de kaart, zijn de woonstraten. Dit zijn de straten waarbij de verkeersintensiteit het laagste is en de verblijfsfunctie centraal staat. Het woonplezier staat hier centraal. Bij iedere wegcategorie hoort een passende inrichting en een passend gebruik. Als deze niet in evenwicht zijn leidt dit vaak tot verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen.

Op de getoonde kaart worden al enkele knelpunten zichtbaar. Alle hoofdwegen zijn aan de westkant gesitueerd. Gouda heeft hierdoor een soort V-structuur. Op zich logisch, aangezien hier ook de aansluitingen op de A12 en A20 zijn gelegen. Aan de Oostkant zijn de Goudse Houtsingel en de Goverwellesingel gelegen, maar deze hebben net weer iets minder capaciteit en kwaliteit dan de provinciale wegen. Met name voor verkeer op de noord-zuid-relatie zie je dat er goede wegen in Gouda ontbreken. De Nieuwe Gouwe O.Z. kan prima wat verkeer verwerken en ook de Goudse Houtsingel, maar de wegen in het tussenliggende gebied zijn niet ingericht op een verkeersfunctie. De routes waar aanwonenden hinder ervaren zie je daardoor in dit kaartbeeld goed terugkomen. De verkeersdruk en de verkeersveiligheid staan hier onder druk. De Koningin Wilhelminaweg fungeert als de ontbrekende schakel aan de westkant. En verder is er de sluiproute tussen de Haastrechtsebrug en de Bodegraafsestraatweg. Deels komt dit doordat dit de kortste weg is voor bepaalde relaties, maar ook omdat de hoofdwegenstructuur aan de westkant vaststaat (N207 en A20). Rijkswaterstaat is bezig om de doorstroming op de A20 te verbeteren. De N207 kent in de ochtend- en avondspits doorstromingsproblemen; er zijn maatregelen op het oog om de doorstroming aan te pakken.

De heer van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt, deelt zijn zorgen voor het bedrijfsleven en de grote voertuigen op de Rotterdamseweg en de Koningin Wilhelminaweg. Hij is van mening dat een goede ontsluiting van het industriegebied voor het vrachtverkeer van belang is.

Dit komt later in deze presentatie terug in het vrachtautonetwerkkartaal, aldus de voorzitter. De heer de Baat, verkeerskundige Goudappel Coffeng, vervolgt zijn verhaal. Voor een goed functionerend wegennet - dat ook de juiste randvoorwaarden kan bieden voor leefbare woonwijken en een aantrekkelijke binnenstad – moet je het verkeer zo veel mogelijk concentreren op wegen die daarvoor bedoeld zijn (de wegen die als doorgetrokken lijnen zijn weergegeven). Het vrachtverkeer dat aan de Hollandse IJssel moet zijn kan prima via die

stippellijn rijden. Als het verkeer maar zolang mogelijk de hoofdwegen blijft volgen, en via de kortste route naar de eindbestemming rijdt om zo de druk op wijkstraten en buurtstraten zoveel mogelijk te beperken.

De heer de Baat toont (als voorbeeld) enkele routes (vanuit Google Maps) vanuit Krimpenerwaard richting de A12 in noordelijke richting. Hier komen 3 routes uit:

1. Via de N207 via de westkant naar de A12
2. KW weg en de Goudse poort
3. De Joubertstraat en de Bodegraafsestraatweg.

Alle drie de routes hebben, zonder verkeer, dezelfde reistijd. De kortste weg is via de Joubertstraat en de Bodegraafsestraatweg. De N207 en de Goudse poort zijn qua verkeer druk. Hierdoor is het te verleidelijk om een andere route te nemen. Vandaar het hoge percentage doorgaand verkeer via binnenstedelijke noord-zuidroutes.

De Goudse Houtsingel / Goverwellesingel - die beter is ingericht voor meer verkeer - komt nog niet als aantrekkelijke route eruit. Hoe kunnen we die route nu aantrekkelijker maken, terwijl deze geografisch gezien minder logisch is, omdat een lus (met extra reisafstand) moet worden gemaakt? Hoe kunnen we de wegen anders inrichten om het verkeer beter te verdelen?

De heer Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt: het doorgaande verkeer op de Singel was maar 8%. Ten opzichte van de andere 92% is dit hartstikke weinig. En dan is nog de vraag wat is doorgaand verkeer? Tellen we de busbewegingen en de taxi's mee?

In april zijn vragen gesteld over sluipverkeer en doorgaand verkeer. Hoe constateer je nu wat sluipverkeer is en de constatering dat het doorgaande verkeer beperkt is? De heer van Erk, secretaris Gouda Onderneemt wil hier graag verduidelijking over.

De heer De Baat, verkeerskundige GoudappelCoffeng licht toe dat eerder op alle invalroutes naar Gouda is gemeten en een kentekenonderzoek is geweest. Als verkeer binnen afzienbare tijd elders Gouda weer uitrijdt wordt dit gezien als regionaal doorgaand verkeer, dus zonder bestemming in Gouda. Hierbij werd gezien dat op de Haastrechtsebrug en Bodegraafsestraatweg ongeveer 20% van het verkeer wat daar de stad in rijdt als regionaal doorgaand verkeer wordt aangemerkt. Vervolgens verspreidt zich dat over de verschillende routes. Op de Joubertstraat en de Bodegraafsestraatweg Zuid zit dat tussen de 12 en 15%. Deels is dat verkeer dat gaat sluipen vanwege de verkeersdrukte op de westkant. Rijkswaterstaat is bezig om de A20 te verbreden, om te zorgen voor een betere doorstroming. Daarnaast bekijken de gemeente Gouda en de provincie wat mogelijk is op de N207. Op die manier wordt wel gekeken om het verkeer op de juiste plek te krijgen. 85% van het verkeer is verkeer dat een herkomst of een bestemming heeft in Gouda. Willen we hier ook stimuleren dat het verkeer gebruik maakt van de hoofdwegen? Tegelijkertijd willen we ook het fietsnetwerk stimuleren, zodat de meeste verplaatsingen binnen Gouda op de fiets gebeuren. Dat vergt minder ruimte, en het is goed voor de verkeersveiligheid.

Mevrouw Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt, vraagt of het sparen van de Bodegraafsestraatweg reëel is. De heer de Baat, verkeerskundige GoudappelCoffeng geeft aan dat het gebruik en de inrichting van deze weg nu niet in balans zijn. Enerzijds is het een verblijfsfunctie voor de mensen die daar wonen en anderzijds is de Reeuwijkse Randweg die is aangesloten op de Bodegraafsestraatweg een in- en uitvalsweg naar Gouda. Hoe kunnen we deze problemen verzachten, maar wel zo dat het in balans is om de bereikbaarheid op orde te houden. De inrichting en de eventuele vervolgstappen zijn een politieke afweging. Het is aan ons om objectief inzichtelijk te maken wat je zou kunnen doen en wat de effecten daarvan kunnen zijn.

De heer Frederiks, vertegenwoordiger van SOG, vraagt wat dan wel de gewenste maatregel is. Bij Reeuwijk is een groot industrieterrein. Merendeel van het verkeer gaat niet over de A12. Volgens de heer de Baat is het wensbeeld, en zo is het ook vormgegeven, om het terrein via de noordkant te ontsluiten en via de noordkant via Reeuwijk op de A12 te verbinden.

Kunnen we aan de noordkant een in- en uitvalsweg verzinnen of moeten we het zo accepteren? Dat is een afweging die moet worden gemaakt in dit verhaal. De aanwonenden van de Bodegraafsestraatweg pleiten voor een doorsteek tussen de Reeuwijkse Randweg en Bloemendaal Plaswijk.

In het geschetste voorbeeld van de heer van Gastel, vertegenwoordiger KHN, komt duidelijk naar voren dat de theorie en de praktijk twee verschillende dingen zijn. Volgens hem kan dit ten koste gaan van de ondernemers als dit toevallig anders uitpakt. Dat raakt de ondernemers direct en is niet meer terug te draaien. Hij is hierdoor huiverig om een wensbeeld te koppelen aan een theoretische oplossing.

De voorzitter benadrukt dat elk afzonderlijk wensbeeld geen doel op zich is. Een wensbeeld per modaliteit is met opzet eerst even geïsoleerd bedacht. Dit doe je met als doel om ze daarna op elkaar te leggen. Dan blijkt waar je een wensbeeld kunt realiseren en waar dat knelpunten oplevert. Op een aantal plekken blijken de wensbeelden onverenigbaar. Op die plekken moet je dan keuzes maken welke modaliteit prioriteit krijgt of hoe je door bijvoorbeeld verkeersmaatregelen (eenrichtingverkeer) of een andere inrichting toch tot een evenwichtig geheel kunt komen. De discussie hier moet gaan over de analyse van de knelpunten en daarna over de mogelijke maatregelen om zo dicht mogelijk bij de wensbeelden te komen.

De Bodegraafsestraatweg is altijd druk geweest. De heer Van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt: Het verkeer leidt je idealiter over de randweg. Maar hoe krijg je dat voor elkaar?

Opties en/of alternatieven die worden aangedragen zijn:

- Het instellen van een groene golf op de Goverwellesingel, en evt. het plaatsen van een extra stoplicht voor veilige voetgangers oversteek;
- Snelheidsbeperkte maatregelen op de Goudse Houtsingel.

Wat betreft de ontsluiting van de bedrijventerreinen meldt de heer De Baat dat de vrachtroutes zoveel mogelijk dezelfde hoofdstructuur volgen als het autoverkeer. De wens is om via de kortst mogelijke route vanaf de hoofdwegen naar de eindbestemming te rijden. De meeste bedrijventerreinen zijn aan de westkant van Gouda gelegen waar ook de meeste wegen zijn gelegen die een verkeersfunctie kennen. Voor de binnenstad geldt dat toegangspunten nodig zijn om alles goed te ontsluiten. De bevoorradingsweg voor het laden en lossen in de binnenstad dient ook gefaciliteerd te worden. Bij elk type weg moeten de functie en de inrichting in samenhang zijn.

#### *Berekeningen en effecten volgens de landelijke richtlijnen*

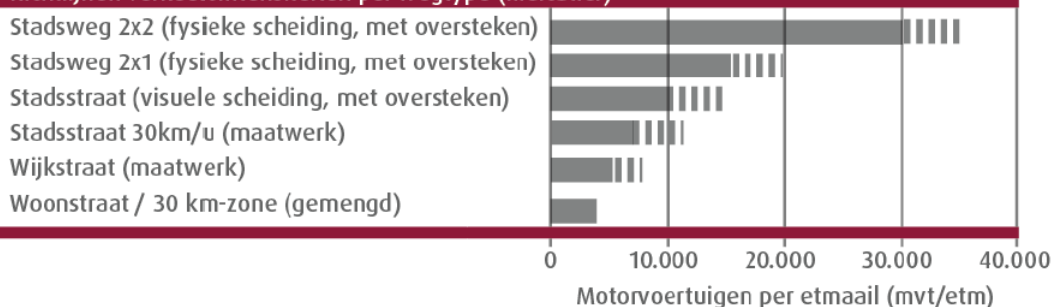
In het mobiliteitsplan zijn een aantal wegtypes benoemd:

- Stadsweg
- Stadstraat
- Wijkstraat
- Woonstraat

Bij elk type weg behoren bepaalde kenmerken hoe je die straat moet inrichten, hoeveel verkeer er ongeveer over heen kan rijden om er in ieder geval voor te zorgen dat de functie van de weg, de inrichting van de weg en het gebruik in samenhang is, zodat de veiligheid, de bereikbaarheid en de leefbaarheid op orde is.

### Passende intensiteiten per wegtype

#### Richtlijnen verkeersintensiteiten per wegtype (indicatief)



Binnen Gouda kent men 6 verschillende wegtypes:

- De stadswegen (bijv. de Van Reenensingel): hier kunnen – afhankelijk van de inrichting – tot maximaal 20.000 tot 35.000 auto's per dag overheen
- De stadstraten (de Nieuwe Gouwe Oostzijde): maximaal 15.000 auto's
- 30km/u-stadsstraten, dit is bijvoorbeeld de Koningin Wilhelminaweg. Ook bij deze weg is de functie en de inrichting van de weg niet in balans. In het mobiliteitsplan is deze weg dan ook aangemerkt als 30km/u-stadsstraat. Om met lagere snelheden de verkeersoverlast te verminderen, en de verkeersveiligheid te verbeteren. In deze

straten past dan ook een lagere intensiteit van het autoverkeer dan in een normale stadsstraat. Maar hier is wel maatwerk voor nodig om te beoordelen wat nog passend is.

- Wijkstraten (bijv. Singels in de binnenstad en de Joubertstraat): intensiteit tot maximaal 8.000 per dag.
- Woonstraten / 30km-zones, het overgrote deel van de straten en wegen in Gouda is een woonstraat: doorgaans is de passende intensiteit tot max 4.000 per dag

Knelpunten zijn te zien op:

- Bodegraafsestraatweg
- Tussen de Haastrechtsebrug en Reeuwijk, o.a. Joubertstraat
- De Singels

De functie en het gebruik zijn op de wegen niet in evenwicht, waardoor de leefbaarheid en veiligheid onder druk staat.

De heer Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, geeft aan dat op de Singels de intensiteit wordt teruggebracht van 10.000 naar 8.000 auto's per dag. Maar op de Goverwellesingel bijvoorbeeld is sprake van maximaal 35.000 auto's per dag. Hij is benieuwd naar de reacties vanuit de bewoners van deze straten als terugdringen van verkeer op de singels bij hen leidt tot meer verkeer.

De heer De Baat: De grens van 35.000 geldt niet voor de Goverwellesingel. De intensiteitswaarden voor de stadswegen is afhankelijk van de inrichting van de weg. De grens van 35.000 geldt enkel voor stadswegen met een inrichting van 2x2 rijstroken, bijvoorbeeld bij de Goudse Poort. De Goverwellesingel is 2x1 rijstroken met een aparte fietsstrook en hiervoor geldt een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 15.000 a 20.000 voertuigen per dag, uitgaande van goede en veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers.

#### *Uitwerking van de berekeningen*

Voor de autobereikbaarheid geeft het Mobiliteitsplan beoordelingscriteria, onder andere voor de beoordeling van de doorstroming aan de hand van de reistijden.

De criteria uit het Mobiliteitsplan voor de doorstroming luiden als volgt:

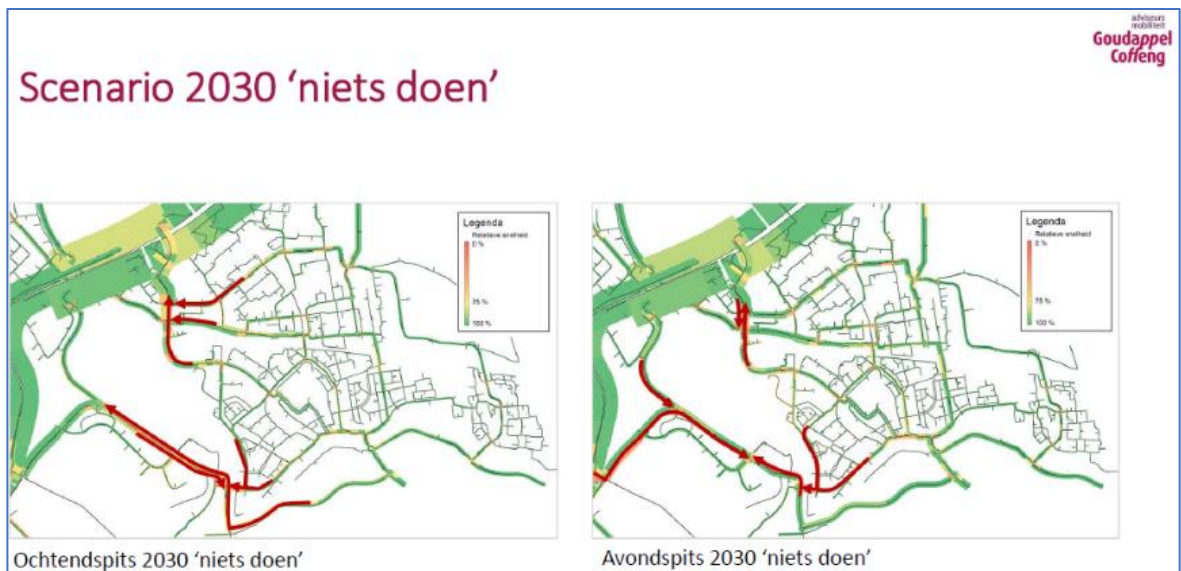
- Stadswegen: maximaal 50% langere reistijd in de ochtend- en avondspits t.o.v. de daluren
- Naar bedrijventerreinen: max. 75% langere reistijd dan in daluren
- Op zaterdagmiddag naar de binnenstad: max. 75% langere reistijd dan in daluren

In 2017 werd aan al deze criteria voldaan. De enige notie die de heer De Baat hierbij maakt is de N207. In 2017 is de N207 niet beoordeeld omdat het een provinciale weg is, terwijl we weten dat de doorstroming op de N207 tijdens de ochtend- en avondspits niet voldoende is.

#### *Doorkijk naar 2030*

Als niets wordt gewijzigd aan het verkeerssysteem, dan neemt de reistijd in de spitsen op belangrijke routes aanzienlijk toe in de toekomst (berekeningen zijn uitgevoerd voor de toestand in 2030).

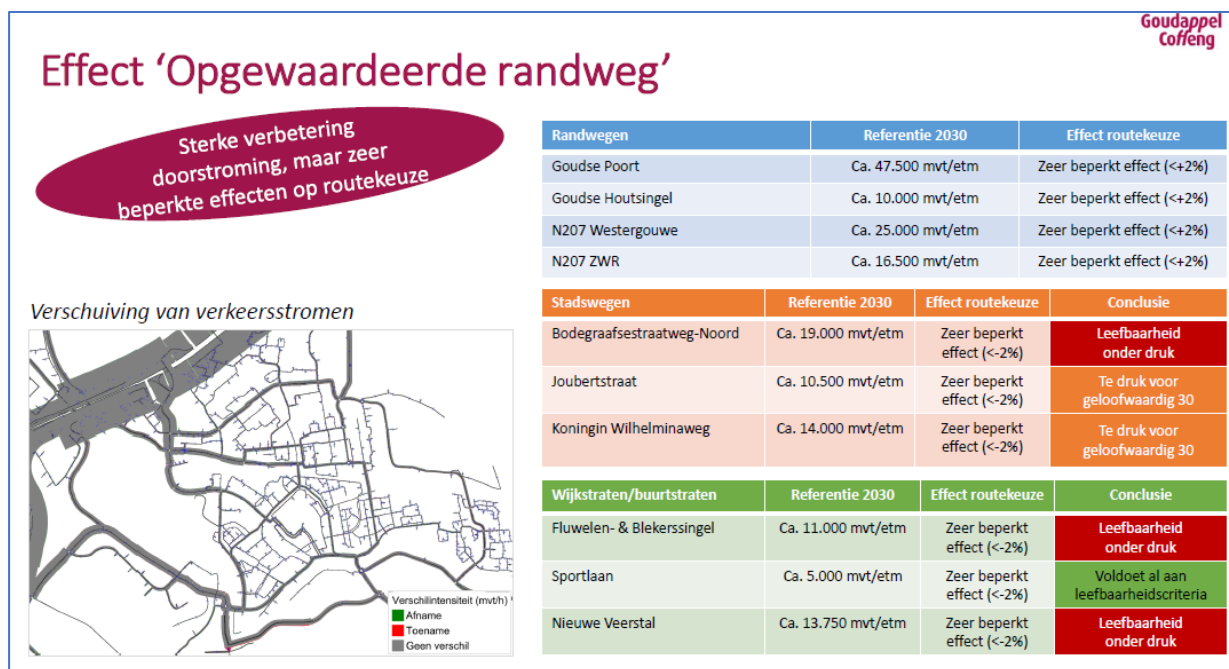
De reistijden in de toekomst zullen fors oplopen door met name de verkeersproblematiek op de N207 en de Goudse Poort.



Aan de westkant zijn daarom infrastructuurmaatregelen op het oog om de doorstroming te verbeteren. Concreet gaat dit over het aanpassen van kruispunten en rotondes van de N207 om de capaciteit te vergroten. Kruispunten met verkeerslichten hebben meer verwerkingscapaciteit dan rotondes. Ook rond de spoorzone zijn maatregelen op het oog om kruispunten aan te passen voor een betere doorstroming en kortere wachttijden.

In een stedelijk wegennet zijn de kruispunten namelijk maatgevend voor de hoeveelheid verkeer dat over een route verwerkt kan worden. De reistijden naar de verschillende bestemmingen binnen Gouda kunnen op die manier fors worden verbeterd. De verbeteringen aan de randwegen zijn een randvoorwaarde voor een goede autobereikbaarheid van Gouda.

Het opwaarderen van de randweg zal niet meteen minder verkeer op andere wegen tot gevolg hebben. Het heeft onvoldoende effect op de routekeuze van veel autoverkeer. Er rijdt in dit scenario dus nog steeds te veel door de wijken en buurten, gezien de maximaal wenselijke intensiteiten per wegtype.



Marco de Baat licht verder toe wat het effect kan zijn als de verbeteringen aan de randwegen worden gecombineerd met het instellen van een aantal 30-km-zones. Die zorgen ervoor dat de 'aantrekkelijkheid' van die alternatieve routes door de stad wat afnemen, waardoor meer gebruik wordt gemaakt van de randwegen. Uit de berekeningen wordt echter duidelijk dat dit effect beperkt is tot een verschuiving van hooguit enkele procenten. Daarmee kan voor de diverse wijk- en buurtstraten opnieuw niet aan de maximaal wenselijke intensiteitsgrenzen voldaan worden.



Mevrouw Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt, vraagt waarom men de routekeuze probeert te beïnvloeden door gebruik te maken van verkeersborden. Er kan ook worden gedacht aan het beïnvloeden van navigatiesystemen om het verkeer over bepaalde wegen te leiden.

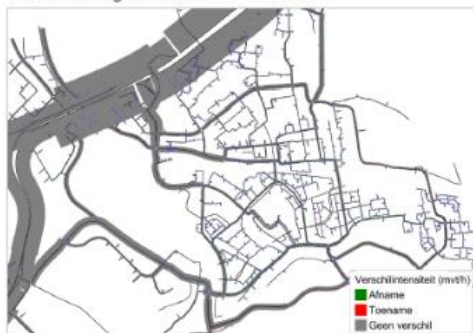
Volgens de voorzitter tonen navigatiesystemen – afhankelijk van de eigen instellingen - de kortste of de snelste route. Maar als ergens congestie is geven ze op basis van actuele verkeerssituatie een alternatieve route aan, vaak met reistijdwinst t.o.v. de oorspronkelijke route. Als de randwegen dus vaststaan, wordt automatisch een route voorgesteld via stadswegen, aldus de voorzitter. Het is zeer de vraag of de exploitanten van navigatiesystemen dat anders kunnen of willen doen. En zolang de gebruiker kiest voor de 'snelste' route in plaats van de 'kortste' route, zal bij congestie het systeem nog steeds alternatieven bedenken via minder gangbare of gewenste routes.

De heer de Baat licht verder toe dat niet alleen door verkeersborden de routekeuze wordt beïnvloedt, maar juist door aanpassing van de inrichting van de weg. Het aanpassen van verkeersborden en bewegwijzering zal maar zeer beperkte verkeerseffecten hebben.

## Effect opgewaardeerde randweg samen met 30km-zones

Sterkste verschuivingen  
rond singels en Veerstal, op  
overige routes beperkt

Verschuiving van verkeersstromen



| Randwegen                   | Referentie 2030    | Effect routekeuze          |
|-----------------------------|--------------------|----------------------------|
| Goudse Poort                | Ca. 47.500 mvt/etm | Zeep beperkt effect (<+2%) |
| Goudse Houtsingel           | Ca. 10.000 mvt/etm | Zeep beperkt effect (<+2%) |
| N207 Westergouwe            | Ca. 25.000 mvt/etm | Zeep beperkt effect (<+2%) |
| N207 Zuidwestelijke Randweg | Ca. 16.500 mvt/etm | Lichte toename (Ca. +5%)   |

| Stadswegen                 | Referentie 2030    | Effect routekeuze          | Conclusie                     |
|----------------------------|--------------------|----------------------------|-------------------------------|
| Bodegraafsestraatweg-Noord | Ca. 19.000 mvt/etm | Zeep beperkt effect (<-2%) | Leefbaarheid onder druk       |
| Joubertstraat              | Ca. 10.500 mvt/etm | Zeep beperkt effect (<-2%) | Te druk voor geloofwaardig 30 |
| Koningin Wilhelminaweg     | Ca. 14.000 mvt/etm | Zeep beperkt effect (<-2%) | Te druk voor geloofwaardig 30 |

| Wijkstraten/buurtstraten  | Referentie 2030    | Effect routekeuze              | Conclusie                            |
|---------------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------------|
| Fluwelen- & Blekerssingel | Ca. 11.000 mvt/etm | Lichte afname (Ca. -5%)        | Leefbaarheid onder druk              |
| Sportlaan                 | Ca. 5.000 mvt/etm  | Zeep beperkt effect (<-2%)     | Voldoet al aan leefbaarheidscriteria |
| Nieuwe Veerstal           | Ca. 13.750 mvt/etm | Lichte afname (Ca. -5% a -10%) | Leefbaarheid onder druk              |

De heer Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, refereert aan de term 'lichte afname'.

Waarom is een verkeersreductie op de Veerstal van -10% als lichte afname verondersteld, maar de afname van -5% op de Fluwelensingel ook?

De heer de Baat: De Nieuwe Veerstal is eigenlijk een wijkstraat waar een bepaalde inrichting en gebruik van de weg bij hoort. Dat gebruik is volgens de richtlijn maximaal 8.000 voertuigbewegingen per etmaal. Nu is er sprake van 14.000 voertuigen per etmaal. Een afname van 5 à 10% is dus bij lange na niet genoeg om die ambitie van 8.000 te halen. Daarom noemen we dit een 'lichte afname'.

De heer van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt, vraagt of de ambitie van de Veerstal en de bijbehorende inrichtingskenmerken zijn vastgelegd in het Mobiliteitsplan van 2017. Marco de Baat bevestigt dit. In het wensbeeld voor het autonetwerk is de Nieuwe Veerstal als wijkstraat aangegeven, en in het mobiliteitsplan is opgenomen dat volgens de richtlijnen hier een grenswaarde bij hoort van 8.000 verkeersbewegingen per dag.

De voorzitter bedankt de heer De Baat en geeft de deelnemers de gelegenheid voor een rondvraag of laatste opmerking.

- De heer van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt: De Rotterdamseweg staat nu als 30 km/u-straat. Volgens hem is deze weg belangrijk voor de bereikbaarheid van verschillende terreinen / wegen. Hier rijden volgens hem veel zware voertuigen overheen. Volgens hem is dat vragen om ongelukken.

- Volgens de heer Van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, zijn een aantal dingen in het vorige verslag nog niet aan de orde geweest. Hij wil graag een schriftelijke reactie hierop krijgen.

De heer Corsel, projectleider gemeente Gouda, vraagt zich af wat de toegevoegde waarde is voor het beantwoorden van vragen die gaan over het sectorenmodel, aangezien dat model is losgelaten en geen uitgangspunt is voor deze participatieronde.

De heer van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, is van mening dat het sectorenmodel nog steeds een onderdeel is van de ladder, of in ieder geval een onderdeel hiervan zou kunnen zijn.

De voorzitter geeft aan dat het sectorenmodel niet meer bestaat. In een poging om te komen tot een nieuw verkeerscirculatieplan komen natuurlijk wel herkenbare problemen aan de orde en in de zoektocht naar oplossingen komen natuurlijk mogelijke maatregelen naar voren, die ook onderdeel waren van het denken over het sectorenmodel.

- De heer van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, vraagt hoe doelen en ambities kunnen worden gekwantificeerd, zoals bijvoorbeeld 'autoluwe binnenstad'. De voorzitter vraagt de gemeente na te denken of en in hoeverre de ambities kunnen worden gekwantificeerd.
- De heer Van Aalst, Centrummanager SOG: Men heeft het doel om meer bezoekers te trekken naar de binnenstad. Hij is benieuwd hoe dit zich verhoudt tot de schema's. Volgens de voorzitter gaat het niet om minder bezoekers, maar om minder bezoekersbewegingen per auto. Het gaat juist om méér bezoekers – in het belang van de economie van Gouda - en hoe je dat in het verkeer regelt. Volgens de heer de Baat is de ambitie om de binnenstad te versterken en aantrekkelijker te maken, door o.a. te versterken wat al sterk is. Hierbij is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Met o.a. de Westergouwe erbij, zal het gaan om extra verplaatsingen en extra bezoekers naar de binnenstad en dat zit in het model. Het wegennet voor de ochtend- en avondspits is hierop berekend. De bezoekers aan de binnenstad zullen met name buiten de spits en op zaterdagmiddag plaatsvinden. Dan zien we de verkeersproblematiek in de ochtend- en avondspits als maatgevend. De voorzitter vult aan: Als het OV, de fiets- en looproutes en parkeervoorzieningen op orde zijn, dan kan men meer bezoeken aan de binnenstad accommoderen zonder dat de openbare ruimte kwaliteit en de leefbaarheid aantast.
- De heer De Baat: In de ontwikkeling van het verkeerscirculatieplan vorig jaar zijn maatregelen bedacht om te kijken hoe de binnenstad aantrekkelijker kan worden gemaakt. Dit geeft onder meer ook inzicht in de gebruikers, gebruikersstromen en het in- en uitrijden van parkeergarages en dergelijke. Mede op basis daarvan kunnen we de effecten van de verschillende maatregelen bepalen en kijken hoe de verkeersstromen op de beste wijze geacommodeerd kunnen worden.

- De heer Frederiks, vertegenwoordiger van SOG: Aan de westkant worden rotondes omgebouwd en stoplichten geplaatst. Hij is benieuwd wat de maatregelen zijn aan de zuidkant.  
De heer de Baat: Aan de zuidkant worden ook maatregelen genomen aan de rotondes – denk aan capaciteitsuitbreiding door er turbo-rotondes van te maken. Wel zien we dat het rond Sluiseiland lastig is om extra capaciteit te realiseren, door alle bruggen en sluizen rond dit stuk. Bij een sluisopening is nu altijd een van de twee bruggen open, maar zien we wel dat de wisseling hiervan een impact heeft op de doorstroming. Daardoor is de zwakste schakel in de zuidelijke wegenstructuur het Sluiseiland. Uit de berekeningen blijkt dat de maatregelen aan de kruispunten en rotondes voor een betere doorstroming zorgen.
- Bij het onderwerp winkels gaat het volgens de heer Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, niet alleen over de binnenstad, maar ook over de verschillende wijkwinkelcentra. De wens is om de Bodegraafsestraatweg te ontmoedigen, terwijl winkelcentrum Bloemendaal daar dichtbij is gelegen. Het verkeer kan niet alleen worden ontsloten via de Burgemeester van Reenensingel. Ditzelfde geldt overigens voor meer plekken in Gouda.  
Als een route autoluwer kan worden gemaakt, dan heeft dit voordelen voor het overige verkeer, dus ook de bezoekers aan het wijkwinkelcentrum. Dit is een onderdeel van de afweging, aldus de heer De Baat.

De voorzitter sluit de bijeenkomst met de afspraken:

- Deelnemers ontvangen het bijgestelde verslag van de eerste bijeenkomst.
- De vragen uit het oude lijstje die in dit proces relevant en beantwoordbaar zijn, zullen zo veel mogelijk worden beantwoord door de gemeente.
- Deelnemers krijgen de presentatie toegestuurd. De deelnemers gebruiken deze presentatie voor het informeren van de achterban.

#### *Rondvraag*

- De heer Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, verzoekt de voorzitter in het vervolg niet te onderstrepen dat de deelnemers zorgvuldig moeten omgaan met de gestuurde informatie, dat is vanzelfsprekend het geval.
- De heer Van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt bedankt de gemeente Gouda voor de flexibiliteit en de wijze waarop deze bijeenkomst tot stand is gekomen.

## 12 Verslag derde bijeenkomst Gouda Onderneemt

|            |   |                          |                                                        |
|------------|---|--------------------------|--------------------------------------------------------|
| Datum      | : | Dinsdag 17 november 2020 |                                                        |
| Tijd       | : | van 10:00 tot 12:15      |                                                        |
| Locatie    | : | Huis van de Stad, Gouda  |                                                        |
| Aanwezigen | : | Mette Corsel             | Projectleider, gemeente Gouda                          |
|            |   | Marten van der Maas      | Coördinator Binnenstad, gemeente Gouda                 |
|            |   | Joke Timmers             | Coördinator Team Economie, gemeente Gouda              |
|            |   | Demi van Weerdenburg     | Coördinator Bedrijventerreinen, gemeente Gouda         |
|            |   | Marco de Baat            | Verkeerskundige, Goudappel Coffeng                     |
|            |   | Paul Weststrate          | Voorzitter, Awareness                                  |
|            |   | Jim Pedd                 | Verslaglegging, Awareness                              |
|            |   | Nicole Dick              | Verslaglegging, Awareness                              |
|            |   | Hans van Aalst           | Centrummanager SOG                                     |
|            |   | Hilde Beekes             | Secretariaat Gouda Onderneemt                          |
|            |   | Don Frederiks            | Samenwerkende ondernemersverenigingen Gouda (SOG)      |
|            |   | Gerard van Erk           | Secretaris Gouda Onderneemt                            |
|            |   | Marcus Schuchmann        | O.a. voorzitter ondernemersvereniging Kromme Gouwe     |
|            |   | Peter van Vliet          | Vereniging Bedrijventerreinen Gouda (VBG)              |
|            |   | Nico Voogt               | Voorzitter Gouda Onderneemt                            |
|            |   | Jan Willem van der Wolf  | Programmamanager Gouda Onderneemt                      |
| Afwezigen: |   | Teun Bokhoven            | Voorzitter duurzaamheidsplatform Gouda                 |
|            |   | E.C. Lafeber             | Gouda Onderneemt                                       |
|            |   | Lennart van Gastel       | Vertegenwoordiger Koninklijke Horeca Nederland (KHN)   |
|            |   | Gerard van Nieuwpoort    | Vertegenwoordiging VBG (bestuurslid en penningmeester) |
|            |   | Gerben Roskam            | Lid SOG                                                |
|            |   | Peter van Vliet          | Bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen Gouda        |

Bijlagen: Presentatie gemeente Gouda (eerder separaat toegezonden)

### 1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de bijeenkomst. Deze vindt in de raadszaal van gemeente Gouda plaats, omdat daar de anderhalve meter afstand gegarandeerd kan worden. Er zitten een aantal nieuwe mensen in de zaal; de voorzitter vraagt hen zich voor te stellen. Daarna staat de voorzitter stil bij de e-mail die Gouda Onderneemt donderdag 12 november verzond. In de mail staat dat Gouda Onderneemt zich kan vinden in het verslag van de tweede bijeenkomst. Ook staat er dat GO “behoudens suggesties het ontwerp van de maatregelen overlaat aan de deskundigen”. Gouda Onderneemt hecht wel grote waarde aan het toetsingskader, en ziet maatregelen “ter verbetering van de doorstroming op de N207 als harde voorwaarde voor eventuele vervolmaatregelen in de stad”. De voorzitter vraagt de aanwezigen of het beeld klopt dat Gouda Onderneemt het dus voornamelijk over het toetsingskader wil hebben, waarbinnen de effectiviteit van maatregelen beoordeeld zal worden. Dat beeld wordt bevestigd door de aanwezigen.

### De agenda

Vervolgens presenteert de voorzitter de agenda van de ochtend:

- Opening door de voorzitter
- Toelichting door verkeerskundige Goudappel Coffeng
  - Beoordelingskader door Marco de Baat
  - Autoluwe binnenstad door Marco de Baat
- Slot
  - Vragen en discussie
  - Afsluiting met tussenconclusies en vervolgspraken

### 2. Toelichting door verkeerskundige Goudappel Coffeng

De heer Marco de Baat van Goudappel Coffeng geeft een toelichting (zie de bij het verslag gevoegde presentatie). Hij zal eerst het beoordelingskader stap voor stap doornemen en vervolgens wil de heer De Baat in gesprek gaan met de aanwezigen over een autoluwe binnenstad.

- Gerard van Erk vindt dat een van de doelen van het VCP aangepast moet worden. Nu staat er nog ‘verbeteren economische bereikbaarheid’, maar dat zou verbreed moeten worden naar de economische effecten van invoering van stappen uit het VCP.  
Marco de Baat vertelt dat daar bij een latere sheet over gesproken zal worden. In de presentatie komt ook een aantrekkelijke binnenstad ter sprake, waarbij het ondernemersklimaat vanzelfsprekend van belang is. Hoe dat er uit zou moeten zien, is straks juist onderdeel van het gesprek.

## Doel: Verbeteren leefbaarheid en gezondheid

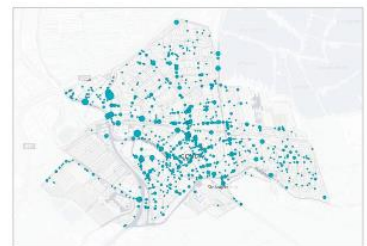
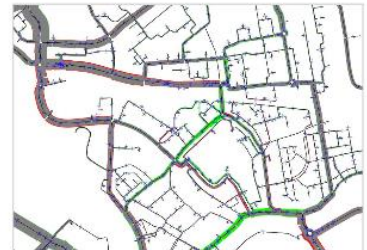


Goudappel  
Coffeng

Subcriteria en wijze beoordelen:

1. **Verminderen (doorgaand) verkeer singels**  
-> Afname verkeersintensiteit (in absolute en relatieve toe- of afname)
2. **Verminderen (doorgaand) verkeer woonstraten**  
-> Afname verkeersintensiteit (in absolute en relatieve toe- of afname)
3. **Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting**  
-> Uitstoot van emissies: CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub> (wettelijke normen)  
-> Aantal (ernstig) geluidgehinderden (wettelijke normen)
4. **Verbeteren verkeersveiligheid**  
-> Afname gemiddelde snelheid gemotoriseerd verkeer  
-> Aantal (ernstige) verkeersongevallen (kwalitatief)

Maar ook 'Stimuleren duurzame vervoerwijzen (OV en Fiets)'



6

Over bovenstaande dia zijn een aantal vragen.

- Marcus Schuchmann vertelt ervaringen te hebben met modellen van de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH). Hij zegt dat het verbeteren van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting mooie doelen zijn, maar moeilijk meetbaar. Dat komt omdat de uitkomsten in de modellen sterk afhankelijk zijn van de waarden die in het model gaan. Wat nu binnen de kaders past, zou over vijf jaar mogelijk suboptimaal kunnen zijn. De vraag is dus of de modellen wel rekening houden met de mogelijke veranderingen in regelgeving.

De heer De Baat vertelt dat milieumodellen inderdaad erg complex zijn. Maar het gaat om modellen met methodieken die binnen de landelijke wet- en regelgeving vastgelegd zijn, en op basis van de huidige normen.

De heer Schuchmann vraagt daarop of de modellen wel voldoende rekening houden met wat de toekomst brengt. Over vijf jaar kan alles anders lopen, en is het nu niet mogelijk om maatregelen te nemen.

De heer De Baat nuanceert dat beeld: het model wordt gebruikt om te kijken naar de feitelijke geluidsdruk en uitstoot van het verkeer. Het is aan de politiek om te bepalen wat er met die uitstoot en geluidsdruk eventueel gedaan moet worden.

Daarop herhaalt de heer Schuchmann zijn bezwaren. Hij zegt ook dat er nu bijvoorbeeld voor de Koningin Wilhelminaweg besloten kan worden dat de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u moet om de uitstoot en geluidsbelasting te verlagen.

Maar wat als er over vijf jaar 20 procent extra elektrische auto's rijden, dan zou de snelheid 50 km/u kunnen blijven en waren maatregelen niet nodig.

Mette Corsel stelt daarop voor om aan de omgevingsdienst te vragen hoe zij dit soort modellen maken. Gelden er bijvoorbeeld verschillende scenario's?

De heer Schuchmann wantrouwt de OMDH. Hij werkt zelf in het industriegebied in de Krommegouwe, waar een bepaalde geluidsruimte geldt. Een nabijgelegen

kantoor werd herbestemd naar een school, wat als gevolg had dat de geluidsruimte omlaag ging. Dat zou gevolgen hebben gehad voor het hele gebied. Pas nadat er gereageerd werd door de heer Schuchmann, keek de OMDH volgens hem op een andere manier naar de geluidsruimte en werden de waardes aangepast.

- Nico Voogt vraagt of aangewezen kan worden in welke straten van Gouda de luchtkwaliteit en geluidsbelasting niet op orde zijn. Hij wil graag weten of, indien de luchtkwaliteit op een singel verbeterd, dit dan betekent dat het verkeer ergens anders meer gaat rijden, waardoor de luchtkwaliteit daar achteruit gaat?

De heer De Baat zegt dat de luchtkwaliteit in Gouda met name bepaald wordt door achtergrondconcentraties zoals van het verkeer op de A12. De uitstoot daarvan verspreidt zich over heel de stad. Wat de luchtkwaliteit betreft, geldt op dit moment dat in heel Gouda aan de landelijke normen wordt voldaan. Voor beoordeling van effecten van het VCP wordt op stadsniveau gekeken naar de totale uitstoot van emissies om zo de luchtkwaliteit te verbeteren. Doordat uitstoot zich verspreidt, is het niet zo dat de luchtkwaliteit ergens drastisch achteruit zal gaan door een toename van het verkeer op die specifieke locatie, omdat uit de onderzoeken blijkt dat de achtergrondconcentraties maatgevend zijn.

- Gerard van Erk vraagt hoe de keuze gemaakt wordt om op de ene plek de luchtkwaliteit te verbeteren en de andere niet. Kan het zo zijn dat op de singels de luchtkwaliteit erop vooruit gaat, en vervolgens relatief omhoog - maar binnen de norm - op een randweg? Kunnen verbeteringen niet leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid?

De heer De Baat zegt dat de verschillen minimaal zijn. Het verkeer dat van straat a naar straat b rijdt, doet er minder sterk toe. De emissies spreiden zich al snel uit, waardoor de achtergrondconcentraties maatgevend zijn voor de luchtkwaliteit. Uiteindelijk is het aan de politiek om een keuze te maken ten aanzien van bepaalde doelen en het belang daarvan.

Daarop benadrukt de heer Van Erk nog dat het belangrijk is om voor iedereen duidelijk te maken wat de eventuele gevolgen van keuzes zijn. Mocht bijvoorbeeld ingezet worden op vergroening om de luchtkwaliteit te verbeteren, kan dat volgens

## Doel: aantrekkelijke binnenstad



- 1. Verkeersdruk binnenstad en woonstraten (leefomgeving)**  
-> Effect op verkeersintensiteiten (in absolute en relatieve toe- of afname)  
-> Impact op mate van trillinghinder/leefkwaliteit (kwalitatief)
- 2. Groen, verblijfsruimte, en dwaalmilieus (ruimtelijke kwaliteit)**  
-> kansen voor extra groen in de binnenstad (kwalitatief)  
-> kansen voor nieuwe plekken / bankjes / horeca / wandelroutes (vermindering van aantal straatparkeerplaatsen)
- 3. Aantrekkelijkheid binnenstad voor bezoekers**  
-> aantal bezoekers/toeristen binnenstad (kwalitatief)
- 4. Ondernemersklimaat binnenstad**  
-> koopstromen lokale economie (koopstromenmodel)

NB. De auto-, fiets- en OV-bereikbaarheid zijn bij de aparte doelstelling 'bereikbaarheid' opgenomen.

Ruimte voor groen / bankje / terras?



hem eventueel nadelige gevolgen voor de economische kwaliteit van Gouda hebben. De politiek moet hier goed over nadenken en afwegingen over maken.

- Joke Timmers van gemeente Gouda vertelt dat parkeren en parkeerkosten geen onderdeel uitmaken van het VCP. Daarvoor heeft de gemeente de parkeernota uitgebracht. Keuzes die daarin gemaakt worden, zullen gevolgen hebben voor het VCP. Ze wil graag weten hoe dat zijn reflectie vindt in de plannen die men nu maakt. Marco de Baat legt uit dat parkeren wel invloed heeft op de bereikbaarheid en in dat opzicht dus wel onderdeel is van het VCP. Als de binnenstad autoluwer moet worden gemaakt, heeft dat ook impact op het parkeerbeleid. Bepaalde zaken kunnen in de onderzoeken meegenomen worden, zoals hoe bezoekers gestimuleerd kunnen worden om te parkeren in de garages en op terreinen in plaats van op straat.
- Hans van Aalst denkt wel dat er veel zal gaan veranderen in de beleving van mensen. Hij zou parkeermaatregelen graag onderdeel willen maken van het VCP, of in elk geval de eventuele gevolgen. De heer De Baat zegt toe dit mee te nemen.
- Don Frederiks vertelt dat bereikbaarheid wat hem betreft meerledig is. Het is belangrijk dat ondernemingen goed bereikbaar blijven, voor bezoekers en leveranciers. Volgens de heer De Baat komt dat op een later moment in de ochtend ter sprake bij het onderdeel autoluwe binnenstad.
- Gerard van Erk wil graag dat in de onderzoeken gekeken wordt naar verschillende zaken. Zo ziet hij graag onderzoek naar de verhouding tussen een groene binnenstad en een goede verblijfsomgeving. Dat laatste zou wellicht in kunnen druisen tegen de horecavisie waarin staat dat verdichting - met name rondom de markt - van belang is. Dat geldt ook voor mogelijkheden rond de Hoge en Lage Gouwe waar gekeken wordt om bezoekersverkeer per auto te weren. Aantrekkelijkheid van routes richting de haven en de IJssel zijn ook van belang.

De heer De Baat bevestigt dat het belangrijk is voor een aantrekkelijke stad, dat de gemeente bereikbaar is voor inwoners, bezoekers en ondernemers.

De heer Van Erk zegt verder dat als er geen hub aan de rand van de stad komt, het weren van bezoekersverkeer per auto geen zinvolle exercitie is. Er rijden talloze busjes door Gouda, waarmee de bereikbaarheid van de gemeente er niet per se op vooruit gaat als auto's geweerd worden.

De heer De Baat wil het beeld nuanceren dat auto's per se geweerd moeten worden. Het idee is om te kijken naar een binnenstad die bereikbaar en aantrekkelijk is. De vraag is wat een aantrekkelijke binnenstad is en die vraag ligt straks voor.

- De heer Voogt vraagt Hans van Aalst of Gouda een aantrekkelijke binnenstad heeft. Daar antwoordt de heer Van Aalst bevestigend op. Maar het kan wel beter. Daarop vraagt de heer Voogt hoe de winkelleegstand opgelost kan worden. Volgens de heer Van Aalst is bereikbaarheid daar een belangrijk onderdeel van, maar niet het enige. Het is belangrijk dat de stad heel goed bereikbaar blijft, en dat Gouda de groeikansen die er liggen aangrijpt. Om goed te kunnen kijken waar de meeste kansen liggen, is het van belang een nulmeting uit te voeren en bezoekerscijfers voor de binnenstad in beeld te brengen.

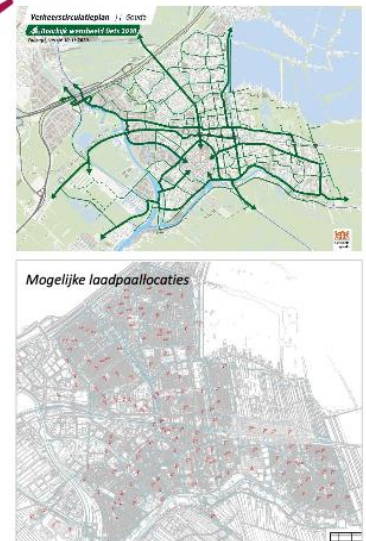
Nico Voogt legt uit waarom hij deze vragen stelde. Voor corona was Gouda volgens hem een zeer aantrekkelijke, bruisende binnenstad. Desalniettemin was er rond de 8 procent leegstand. De vraag is volgens hem of leegstand afneemt door het VCP. Hij denkt namelijk dat leegstand vooral voortkomt uit de toename van online shoppen.

De heer Van Aalst zegt daar graag op een later moment over te willen spreken. Hij rondt af met de opmerking dat bereikbaarheid kansen biedt voor Gouda, met een compact centrum en enorm mooie elementen die de gemeente meer kan benadrukken in city marketing om zo meer bezoekers te trekken. Gerard van Erk concludeert daarop dat het tijd is voor een binnenstadsvisie.

## Doel: stimuleren duurzame mobiliteit

1. **Stimuleren fietsgebruik**
  - > Ontwikkeling aantal fietsers in Gouda (modal shift)
  - > Concurrentieverhouding/directheid fiets t.o.v. auto (kwalitatief)
  - > Aantrekkelijkheid inrichting fietspaden (kwalitatief)
2. **Verduurzamen wagenpark (bv. laadinfrastructuur)**

Gemeente heeft een laadpalenbeleid en is bezig met onderzoek naar mogelijkheden zero-emissie stadslogistiek, beiden vallen daarmee buiten de scope van het VCP. Verder aanjagen van verduurzaming is met name aangelegenheid van Rijksoverheid middels fiscale regels.
3. **Stimuleren OV**
  - > Halte dekking van woon- en werkgebieden (% van gebieden < 350 meter loopafstand van bushalte)
  - > Rijtijden/doorstroming van OV-bussen



8

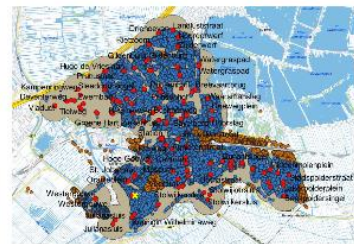
- Joke Timmers van gemeente Gouda vraagt of er wel veel gesproken moet worden over het openbaar vervoer. De gemeente kan wel dingen willen, maar het OV-beleid is uiteindelijk aan de provincie.
- De heer De Baat nuanceert dat beeld iets. Provincie Zuid-Holland zet eens in de zes tot acht jaar een nieuwe concessie uit waar vervoerders op kunnen inschrijven. De vervoerders kunnen (binnen de concessie-regels) zelf kiezen welke lijnen ze willen rijden. Door als gemeente te sturen op OV-routes, zie je dat vervoerders daar rekening mee houden bij het maken van keuzes over hun routes. De gemeente kan zo met behulp van een OV-visie impliciet invloed uitoefenen. Hierover worden dan ook gesprekken gevoerd met de provincie.

## Doel: verbeteren (economische) bereikbaarheid



Goudappel  
Coffeng

1. **Doorstroming randwegen/hoofdroutes**  
-> Gemiddelde snelheid in ochtend- en avondspits
2. **Bereikbaarheid parkeerlocaties**  
-> Reistijd vanuit verschillende windrichtingen naar parkeerlocaties
3. **Bereikbaarheid binnenstad t.b.v. bevoorrading**  
-> Toegankelijkheid binnenstad voor bevoorrading (mate van restricties)
4. **Bereikbaarheid bedrijventerrein**  
-> Reistijd vanaf hoofdwegen naar bedrijventerrein
5. **Robuustheid netwerk**  
-> Aantal beschikbare routes in geval van een incident/afsluiting van een (hoofd)weg
6. **Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit**  
-> Oversteekbaarheid van (drukke) wegen voor fietsers en voetgangers  
-> Concurrentieverhouding/directheid fiets t.o.v. auto (kwalitatief)  
-> Aantrekkelijkheid en kwaliteit van voet- en fietspaden en omgeving
7. **Kwaliteit openbaar vervoer**  
-> Halte dekking van woon- en werkgebieden (% < 350 meter loopafstand bushalte)  
-> Rijtijden/doorstroming van OV-bussen



9

- Peter van Vliet merkt op dat de kaart met bedrijventerreinen niet helemaal lijkt te kloppen. Daarin ligt nu voornamelijk nadruk op het westen van Gouda, terwijl er ook in het zuiden van de stad bedrijventerreinen liggen.  
De heer De Baat laat weten dat daar rekening mee gehouden is. Er wordt gekeken naar meer dan alleen de bedrijventerreinen in het westen van Gouda. Dit staan op een ander kaartje dat niet in de presentatie is opgenomen.
- Gerard van Erk vraagt of er ook gekeken wordt naar specifieke maatregelen om de op dia 9 gepresenteerde doelstellingen te realiseren.  
Dat is volgens de heer De Baat zeker zo. Hij zegt dat verkeersmanagement kan bijdragen aan het beter routeren of rondleiden van het verkeer. Dat zal aan de orde komen als er over maatregelen gesproken wordt.  
De heer Van Erk wil graag weten wat voor mogelijke maatregelen bekeken worden. Hij vraagt bijvoorbeeld of een samenwerking met Technolution mogelijk is.
- Mette Corsel van gemeente Gouda neemt het woord en zegt dat Technolution veel doet voor Gouda. Er is zeker contact mee om te kijken wat zij voor de gemeente kunnen betekenen.
- De heer van Erk geeft aan dat zij niet alle expertise zelf hebben om de effecten van mogelijke maatregelen op eigen kracht te doorgronden.  
De voorzitter zegt dat de gemeente er alles aan zal doen om Gouda Onderneemt transparant en helder te informeren over eventuele maatregelen waaraan gedacht wordt. Dan kunnen die door Gouda Onderneemt in overleg met het door hen ingeschakelde verkeersbureau bekeken worden.
- Nico Voogt vindt het nog een te vaag verhaal. Hij vraagt zich bijvoorbeeld af wat met punt 5, 'robustheid van het netwerk' bedoeld wordt. Wat is robuust? Hij kent genoeg voorbeelden waaruit blijkt dat robuust een begrip is dat voor uiteenlopende interpretaties vatbaar is.  
De heer De Baat vertelt dat sommige criteria heel concreet in te vullen zijn, anderen iets minder. Robuustheid is er daar een van; het geeft aan in hoeverre het

verkeerssysteem elders effecten ondervindt als ergens in het netwerk een incident plaatsvindt. Ook zal op een later moment gekeken worden naar andere meer subjectieve criteria, zoals 'aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit'.

- Marcus Schuchmann wil tot slot graag weten hoe het staat met de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Hij hoopt dat dit beide kanten op werkt: van en naar de terreinen. Dat wordt bevestigd door de heer De Baat.

*Daarna is het tijd voor discussie. De volgende vragen liggen voor:*

- *Hoe ziet een aantrekkelijke binnenstad er voor ondernemers uit?*
- *Welke maatregelen zijn denkbaar / wenselijk?*

*De voorzitter geeft allereerst het woord aan Hans van Aalst, centrummanager SOG.*

- Hans van Aalst zegt dat een aantrekkelijke binnenstad van een aantal zaken afhangt. Belangrijk is een binnenstadsvisie die ook zaken als bereikbaarheid, marketing en parkeergelegenheid omvat. Het aanbod kan daar aan gekoppeld worden. Ondernemers zijn dan ook sneller geneigd om zich in de binnenstad te vestigen. Gouda moet ook zeker niet uitdragen dat er sprake is van leegstand, het tij moet gekeerd worden. Daarvoor is het ook van belang om de kansen die er liggen te grijpen: het aanbod dat er al is benadrukken, evenals de talloze bezienswaardigheden in de stad. Ook zullen er keuzes gemaakt moeten worden: voor wie wil Gouda echt aantrekkelijk zijn? De regio (lokaal) of het toerisme (buitenaf)? Gouda zou ook een visie voor de twee opties kunnen ontwikkelen. Die twee groepen vereisen elk hun eigen benadering. Voor bewoners zijn ontmoetingsplekken bijvoorbeeld belangrijk, net als groen en de aanwezigheid van voldoende water.
- Marcus Schuchmann zegt dat de vraag wat een aantrekkelijke stad is vooral aan de bezoeker gesteld moet worden. De ondernemer speelt er volgens hem dan op in. Hij denkt wel dat bereikbaarheid het belangrijkste is, zodat iedereen snel overal kan komen. Ook een binnenstad met een divers aanbod van terrassen, horeca, verblijfsruimte en winkels is van belang. Maar het begint bij goede bereikbaarheid, waarbij mensen snel in het centrum kunnen komen. Dat geldt voor alle vormen van vervoer, niet alleen de voetganger of fietser, maar ook de OV-gebruiker en de automobilist.
- Jan Willem van der Wolf zegt dat een aantrekkelijke binnenstad onder meer bestaat uit een grote verscheidenheid in het aanbod en een prettig verblijfsklimaat. De beeldcommunicatie rond Gouda laat nu vooral terrasjes zien, evenals een paar toeristentrekkers. Dat is wat hem betreft te eenzijdig.
- Hans van Aalst stelt voor om uit te gaan van de identiteit van een gebied, en dat 'DNA' van een gebied te promoten. Een voorbeeld is Lange Groenendaal, waar de promotie zich op fairtrade zou kunnen focussen. Zo kan je voor elk gebied wel een kenmerk bedenken om op in te spelen.
- Gerard van Erk vindt veel van wat gezegd is van groot belang, waaronder bereikbaarheid, groen en terrassen. Maar het is niet mogelijk om alles te doen, dus moeten keuzes gemaakt worden en die hangen af van welke middelen ter beschikking staan. De heer Van Erk vindt niet dat Gouda Onderneemt het in deze setting over deze zaken moet hebben. Dat is een taak voor SOG, Koninklijke Horeca Nederland en de gemeente. Zes of zeven jaar geleden werd er een binnenstadprogramma gemaakt. Daar moet nieuwe energie op, zodat er een lijst

met prioriteiten komt. Onderdeel daarvan is het betrekken van ondernemers in de binnenstad.

Nico Voogt vindt dat er breder gekeken moet worden dan alleen de drie door de heer Van Erk genoemde groepen. Er is ook een breder platform dat spreekt over de binnenstad, waar ook gesprekken mee gevoerd moeten worden. Dat is een platform in wording, waar dit soort vraagstukken beantwoord kunnen worden.

Mette Corsel zegt niet bekend te zijn met het nieuwe platform. Marten van der Maas van afdeling economie weet er wel van af. De gemeente is op dit moment niet aangehaakt bij de startgesprekken, maar zou er mogelijk wel bij willen en kunnen aansluiten.

Jan Willem van der Wolf zegt dat het proces in de binnenstad plaatsvindt en het proces ruimte moet krijgen. Er is bijvoorbeeld een onafhankelijk voorzitter. Afdeling economie weet er wel van af en de heer Van der Wolf houdt hen op de hoogte van eventueel relevante ontwikkelingen.

## Ruimtegebruik van auto is groot, ruimte in binnenstad is schaars

adviesbureau  
Goudappel  
Coffeng

### Ruimtegebruik door verschillende vervoerwijze



### Aspecten met een ruimte vraag

- Parkeren (auto en fiets)
- Rijbanen, fietspaden, voetpaden
- Gebouwen (woningen, winkels, horeca)
- Terrassen
- Logistiek
- Groen
- Water(berging)
- Verblijfsruimte (pleinen, bankjes, parken)
- Nutsvoorzieningen
- Straatmeubilair (prullenbakken, etc.)
- ..... en meer!

14

- Gerard van Erk zegt dat de discussie over ruimtegebruik en parkeren in de binnenstad al meermaals is gevoerd. Het gaat over de prijs en plek van parkeren en deze bijeenkomst is volgens hem niet de plek om dat verder uit te werken. Er moet goed gekeken worden naar de effecten, waar die uit voortkomen en hoe daarmee omgegaan moet worden. Ook dient er rekening gehouden te worden met bewonersbelangen. Hij concludeert met de opmerking dat deze bijeenkomst niet de juiste plek is voor de discussie over parkeren.
- Nico Voogt zegt vervolgens dat hij de discussie over auto's op straat te eenzijdig vindt. Sommige mensen vinden auto's lelijk, anderen fietsen. De vraag die voorligt, is wat een aantrekkelijke binnenstad voor de ondernemer is. De heer Voogt zegt dat een ondernemer het wellicht fijn vindt om een eigen parkeerplaats voor de deur te hebben, en de mogelijkheid om 24/7 leveringen plaats te laten vinden, en een terras

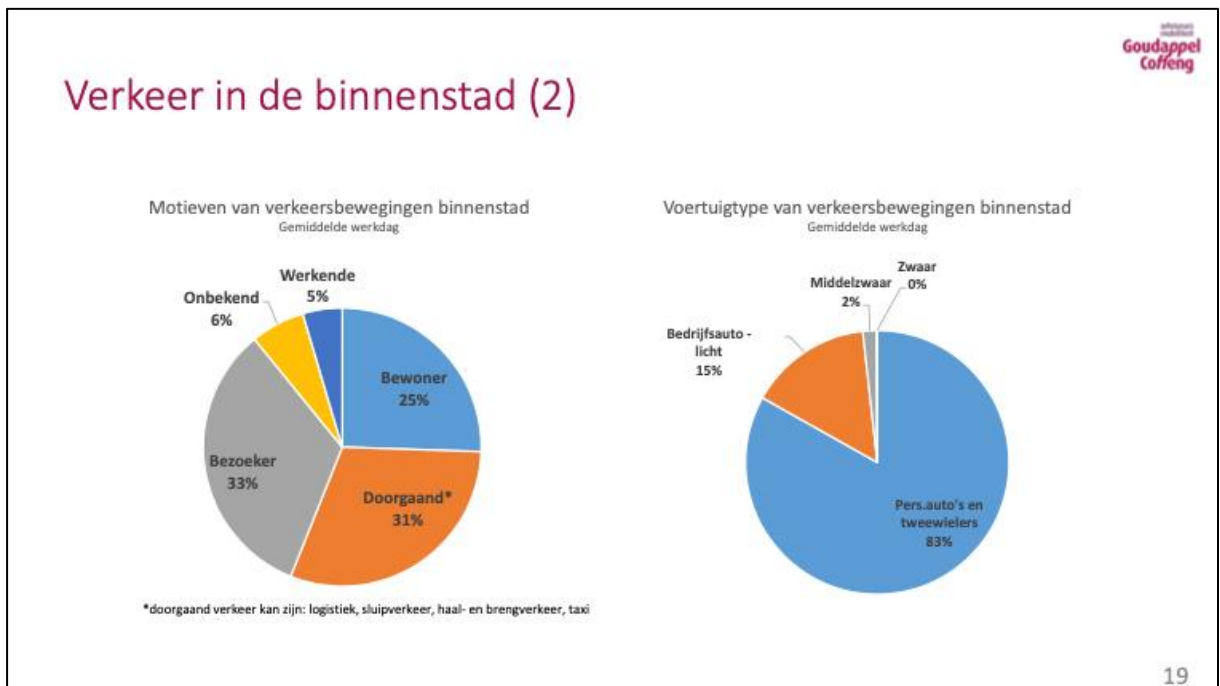
waar hij niet voor hoeft te betalen. Het is volgens de heer Voogt maar de vraag of een individuele ondernemer per se gebaat is bij een binnenstad met divers winkelaanbod, terwijl de auto aan de rand van de stad staat. Als een bezoeker het naar zijn zin heeft, is dat goed voor de ondernemer. De heer Voogt zegt dat hij het zich heel erg afvraagt en geen antwoorden heeft; het ligt er maar net aan wie je spreekt. Hij mist in de discussie tot nu toe wat er voor de ondernemer van belang is en ziet te veel focus op wie de stad wil bezoeken.

*De voorzitter vraagt de aanwezigen daarom te reflecteren op deze vraag, en aan te geven wat voor de ondernemer van belang is in een aantrekkelijke binnenstad.*

- Gerard van Erk zegt dat de heer Voogt terechte vragen stelt. Die kunnen op dit moment tijdens de sessie niet beantwoord worden.
- Hans van Aalst wijst erop dat er net een ondernemersontbijt is geweest, waar wellicht iets over gezegd kan worden.
- Mette Corsel zegt dat het goed is om na te denken over stadslogistiek. Die kan duurzamer gemaakt worden door bijvoorbeeld in te zetten op elektrische voertuigen. Maar voor binnenstads-ondernemers is het nog best moeilijk om daar knopen over door te hakken. Zij moeten investeren in nieuwe voertuigen en staan voor bepaalde praktische uitdagingen. Voor de gemeente is het daarom van belang om bijvoorbeeld te kijken of er grote werkgevers zijn die bereid zijn te investeren in een stadsdistributie-hub. Zo kan er het volume komen dat zo'n hub ook echt mogelijk maakt en dan is het wellicht voor de kleinere ondernemers mogelijk om aan te haken.
- Gerard van Erk zegt dat er regionaal overleg is geweest waarin ook stadsdistributie is vastgesteld als regionaal doel. Het is wel al duidelijk dat dit voor ondernemers in Gouda alleen niet mogelijk is.

Mette Corsel antwoordt dat de gemeente op dit moment een marktconsultatie doet om te kijken wat er allemaal mogelijk is. Onderdeel hiervan is ook het bepalen van de rol van de gemeente.

Marco de Baat zegt dat het verkeerscirculatieplan in elk geval een kans vormt om iets te doen op het gebied van mobiliteit. Het VCP moet bijdragen aan een mobiliteitsvisie en daarvoor is het ook van belang om goed te kijken naar de binnenstad.



Marco de Baat legt de definitie van doorgaand verkeer uit. Dat zijn volgens hem voertuigen die, nadat ze de binnenstad binnengereden zijn, daar binnen vijftien minuten weer uit rijden. Het kan zijn dat dit verkeer de stad doorrijdt als sluiproute, maar dit kan ook verkeer zijn dat bijvoorbeeld snel iemand afzet of ,kort moet laden/lossen, een pakketje bezorgen, of taxi-verkeer.

- Don Frederiks vraagt of vrachtverkeer echt maar 2 procent is.  
De heer De Baat bevestigt dat. Het gaat om groot vrachtverkeer. Wat er volgens hem nu vooral relatief veel door de binnenstad rijdt, zijn lichte bedrijfsvoertuigen zoals bestelauto's, bestelbusjes. Dit kunnen busjes zijn van pakketbezorgers, maar ook busjes van aannemers, glazenwassers, monteurs, etc.  
Daarop vraagt de heer Frederiks of een hub niet juist zorgt voor overslag van vrachtverkeer in busjes.  
Gerard van Erk reageert daarop en zegt dat de busjes nu vaak relatief leeg rijden. Door in te zetten op maximale benutting, wat makkelijker te regelen is via een overslag in een hub, kan je het aantal busjes dat rijdt terugdringen.
- Gerard van Erk vraagt of tweewielers ook fietsers omvatten.
- De heer De Baat zegt van niet: het gaat enkel om gemotoriseerd vervoer met kenteken. Gerard van Erk zegt verbaasd te zijn over het aantal bedrijfsauto's dat rondrijdt, vooral gezien een eerder onderzoek.

Volgens de heer De Baat is het een realistisch aantal: het gaat om 2.000 voertuigen, wat correspondeert met 17 procent. Dat betekent dat er elke werkdag rond de 13.000 verkeersbewegingen zijn binnen de singels.

De heer van Erk vindt dat veel, maar de heer De Baat legt uit dat het gaat om verkeer dat op drie verschillende plekken de stad in- en uitrijdt. Dit verkeer is niet geconcentreerd op één plek.

Nico Voogt nuanceert het beeld van de heer Van Erk nog iets. Hij zegt dat er ook grote parkeergarages liggen die een verkeers-aanzuigende werking hebben.

Bovendien is het van belang om onderscheid te maken in het type verkeer dat er rijdt.

*Het is 12:00u, de geplande eindtijd van de bijeenkomst. De heer De Baat zegt dat hij nog een aantal dia's over heeft. Hij zal de dia's per mail opsturen, zodat iedereen de informatie tot zich kan nemen. De volgende keer zal de bijeenkomst gaan over netwerkvarianten en de mogelijke effecten. Er zal gekeken worden naar vrachtverkeer, voetgangers, autovervoer enzovoorts. Het is nog even de vraag of dit pas tijdens de sessie besproken zal worden, of dat de presentatie alvast opgestuurd wordt, zodat iedereen goed voorbereid de sessie in kan gaan.*

- Jan Willem van der Wolf zegt dat de verhouding tussen presentatie en discussie beter zou moeten. Het zou meer moeten gaan over dingen die niet bekend zijn. Hij vindt het jammer dat er pas tegen het einde van de bijeenkomst gesproken wordt over nieuwere aspecten, waar geen tijd voor was. Hij vraagt daarom of de presentatie vooraf opgestuurd kan worden.  
De gemeente en Goudappel Coffeng zullen daarnaar kijken.  
Nico Voogt ondersteunt de woorden van de heer Van der Wolf. Hij vindt het jammer dat de vraag wat ondernemers willen, niet als huiswerk is meegegeven, en nu nieuw aan de groep voorgelegd wordt. Dat betekent dat de aanwezige ondernemers nu eerst in gesprek moeten met hun achterban, om antwoorden te kunnen formuleren. Nu was er volgens de heer Voogt te weinig tijd om hierover na te denken.  
De voorzitter reageert daarop dat de vraag die aan alle bijeenkomsten met Gouda Onderneemt ten grondslag ligt, juist is wat ondernemers willen. Bovendien krijgt – zoals eerder door GO gevraagd en in dit overleg besproken - Gouda Onderneemt zoveel mogelijk tijd om na te denken en de achterban te raadplegen. Via de mail en achteraf aanvullingen sturen is altijd mogelijk.

De heer Voogt vraagt of presentaties eerder toegestuurd kunnen worden.

De gemeente en Goudappel Coffeng zullen daarnaar kijken.

- Mette Corsel vraagt de aanwezigen of het mogelijk is om voor de kerst nog een sessie te plannen. Daar wordt in eerste instantie positief op gereageerd, maar of het mogelijk is hangt heel erg af van ieders agenda. De heer Van Aalst betwijfelt of het kan, aangezien de heer Frederiks niet aanwezig kan zijn. De aanwezigen zeggen toe hier nog goed naar te kijken en er via de mail op terug te komen. Nico Voogt zegt vervolgens dat een bijeenkomst voor de kerst niet mogelijk is.
- Gerard van Erk vraagt of het mogelijk is om de stappen met maatregelen uiteen te zetten. Dat biedt meer houvast en maakt het mogelijk om beter na te denken over eventuele stappen.  
Marco de Baat zegt dat het de bedoeling is om een stip op de horizon te plaatsen, wat men wil bereiken met alle maatregelen. Vervolgens kunnen maatregelpakketten en varianten bedacht worden, die invulling geven aan de stappen die nodig zijn om tot die stip op de horizon te komen. Die stappen worden beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader dat vandaag is besproken.  
De heer Van Erk vraagt of het niet mogelijk is om eerst de stappen te bepalen en dan pas de stip op de horizon.

De heer De Baat zegt dat het juist van belang is om te kijken met welke stappen welke doelen behaald kunnen worden.

*De voorzitter rondt om 12:15u af.*

-- EINDE --

## 13 Verslag vierde bijeenkomst Gouda Onderneemt

|          |   |                                                                                                     |                                                                                                                                                                    |
|----------|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Datum    | : | Maandag 25 januari 2021                                                                             |                                                                                                                                                                    |
| Tijd     | : | van 09:00 tot 11:30                                                                                 |                                                                                                                                                                    |
| Locatie  | : | Digitaal via Zoom                                                                                   |                                                                                                                                                                    |
| Aanwezig | : | Mette Corsel<br>Christiaan Kwantes<br>Marco de Baat<br>Marten van der Maas                          | Projectleider, gemeente Gouda<br>Verkeerskundige, Goudappel<br>Verkeerskundige, Goudappel<br>Coördinator Binnenstad, gemeente Gouda                                |
|          |   | Jan Eikema,<br>Jim Pedd                                                                             | Voorzitter, Awareness<br>Verslaglegging, Awareness                                                                                                                 |
|          |   | Gilbert Bal<br>Hilde Beekes<br>Gerard van Erk<br>Don Frederiks<br>David Lansen<br>Marcus Schuchmann | Roots Beleidsadvies<br>Secretariaat Gouda Onderneemt<br>Secretaris Gouda Onderneemt<br>SOG<br>INretail<br>O.a. voorzitter<br>ondernemersvereniging<br>Kromme Gouwe |
|          |   | Arjan Versteeg<br>Peter van Vliet                                                                   | bestuurslid SOG<br>Bestuurslid Vereniging<br>Bedrijventerreinen Gouda                                                                                              |
|          |   | Nico Voogt<br>Jan Willem van der Wolf                                                               | Voorzitter Gouda Onderneemt<br>Programmamanager Gouda<br>Onderneemt                                                                                                |
| Afwezig  | : | Hans van Aalst<br>Teun Bokhoven                                                                     | Centrummanager SOG<br>Voorzitter duurzaamheidsplatform<br>Gouda                                                                                                    |
|          |   | Lennart van Gastel                                                                                  | Vertegenwoordiger Koninklijke<br>Horeca Nederland (KHN)                                                                                                            |
|          |   | E.C. Lafeber<br>Gerard van Nieuwpoort                                                               | Vertegenwoordiging VBG<br>(bestuurslid en penningmeester<br>Lid SOG                                                                                                |
|          |   | Gerben Roskam<br>Peter van Vliet                                                                    | Bestuurslid Vereniging<br>Bedrijventerreinen Gouda                                                                                                                 |

## 1. Opening, mededelingen en het verslag

De vorige sessie met Gouda Onderneemt vond plaats op dinsdag 17 november 2020. Vandaag wordt vanwege de maatregelen om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan digitaal vergaderd. Eerder was het de hoop van Gouda Onderneemt dat de maatregelen snel verlicht zouden worden, zodat een fysieke vergadering mogelijk zou zijn. Een aantal deelnemers zijn iets later, waardoor de voorzitter kiest de bijeenkomst net iets later te beginnen. Om 09:09 begint hij met een korte introductie van zichzelf. Op verzoek van Gouda Onderneemt treedt de heer Jan Eikema op als voorzitter.

De voorzitter vraagt de aanwezigen of de sessie ten behoeve van de verslaglegging opgenomen mag worden. Na vaststelling van het verslag zal de opname verwijderd worden. De heer Nico Voogt (voorzitter Gouda Onderneemt) heeft principiële bezwaren en om die reden wordt besloten de bijeenkomst niet op te nemen. Vervolgens houdt de voorzitter een korte voorstelronde.

Het verslag van de sessie van 17 november is nog niet vastgesteld. Gouda Onderneemt kan zich naar eigen zeggen niet vinden in het verslag, maar wil geen concrete details noemen die gewijzigd moeten worden. Het voorstel van de voorzitter is daarom om het verslag vast te stellen, met aangehecht de reactie van de heer Voogt via de mail.

- Nico Voogt (voorzitter Gouda Onderneemt) geeft aan daar enkel mee akkoord te willen gaan als dat betekent dat het verslag technisch gezien niet vastgesteld wordt. Hij vindt het belangrijk dat de reactie van Gouda Onderneemt aan het verslag aangehecht wordt, zoals de voorzitter dat voorstelt.
- Gerard van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) zegt moeite te hebben met het woord 'vaststellen'. Gouda Onderneemt wil het verslag volgens hem enkel ter informatie aannemen. De heer Van Erk geeft aan geen gekke dingen in het verslag te zien, maar bepaalde details kan hij zich niet vinden. Hij vindt het echter zonde van de tijd om die details te noemen. Daarom gaat ook de heer Van Erk akkoord met het voorstel van de voorzitter, zolang het geen formele vaststelling is.

## 2. De presentatie

Christiaan Kwantes van Goudappel stelt voor om zijn presentatie in twee delen te splitsen. Zo kunnen tussendoor vragen gesteld worden.

- Gerard van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) benadrukt dat de aanwezigen veel informatie krijgen en dat de reactietermijn kort is. Hij vindt het een uitdaging om dat tijdig en inhoudelijk goed te doen.

*Na die woorden presenteert Christiaan Kwantes het eerste deel.*

- Gerard van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) reageert als eerste. Hij zit met veel vragen. In de basis steunt de heer Van Erk de plannen voor een betere doorstroming, maar de vragen die meermaals zijn gesteld blijven volgens hem staan: wat is het probleem dat hiermee opgelost wordt en hoe groot is dat probleem? Ook wil de heer Van Erk weten wanneer het wel goed zit. Bovendien pleit hij voor balans in de maatregelen; de hele stad afsluiten voor auto's in ruil voor groen vindt hij geen goed

plan. Belangrijk is dan ook de volgordelijkheid van maatregelen. Tot slot hecht de heer Van Erk grote waarde aan metingen naar de economische effecten van maatregelen.

De heer Christiaan Kwantes zegt dat later in de presentatie gekeken wordt naar de effecten. Wellicht dat de problemen voor Gouda niet duidelijk zichtbaar zijn, maar die sluimeren onder de oppervlakte wel. Volgens de heer Kwantes zijn in historische binnensteden een goede verblijfskwaliteit met een minder dominante auto, cruciaal voor het economisch functioneren van de gebieden. Dat kan volgens hem positief effect hebben op delen van Gouda die nu nog niet zo levendig zijn.

- Nico Voogt (voorzitter Gouda Onderneemt) geeft aan het gepresenteerde stuitend te vinden. Hij heeft de stellige indruk dat de zaken allang besloten zijn, waaronder de kruisingen op de N207 en de situatie rond de Nieuwe Veerstal. Hij hoort ook een aantal andere zaken waarover hij naar eigen zeggen verbijsterd is. Op persoonlijke titel merkt de heer Voogt op de indruk te hebben dat hij het verkiezingsprogramma van GroenLinks gepresenteerd heeft gekregen. Hij is bang dat bepaalde wensbeelden in de praktijk niet haalbaar zijn. Zo ziet de heer Voogt een versmalling van de Bodegraafsestraatweg waar volgens hem vrachtwagens elkaar niet meer kunnen passeren. Woensdag aanstaande is een sessie met ondernemers, dan gaat hij het hierover hebben, maar de heer Voogt zegt het gevoel te hebben dat een paar stappen teruggezet zijn.

Christiaan Kwantes zegt dat Gouda veel kansen voor het oprapen heeft liggen. De stad is nog wat ouderwets in opzet. Steden met een historische binnenstad positioneren zichzelf tegenwoordig veel meer als zodanig, waar Gouda daar nog in achterloopt volgens de heer Kwantes. Hij geeft ook aan dat bepaalde plannen die nu voorliggen niet direct in een keer tot praktijk omgezet zullen worden, zoals het verminderen van het autoverkeer op de Nieuwe Veerstal. Daarvoor moeten voorzichtig proeven uitgevoerd worden, omdat verkeerskunde nou eenmaal geen exacte wetenschap is. Daarom is het voorstel van Goudappel om bijvoorbeeld voor de Nieuwe Veerstal een pilot in de weekenden te houden.

Jan Willem van der Wolf (programmamanager Gouda Onderneemt) merkt op dat een proef in het weekend niet representatief is.

De heer Kwantes zegt dat het wel kan, zolang eerst goed gemonitord wordt waar hoeveel autoverkeer rijdt. Dat moet zowel in de weekenden als doordeweeks in kaart gebracht worden. Een proef in het weekend is volgens de heer Kwantes dan goed mogelijk door de data te extrapoleren.

- Jan Willem van der Wolf (programmamanager Gouda Onderneemt) zegt dat de maatregelen die voorgesteld worden, zoals het op orde brengen van de randwegen, de Van Reenensingel, Goverwelle en Goudse Houtsingel, enorm veel geld kosten. De heer Van der Wolf vraagt of het geen goedkopere oplossing is om het verkeer te regelen via verkeerslichten met groene golven? Hij vindt de voorgestelde maatregelen te ingrijpend: het mag volgens de heer Van der Wolf niet zo zijn dat Gouda de komende vijf jaar onbereikbaar is vanwege infrastructurele werkzaamheden.

De heer Kwantes zegt dat deze werkzaamheden zeker niet in een keer uitgevoerd moeten worden. Eens in de zoveel jaren staan vervangingen gepland van de riolering

en het asfalt. Door werk met werk te maken, zorg je ervoor dat de werkzaamheden zo geconcentreerd mogelijk plaatsvinden. Ook legt de heer Kwantes uit dat voorrangspoleinen niet hetzelfde zijn als verkeerspleinen; een verkeerslicht kan – ook met een groene golf – qua capaciteit niet concurreren met zo'n voorrangspolein qua doorstroming en oversteekbaarheid

- De voorzitter vraagt of de tien hoofdmaatregelen een menukaart zijn waar de ondernemers uit kunnen kiezen.

Dat is niet het geval volgens de heer Kwantes. Het gaat om een integrale benadering, waarbij maatregelen 1 en 2 van belang zijn om de overige maatregelen uit te kunnen voeren. De samenhang is dus groot.

De heer Mette Corsel zegt verder dat gesprekken gevoerd worden met de provincie over het aanpakken van de kruispunten. Voor de N207 bij Westergouwe waren al plannen gemaakt en dit is opgenomen in de meerjarenplanning. Dat geldt niet voor de Zuidwestelijke randweg. Daar vinden nog gesprekken over plaats.

- Gilbert Bal (Roots Beleidsadvies) vraagt in hoeverre monitoring plaatsvindt op de economische vitaliteit en hoe de conclusies daaruit gebruikt kunnen worden in het bijstellen van maatregelen. Ook vraagt hij inzicht in de begroting van de maatregelen en de planning. Dat bepaalt volgens de heer Bal de samenhang, haalbaarheid en de effecten.

Volgens de voorzitter is dat juist een vervolgstap die nog gezet moet worden. Hij vraagt de heer Bal inhoudelijk te reageren op de presentatie.

De heer Bal geeft aan benieuwd te zijn naar monitoring van het functioneren van de binnenstad, evenals naar de herkomst en bestemming van bezoekers. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de parkeergarages, maar ook industrieterreinen en de stadsdistributie. De heer Bal wil op al deze vlakken monitoring. De heer Bal is ook benieuwd naar de waarde van de historische binnenstad en het verminderen van autoverkeer voor Gouda.

De heer Kwantes zegt dat uit onderzoeken blijkt dat autobereikbaarheid en parkeren eerder *dissatisfiers* dan *satisfiers* zijn. Bezoekend winkelpubliek wil liever een combinatie van een terrasje en groen, dan een autoparkeerplek voor de winkeldeur. Wel is volgens de heer Kwantes een basiskwaliteit wat parkeren betreft van belang. Maar Gouda kan volgens hem op economisch vlak juist winst boeken door op andere kwaliteiten in te zetten. Compacte steden met een autoluwe historische binnenstad zijn grote publiekstrekken. De heer Kwantes bevestigt dat monitoren op parkeerbezetting en herkomst van bezoekers van groot belang is.

Jan Willem van der Wolf (programmamanager Gouda Onderneemt) bestrijdt het beeld dat bereikbaarheid ondergeschikt is aan de beleving van de binnenstad. Gouda heeft een centrumfunctie; de bereikbaarheid moet volgens de heer Van der Wolf dus op orde zijn. Parkeren op loopafstand van de binnenstad en bereikbaarheid van de parkeergarages zijn volgens hem van belang.

- David Lansen (INretail) geeft aan een betere uitwerking te willen zien van de manier waarop de gemeente wil omgaan met verschillende bezoekersgroepen.

- Gerard van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) zegt dat uit onderzoeken blijkt dat de bestedingen van mensen die met de auto komen, hoger zijn dan fietsers – uitgezonderd de horeca. Ook zegt hij dat de monitoring van doorgaand verkeer van groot belang is en vaak niet goed gaat. Zo bezorgen pakketdiensten soms maar 1 pakketje en rijden die dan weer de binnenstad uit. Die worden in de tellingen wel als doorgaand verkeer gezien. Verder zegt hij dat hij in de wensbeelden van de Denktank zaken ziet die strijdig zijn met het horecabeleid waarin de horeca juist geconcentreerd moet worden.

Christiaan Kwantes zegt dat autobezoekers inderdaad gemiddeld meer uitgeven dan fietsers en voetgangers, maar dat dit vaak te maken heeft met grote aankopen zoals bijvoorbeeld een nieuwe televisie. Automobilisten komen niet vaker naar de stad dan bijvoorbeeld een fietser, waardoor je dus ook niet kan stellen dat het verdubbelen van het parkeerareaal zorgt voor een toename van het aantal mensen dat naar de binnenstad komt. De heer Kwantes vindt het ook van groot belang dat de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen op orde is. Tot slot legt hij uit dat het monitoren op doorgaand verkeer inderdaad complex is; het is dan ook het beste om te zorgen dat doorgaand verkeer een snellere alternatieve route heeft die om de stad heen gaat, dan de routes door de binnenstad en woonstraten van Gouda.

*Het is 10:26 als de heer Kwantes het tweede deel van zijn presentatie geeft.*

- Gerard van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) vraagt of de randwegen eerst op orde moeten zijn, alvorens de rest van de maatregelen genomen kunnen worden. De heer Kwantes geeft aan dat de samenhang erg belangrijk is. De randwegen moeten in elk geval zo snel mogelijk op orde gebracht worden.

*Vervolgens legt de heer Marco de Baat het koopstromenmodel van Goudappel uit.*

- Mette Corsel zegt dat de gemeente eventueel de helft kan bekostigen van het onderzoek dat Gouda Onderneemt via Roots Adviesbureau wil laten uitvoeren. De heer Corsel vraagt hoe wenselijk het is om twee onderzoeken uit te voeren, elk met een eigen methodiek en daardoor vermoedelijk ook eigen resultaten.
- Gerard van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) zegt niet in te zien hoe een koopstromenonderzoek een relatie kan leggen tussen de maatregelen met betrekking tot het verkeerscirculatieplan. Zo'n onderzoek kijkt volgens hem alleen terug naar hoe iets gegaan is, niet naar nieuwe gegevens. Roots kiest een andere invalshoek, zegt de heer Van Erk. De twee onderzoeken zijn niet strijdig met elkaar. Wat hem betreft zouden de twee na afronding naast elkaar gelegd kunnen worden, om dan te kijken welke input klopt. Dat de gemeente positief tegenover het onderzoek van Roots staat vindt de heer Van Erk positief; het geld komen ze wel uit denkt hij.  
Gilbert Bal (Roots Beleidsadvies) zegt dat de twee benaderingen inderdaad erg verschillen. Goudappel stelt een verdieping van de verkeersmodellen voor, gebruikmakend van de koopstromen. De heer Bal kent dit soort onderzoeken en zegt dat zij waardevolle inzichten kunnen opleveren. Zijn eigen onderzoek is minder cijfermatig en meer een kwalitatief onderzoek dat inzicht moet bieden in de

economische effecten. Het zou er7g waardevol kunnen zijn om beide onderzoeken uit te voeren.

- Mette Corsel zegt tevreden te zijn dat er overeenstemming over de onderzoeken is. Gerard van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) wil nog kwijt dat nog besproken moet worden wie welk bedrag betaalt. Daarvoor moet hij in gesprek met zijn achterban en met de gemeente. Hij geeft aan dat het onderzoek van de heer Bal ook nuttig kan zijn voor het binnenstadprogramma.
- Nico Voogt (voorzitter Gouda Onderneemt) zegt dat hij de presentatie van de heer Kwantes wil ontvangen. Hij wil kritisch kijken naar de percentages en deze voorleggen aan de deskundigen die Gouda Onderneemt heeft ingehuurd bij het bureau Arane. De heer Voogt zegt het gevoel te hebben nu een ander plan, met andere cijfers gepresenteerd te hebben gekregen, waardoor het proces weer van voor af aan moet beginnen. Ook geeft de heer Voogt aan niet te begrijpen waarom het plan nu deels ideeën van Gouda Onderneemt omarmt die eerder in het vorige VCP-proces juist niet omarmd werden.  
De voorzitter geeft aan dat de heer Voogt dat ook als iets positiefs kan zien.  
De heer Voogt zegt dat moeilijk te kunnen verkroppen. In het vorige proces werd volgens hem gezegd dat Gouda Onderneemt geen gelijk had, en nu krijgt het ineens gelijk. Als er dan nu gewaarschuwd wordt voor maatregelen, vraagt de heer Voogt, wie heeft dan gelijk? Bovendien vindt hij dat de termijn nu wel erg kort wordt.
- Christiaan Kwantes zegt dat inderdaad nieuwe conclusies zijn getrokken. Dat komt volgens hem doordat Goudappel nu meer tijd had om met een nauwkeurigere onderbouwing met cijfers en betere analyses te komen. Alle belanghebbenden zijn bovendien nadrukkelijker betrokken, wat voor nieuwe inzichten gezorgd heeft. Daardoor ligt er een gedragen voorstel met meer input.  
Nico Voogt (voorzitter Gouda Onderneemt) bedankt de heer Kwantes voor zijn terugkoppeling. Hij vindt de korte reactietijd zeer kwalijk.  
Mette Corsel stelt daarom voor na de zienswijzeprocedure nog een gezamenlijke sessie te houden, waarin gekeken kan worden naar de feedback die tijdens die procedure is opgehaald. Heel gebruikelijk is dat niet, maar zo heeft Gouda Onderneemt nog zes weken extra de tijd om met haar achterban in gesprek te gaan. Dat wil de heer Voogt eerst voorleggen aan zijn achterban.
- Nico Voogt (voorzitter Gouda Onderneemt) wil ook graag weten hoe het financieel gaat met het verkeerscirculatieplan. Met corona in het achterhoofd, de economie die het zwaar heeft en de misgelopen inkomsten voor de stad, is het volgens hem van belang ook goed te kijken naar de kosten. Alle maatregelen bij elkaar zijn mogelijk veel te duur om te nemen gezien de huidige situatie met corona.  
Christiaan Kwantes zegt dat Goudappel nog werkt aan de financiële paragraaf van het verkeerscirculatieplan.
- Hilde Beekes (secretariaat Gouda Onderneemt) wil graag weten hoe het zit met de doorrekeningen van wijzigingen op de Nieuwe Veerstal.

Die zijn volgens de heer Kwantes nog niet klaar. Daar werken de verkeerskundigen aan, vult Marco de Baat aan. Deze wordt nagestuurd.

- Don Frederiks (SOG) vraagt of naar één voorkeursvariant gewerkt wordt, of dat men aan drie varianten blijft werken waaruit uiteindelijk gekozen kan worden. Mette Corstel geeft aan dat toegewerkt wordt naar één voorkeursvariant, en dat het geen keuzelijst wordt van varianten of maatregelen. De maatregelen hebben namelijk onderlinge samenhang en kunnen vaak niet los van elkaar uitgevoerd worden.
- Gerard van Erk (secretaris Gouda Onderneemt) wil graag de verslagen van de Denktank zien. Bovendien vindt hij dat de verslagen van de sessies met Gouda Onderneemt ook naar de Denktank gestuurd moeten worden.
- Nico Voogt (voorzitter Gouda Onderneemt) vraagt hoe binnen de Denktank voorkomen wordt dat de verschillende belanghebbenden verleid worden met plaatjes die in de praktijk lastig haalbaar blijken. Als voorbeelden noemt de heer Voogt de actiegroep rond de IJssel die daar een autovrij gebied wil aanleggen en bewoners van de Bodegraafsestraatweg. De Denktank moet eerlijke informatie krijgen en niet gepaaid worden met plaatjes en modelletjes waar iedereen voor is.

Om 11:23 rondt de voorzitter de bijeenkomst af.

-- EINDE --

## 14 Verslag vijfde bijeenkomst Gouda Onderneemt

|            |   |                         |                                                        |
|------------|---|-------------------------|--------------------------------------------------------|
| Datum      | : | vrijdag 29 januari 2021 |                                                        |
| Tijd       | : | van 10.30 tot 12:30     |                                                        |
| Locatie    | : | Digitaal via Zoom       |                                                        |
| Aanwezigen | : | Mette Corsel            | projectleider gemeente Gouda                           |
|            |   | Christiaan Kwantes      | verkeerskundige Goudappel                              |
|            |   | Marco de Baat           | verkeerskundige Goudappel                              |
|            |   | Marten van der Maas     | Coördinator Binnenstad, gemeente Gouda                 |
|            |   | Jan Eikema,             | voorzitter Awareness                                   |
|            |   | Angela Vogt             | Verslaglegging Awareness                               |
|            |   | Gilbert Bal             | Roots Beleidsadvies                                    |
|            |   | Hilde Beekes            | Secretariaat Gouda Onderneemt                          |
|            |   | Gerard van Erk          | Secretaris Gouda Onderneemt                            |
|            |   | Don Frederiks           | bestuurslid SOG                                        |
|            |   | David Lansen            | INretail                                               |
|            |   | Arjan Versteeg          | bestuurslid SOG                                        |
|            |   | Peter van Vliet         | Bestuurslid Vereniging                                 |
|            |   |                         | Bedrijventerreinen Gouda                               |
|            |   | Nico Voogt              | Voorzitter Gouda Onderneemt                            |
|            |   | Jan Willem van der Wolf | Programmamanager Gouda Onderneemt                      |
|            |   | Lennart van Gastel      | Vertegenwoordiger Koninklijke Horeca Nederland (KHN)   |
|            |   | Gerard van Nieuwpoort   | Vertegenwoordiging VBG (bestuurslid en penningmeester) |
|            |   | Hans van Aalst          | Centrummanager SOG                                     |
| Afwezigen  | : | Teun Bokhoven           | Voorzitter duurzaamheidsplatform Gouda                 |
|            |   | Marcus Schuchmann       | O.a. voorzitter ondernemersvereniging Kromme Gouwe     |
|            |   | E.C. Lafeber            |                                                        |
|            |   | Gerben Roskam           | Lid SOG                                                |

### Opening, mededelingen en het verslag

Jan Eikema, voorzitter, heet iedereen van harte welkom. In dit overleg komen twee belangrijke onderwerpen naar voren, te weten:

1. de terugkoppeling van Gouda Onderneemt;
2. de verdere planning m.b.t. het VCP.

Hilde Beekes, Secretariaat Gouda Onderneemt, heeft de presentatie van afgelopen maandag gecombineerd met de input van Gouda Onderneemt. Een aantal zaken die de deelnemers van Gouda Onderneemt belangrijk vinden, zullen op deze wijze de revue passeren. De basisvoorwaarde van Gouda Onderneemt is dat bij alle maatregelen die genomen worden de bereikbaarheid en de doorstroming zowel in de stad als op de rondwegen altijd worden gegarandeerd. De vraag is volgens mevrouw Beekes of de basisdata voor de nieuwe berekeningen gelijk zijn aan de data die aan het begin met bureau Arane is gedeeld.

Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel: het verkeersmodel, inclusief de netwerkvarianten, is in z'n geheel aan Arane geleverd. In welke periode dit is geweest weet hij niet meer zeker. Dit zal hij moeten nagaan.

Gouda Onderneemt wil graag weten welk model is voorgesteld: het synthesesmodel of ook het sectorenmodel. In de cijfermatige onderbouwing is het sectorenmodel afgefallen, maar in het pop-up venster blijkt dat het sectorenmodel toch niet helemaal is afgefallen.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda: Op dit moment is een variant met elektronische knips nog niet meegenomen als variant, omdat dit nog onzeker is. De stand van de techniek is nog niet ver genoeg om met een elektronische knip te werken. Ook het Openbaar Ministerie geeft aan dat handhaving hierop lastig is en beveelt het daarom niet aan. Een harde knip (waar het sectorenmodel van uit ging) ziet Mette niet als een oplossing. De elektronische knip is wel iets wat op een later moment alsnog kan worden afgewogen. Het synthesesmodel is de variant waar we voor willen gaan. Na realisatie wordt pas zeker of dit voldoende is of niet.

Fysiek of digitaal vindt er volgens Gouda Onderneemt een knip plaats. Afgesproken is dat er geen knippen zullen plaatsvinden zonder dat de raad hiermee heeft ingestemd. De deelnemers van Gouda Onderneemt geven aan dat het dan opnieuw naar de raad moet als het zover is.

Volgens Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, zou men niet kunnen volstaan om te zeggen dat zien we over 10 a 15 jaar. Hij wil hier graag helderheid over hebben. Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, bevestigt dit. Tegen het einde van de plannen of als je in de uitvoering een andere richting op wilt gaan, dan moet je opnieuw naar de raad.

### **Presentatie Gouda Onderneemt**

Gouda Onderneemt is benieuwd of het verbeteren van de Zuidwestelijke Randweg-N207 het eerste is wat er gaat gebeuren. Zijn de punten vergelijkbaar met de stappen in de volgorde van invoeren of niet?

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, geeft aan dat dit in principe niet het geval is. Het is niet zo dat eerst maatregel 1 wordt gedaan en aan het einde pas 10. Er zullen dingen voor een deel ook naast elkaar kunnen, of hebben een bepaalde koppeling waardoor ze toch tegelijkertijd genomen moeten worden.

Lennart van Gastel, vertegenwoordiger Koninklijke Horeca Nederland (KHN), wil graag duidelijkheid over welke stappen wanneer concreet genomen worden. Het moet volgens hem goed meetbaar zijn en een goede onderbouwing hebben, alvorens men door kan gaan naar de volgende stap (Ladder van Verdaas).

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda: bij de afweging en het bepalen van de volgorde wordt onder andere de investering, het beheer en het spreiden van de kosten over de verschillende jaren meegenomen. Daarmee wordt ook voorkomen dat de stad op slot zou gaan als er te veel werkzaamheden tegelijkertijd plaatsvinden.

Als er maar een vooraf overeengekomen volgorde is met vaste meetbare momenten en niet op basis van willekeur, aldus Lennart van Gastel, vertegenwoordiger Koninklijke Horeca Nederland (KHN).

Hilde Beekes, Secretariaat Gouda Onderneemt, vult aan dat er vele factoren meespelen. Zij vraagt zich af of de volgorde, waarin men gaat uitvoeren, verwerkt is in de versie voordat deze wordt vastgesteld.

In de ambtelijke conceptversie moet dit volgens Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, duidelijk zijn. Intern moet nog overeenstemming plaatsvinden met diverse afdelingen. De randwegen op orde is wel een belangrijke eerste stap, waarbij wel aangegeven wordt dat we parallel daaraan ook maatregelen kunnen treffen die niet een te grote invloed hebben op het verkeer, bijvoorbeeld het opwaarderen van fietspaden. De wens is om zoveel mogelijk maatregelen tegelijkertijd te laten oplopen die elkaar niet in de weg zitten. Een duidelijke onderlinge afhankelijkheid is belangrijk om die inzichtelijk te hebben, aldus Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt.

Volgens Lennart van Gastel, vertegenwoordiger Koninklijke Horeca Nederland (KHN), is het niet onze wens om zoveel mogelijk, en daarmee ook zo snel mogelijk, maatregelen door te voeren. De wens is om een probleem op te lossen, om een toekomstvisie te creëren. Daar is het ondergeschikt aan en daar zijn ook de maatregelen voor.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, geeft aan dat niks doen geen optie is. Om een situatie te krijgen waarbij de bereikbaarheid goed is en blijft, moet de gemeente sowieso aan de slag. Welke maatregelen kun je er bovenop zetten die ook de ambities vanuit de raad en het college kunnen verwezenlijken? Dat zijn dingen die samen oplopen. Het is niet het een of het ander, het is allebei.

Arjan Versteeg is benieuwd naar de stand van zaken omtrent de N207 rond Westergouwe. In 2017 is volgens hem toegezegd dat men met de provinciale weg zou beginnen. Vier jaar later moet worden geconstateerd dat er nog niks is veranderd aan de weg. Als de N207 niet op orde is, dan blijven de problemen om de stad uit te kunnen, bestaan.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, antwoordt dat de ontwerpen klaar zijn en dat hiervoor geld is gereserveerd. Echter moet de bestuurlijke overeenkomst en het commitment van alle partijen nog plaatsvinden. In een periode van 2 a 3 jaar kan men hiermee aan de slag. Dit heeft onder meer te maken met de bestemmingsplanprocedure en onteigening van enkele stukken grond van particulieren.

Jan Eikema, voorzitter, verduidelijkt dat het gaat om een voorlopige ambtelijke synthesevariant. Hij gaat hierbij vanuit dat alle maatregelen en stappen op elkaar afgestemd moeten worden en dat die een gunstig effect hebben op de doelstellingen die je wilt bereiken met het verkeer, de doorstroming etc. De ambtelijke synthesevariant wordt met de reacties van Gouda Onderneemt en die van de Denktank voorgelegd aan de wethouder. Later in de bijeenkomst wordt verder ingegaan op de planning van het proces.

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel, vult aan dat de komende tijd een uitvoeringsprogramma wordt opgesteld met daarin ook het onderscheid in termijnen. De randwegenstructuur is een heel belangrijk onderdeel en men kan het zich niet veroorloven om deze in de tijdsplanning achteraan te zetten. Er is alles aan gelegen om dat aan het begin neer te zetten, zegt hij. Als het gaat om de Zuidwestelijke Randweg en de N207 meldt hij dat er met de provincie deels goede afspraken zijn gemaakt. Voor een deel is men nog in overleg met de provincie.

Jan Eikema, voorzitter vervolgt: In de ambtelijke synthesevariant horen alle 10 de maatregelen bij elkaar. Vervolgens krijg je een uitvoeringsprogramma met geld en tijd. Hij benadrukt hier niet te veel op in te willen gaan, maar stelt voor verder te gaan met de presentatie en het maatregelenpakket die bij elkaar horen.

Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, wil een duidelijk signaal afgeven aan de raad: als de randweg niet op orde komt, dan staan alle maatregelen op de tocht of zullen geen effect hebben. Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, pleit voor een disclaimer, een moment van go of no-go.

Op het moment dat de onderlinge afhankelijkheid goed in beeld is gebracht, dan kan je zeggen: deze dingen gaan niet gebeuren zolang de randweg niet op de orde is en andere dingen kunnen wel al door gaan, vult Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt, aan.

Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, benadrukt dat de stappen, kaders en termijnen waarbinnen de stappen 1, 2, 3 en 4 worden genomen, worden benoemd. Verder is hij benieuwd naar het onderhoudsschema. Welk grootschalig onderhoud staat gepland en wat is voorzien? Hij is van mening dat dit duidelijk aan de raad en andere betrokkenen moet worden gepresenteerd.

Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt, vervolgt haar verhaal met de berekening van het verkeer op de Zuidwestelijke Randweg. Het is wenselijk om bij een 2 x 1 rijbaan uit te gaan van een maximum intensiteit van 20.000 per dag. Zonder de afsluiting van de Veerstal

kom je boven de 20.000 uit en met de Veerstal boven de 28.000. Is de verwachting dat het kan worden opgewaardeerd naar 2 x 2 of wat is het plan om daaraan tegemoet te komen?

Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel, geeft aan dat de genoemde cijfers de maximaal wenselijke criteria zijn voor het gemeentelijk wegennet, zoals stadswegen etc. Deze criteria gelden niet voor provinciale wegen. De provincie stelt zelf geen maximum criterium aan hun wegen, maar kijkt meer naar de doorstroming en de reistijden.

Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt, is benieuwd of met de nieuwe inrichting (stoplichten, rotondes) die nu gepland staan, de Veerstal dit aan kan of dat er dan weer andere maatregelen moeten worden genomen.

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel: in het mobiliteitsplan 2017 is een aantal richtintensiteiten genoemd. Dit kan niet gezien worden als een hard maximum, maar meer als een soort verwachtingspatroon en is met name gericht op de stedelijke structuren. In de tweede plaats gaat het om motorvoertuigen per etmaal, terwijl de capaciteit van wegen vooral worden bepaald tijdens de spitsuren. Daarnaast wordt de capaciteit van wegen vooral bepaald door de kruispunten en niet zozeer door de rechte stukken tussen de kruispunten. Met andere woorden: Als je bij de kruispunten zorgt voor een extra rijstrook dan kunnen de wegvakken nog prima vooruit met 1 rijstrook per richting. Dit zijn volgens hem enkele belangrijke nuances. Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel, vat kort samen dat de N207 geen stadsweg is en dat de intensiteit indicatief moet worden gezien. Het zijn volgens hem echt richtintensiteiten.

Het lijkt Arjan Versteeg handig om een richtcapaciteit te hebben voor een provinciale weg. De CROW geeft tussen de 1500 en 2000 per uur aan. Over een periode van 24 uur is dat behoorlijk hoog.

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel, beaamt dat over een periode van 24 uur er veel verkeer overheen gaat, maar dat het een en ander afhankelijk is van de lokale situaties. Voor de randwegen hebben wij met microscopische modellen berekeningen gemaakt van de doorstroming in de verschillende situaties.

Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt is benieuwd of de voorstellen die er nu liggen ook voldoende zijn als de Veerstalknip er zou komen.

Puur kijkend naar de verkeersmodellen is het een spannende keuze om een weg af te sluiten. Het verkeersmodel houdt rekening met een aantal rationale factoren en niet met gedragsfactoren. Als de gedragsfactoren worden meegenomen, dan kunnen sommige problemen minder heftig zijn dan dat de theoretische modellen voorspellen. Dat soort factoren nemen wij ook mee, aldus Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel. Jan Eikema, voorzitter, benadrukt dat een aantal zaken eruit springen die nadere toelichting behoeven, zoals Christiaan Kwantes nu ook heeft aangegeven en dat de kruispunten daarbij maatgevend zijn.

Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt, geeft aan dat deze aanpassingen in eerste instantie gelijk zijn aan wat er in het originele VCP zat en daar was volgens haar geen Veerstalknip bij.

In een vorige sessie is opgemerkt dat onze plannen in Gouda niet door anderen zouden worden gegijzeld. Die opmerking klonk, volgens Gouda Onderneemt, als dit willen we en dit gaan we ook doen, ook als de wijziging bij de rondweg er niet snel door komt. Er is net gesproken over die afhankelijkheid/voorwaardelijkheid waarbij Hilde aanneemt dat het ook hierop van toepassing is.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda antwoordt dat niemand erbij is gebaat als een situatie ontstaat waarbij Gouda niet meer bereikbaar is. Elke maatregel die wordt doorgevoerd heeft een bepaald effect, waarbij monitoring en evaluatie nodig is. De gemeente gaat uitzoeken wat nog nodig is als de N207 wel op orde is zodat de bereikbaarheid van Gouda niet in het geding komt.

Hilde Beekes, Secretariaat Gouda Onderneemt: de Gouderaksebrug en de sluis zijn tijdens de zomer vaker open voor de pleziervaart. Zij vraagt zich af of hiermee rekening is gehouden.

Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel geeft aan dat er dynamische simulaties zijn gemaakt. Daarnaast is er inzicht in alle brugopeningen. De brugopeningen tijdens de ochtend- en avondspits kunnen impact hebben op de verkeersstromen. Op het moment dat de N207 en de bouwlocatie Westergouwe uitgebreid worden, evenals de Zuidwestelijke Randweg dan laten de modellen zien dat het verkeer, ook tijdens een brugopening, in de spits goed kan worden verwerkt.

Daarnaast vraagt Hilde Beekes, secretaris Gouda Onderneemt, of de aansluiting met de snelwegen ook de grotere capaciteit van de randweg aankan?

Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel, geeft aan dat de aansluiting van de N457 ook wordt gezien in het kader van de verbreding en capaciteitsuitbreiding van de A20 en de woningbouwontwikkeling van de Zuidplas.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, vult aan dat nu gaat om de ontwerpfase van de A20. Op basis van alle nieuwe inzichten, ook qua woningbouwontwikkeling van de Zuidplaspolder, is hier veel aandacht voor, omdat die aansluiting belangrijk is voor Gouda en dat die in de toekomst ook robuust genoeg moet zijn.

Naar aanleiding van het punt van de Gouderaksebrug en de sluizen merkt Peter van Vliet, bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen Gouda, op dat het gaat om een vrij korte afstand tussen de Julianasluis en de Gouderaksebrug. In hoeverre heeft de gemeente inspraak op de capaciteit? Het is een 2x1 baan. De enkele banen tussen de Julianasluis en de Gouderaksebrug staan vol tijdens brugopeningen en hierdoor komt de doorstroming van de

Julianasluis in de knoop. Hij vraagt zich af in hoeverre daar invloed op is en in hoeverre dat kan worden gestuurd. Is dit ook mee te nemen in het ontwerp?

Peter van Vliet, bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen Gouda verduidelijkt dat het met name gaat om de Gouderaksebrug. De ontsluiting naar de Krimpenerwaard en Haastrecht loopt vol door de opening van de Gouderaksebrug.

Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel: De provincie is wegbeheerder en de brug is bij de aanleg van de Zuidwestelijke Randweg gerealiseerd. Buiten de tijden van brugopening kan het verkeer prima afgewikkeld worden over de 2x1 rijbaan. Peter van Vliet, bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen Gouda uit zijn zorgen dat, als de brug openstaat, de enkele banen vol lopen. Volgens hem wordt een verkeersinfarct gecreëerd als je de opstelplaats zo laat als ie nu is.

Jan Eikema, voorzitter, stelt voor om het voorstel van Peter van Vliet mee te nemen. Op een later moment kan dan hiernaar worden gekeken.

Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, doet het dringende verzoek om de proef met de knip eruit te halen, zeker gezien de onzekerheden. Op basis van voortschrijdend inzicht kan op een later moment de proef volgens hem alsnog worden uitgevoerd.

Jan Eikema, voorzitter, stelt voor aan het einde van de sessie hierbij stil te staan.

Stadsboulevard Van Reenensingel-Goverwellesingel

Er staat een asterix bij de voorrangspoleinen. De vraag vanuit Gouda Onderneemt is of dat nu betekent dat mogelijk niet overal voorrangspoleinen komen en dat een deel van de stoplichten blijft? Wat betekent dat voor de doorstroming?

De kruispunten op de Van Reenensingel, Goudse Houtsingel en de Goverwellesingel worden vervangen door voorrangspoleinen. Deze maatregelen helpen zowel bij de doorstroming voor het autoverkeer als bij het verbeteren van de oversteekbaarheid, legt Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel, uit. Op een aantal plekken gaat het vooral om de oversteekbaarheid, zoals op de Goudse Houtsingel.

30 km wegen en doorwaadbare stad.

Peter van Vliet, bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen Gouda, ziet dat er toch wordt vastgehouden aan de 30 km wegen. De KW-weg en de Rotterdamseweg worden intensief gebruikt door grote voertuigen. Wegen die intensief worden gebruikt, moet je volgens hem niet willen afwaarderen, waarbij vrachtverkeer te gast is. Dat vraagt om ongelukken. Dit heeft TLN bevestigd.

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel beaamt dat de KW-weg geen gemakkelijke weg is om een oplossing voor te verzinnen. De KW-weg is een weg waar intensief gebruik van wordt gemaakt, maar tegelijkertijd is de weg niet geschikt als een gebiedsontsluitingsweg. Bij de KW-weg is geen ruimte voor goede vrij liggende fietspaden. Daarom wordt gedacht om het gemotoriseerd verkeer hier een snelheidsverlaging naar 30 km/u te geven. Daarbij zal goed gekeken moeten worden naar de fietsstroken die anders en beter moeten worden

ingericht om de veiligheid te waarborgen. Omdat dit een belangrijk vraagstuk is roept hij alle deelnemers aan de sessie dan ook op om eventuele alternatieven aan te dragen.

Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt: de Van Balenstraat en de Dijk zijn goede mogelijkheden, mits je enkele aanpassingen doet voor de fiets. Op de KW-weg kan men op 2 a 3 punten een goede insteek maken in de rest van Kort Akkeren door goede oversteekplaatsen te creëren. Dit zou volgens hem de oplossing zijn voor de ontvlechting, zoals de TLN betoogd, en zodoende de veiligheid te verhogen.

De route via het Ruige Weteringsepad zit in het totaal plaatje van de regionale fietsroute tussen Rotterdam en Gouda. De Ruige Weteringsepad en de Gaarlandsingel zitten in het plan om het in delen te realiseren. De vraag is alleen of dit voldoende en een goed alternatief is. Volgens Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda is het ontvlechten van de weg onderdeel van de plannen. De KW-weg is en blijft een drukke weg, waar ook op gefietst blijft worden. Deze weg heeft een andere functie dan een typische woonstraat. Het zal zeker geen gemengde straat worden, waarbij iedere deelnemer aan zijn lot wordt overgelaten. Bij de wegen die conform het 'nieuwe 30' worden ingericht, zal maatwerk van toepassing zijn om de veiligheid te waarborgen, vult Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel, aan.

#### **KW-weg**

In het staatje staat achter de KW-weg: beperkt effect aanvullende maatregelen nodig. Wordt hiermee bedoeld aanvullend aan de 30 km? En wat zou dat dan zijn?

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel: Op deze weg wordt maatwerk toegepast. Er is geen ruimte voor vrij liggende fietspaden. Aangezien er ook mensen wonen zal een bepaalde fietskwaliteit moeten worden geboden. Gedacht kan worden aan het beter accentueren van de fietsstroken en ook in de dwarsrichting enkele oversteken beter vorm te geven om deze combinatie van intensiteiten en de 30 km praktisch en veilig te houden. Buiten het nachtelijk verbod op dat deel voor vrachtverkeer wordt op deze manier niet gesproken over een totaal verbod voor het vrachtverkeer.

Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda onderneemt is van mening dat de plaatjes in de presentatie een vreemd beeld wekken, zeker als gedacht wordt aan 'klinkerstraten'. Het Kleiwegplein bijvoorbeeld, het plaatje geeft volgens de aanwezigen niet het beeld weer zoals het wordt. De deelnemers pleiten voor een duidelijkere uitleg betreft het Kleiwegplein en de eventuele knip met nieuwe plaatjes die het juiste beeld weergeven.

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel: Het Kleiwegplein is een historische entree, en tevens een belangrijke fietsroute vanaf de noordzijde vanaf het spoor en looproute vanaf het treinstation, naar de binnenstad. Deze route is aantrekkelijk en draagt bij aan de vitaliteit van de binnenstad. Het huidige Kleiwegplein functioneert niet optimaal voor de economische vitaliteit van de binnenstad. Goudappel wil het Kleiwegplein daarom verkeerskundig gezien versimpelen, zodat voldoende ruimte ontstaat voor het winkelend publiek, groen etc. De hoeveelheid stromen bij elkaar vragen ook die ruimte. Ons voorstel is daarom ook om het

kruispunt voor het autoverkeer te versimpelen tot een T-kruising, dus vanaf de spoortunnel rechtdoor de binnenstad in met een aansluiting naar de Blekerssingel. Goudappel stelt hierin voor om de koppeling van de Kattensingel naar het Kleiwegplein los te laten.

Volgens Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt wordt nog altijd een knip geplaatst bij de Kattensingel. In de toekomst is het dan niet meer mogelijk om vanuit de tunnel rechts af te slaan richting het Bolwerk en de stadsgarage. Via de Nieuwe Gouwe is het bolwerk nog bereikbaar, aldus Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel. Daarnaast wordt gepleit voor een dynamisch parkeerinformatiesysteem. De bedoeling is om vanaf de entree van Gouda bordjes te plaatsen zodat men in real time kan zien waar nog parkeerplekken beschikbaar zijn, waarbij gebruik van de garage bij het Bolwerk ook zal worden gestimuleerd. Vanuit de Goudse Poort is dan al te zien waar ruimte voor parkeren is. Dit leidt tot minder 'zoekverkeer' in de stad.

Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt: het dynamisch parkeerinformatiesysteem zal vanaf de rijksweg al duidelijk moeten zijn, aangezien het verkeer via de Zuidwestelijke Randweg zal moeten omrijden. Dit leidt tot extra reistijd richting het Bolwerk. Het autoverkeer zal, volgens hem, eerder de KW-weg gebruiken om bij het Bolwerk te komen. Dit leidt tot intensivering van het autoverkeer op de KW-weg. Vanuit bijvoorbeeld de Krimpenerwaard kan je ook voorbij Klein Amerika rijden (als Klein Amerika vol is) naar de parkeergarage in de stad, de Nieuwe Markt, en door het parkeerverwijssysteem zie je ook meteen of de Stationsgarage en Vossenburgkade beschikbare plaatsen hebben, aldus Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel. Volgens Gouda Onderneemt neemt de parkeerdruk op de parkeergarages toe.

Jan Eikema, voorzitter, vat de discussie samen: De reden om bij sommige plekken het autoverkeer om te leiden heeft te maken met het creëren van een betere entree naar de binnenstad. Het plaatje 'situatie straks' roept veel vragen op bij de ondernemers. Een nieuw kaartje zou meer duidelijkheid moeten bieden.

### **De Nieuwe Veerstal**

Op het kaartje staat dat bij de Veerstal 60 tot 90% minder verkeer komt. Dit houdt in dat er 10 tot 40% nog wel mag komen. Dan is de vraag wie mag er nog wel komen?

Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel: De zuidelijke toegang van de binnenstad via de Veerstal wordt opgehouden voor binnenstadverkeer, logistiek verkeer en bevoorradersverkeer. De west- en oost-haven kan op deze manier nog worden binnengereden. Het wijk--wijkverkeer en het doorgaande verkeer via de Veerstal wordt eruit gehaald, maar het bestemmingsverkeer dat in de binnenstad moet zijn, zoals bewoners, bezoekers en bevoorradersverkeer kan daar nog steeds blijven rijden. De Rotterdamseweg blijft de belangrijkste af- en aanvoerroute voor de bedrijven die daar zijn gelegen. Er zal dus nog steeds iets van verkeer blijven rijden. Bij het VCP hoort een monitoringsprogramma waarbij al die wegen en de intensiteiten worden gemeten.

Ter verduidelijk geeft Christiaan Kwantes, Goudappel aan dat er onderscheid gemaakt moet worden tussen de volgende 3 punten:

1. Het voorstel is om de Nieuwe Veerstal een pilot te maken en te kijken wat er gebeurt als je de Nieuwe Veerstal minder toegankelijk maakt voor het doorgaande verkeer, het oost- en west-verkeer dat door de binnenstad rijdt, uitgezonderd het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers.
2. Het zero-emissie stadslogistiekprogramma: Het bestemmingsverkeer dat de binnenstad aan moet doen, kan via de Oost- en Westhaven naar binnen.
3. Het college vraagt zich af, als het zero-emissie programma van start gaat, of je het dan ook kan toepassen op het overige autoverkeer dat door de binnenstad wil gaan rijden.

Het is dus niet zo dat je de binnenstad helemaal niet meer in kunt rijden.

David Lansen, INretail: Wat hem betreft is het belangrijkste dat je transparant adresseert dat dit een issue is en dat hierover nagedacht gaat worden. Dus helderheid in relatie tot het zero-emissie programma is van belang.

Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, vraagt zich af hoe je deze verkeersstromen kan beheersen.

Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt, meent te horen dat er eigenlijk geen sprake is van een knip, aangezien iedereen nog de binnenstad in kan. Blijft het dus mogelijk om vanaf de havenzijde via de Nieuwe Veerstal de Rotterdamseweg op te rijden?

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel: In de pilot die Goudappel willen uitvoeren, wordt bekeken wat er gebeurt als het doorgaande verkeer vanaf de omgeving Sportlaan richting de Rotterdamseweg onmogelijk gemaakt wordt ter hoogte van de Nieuwe Veerstal. Het autoverkeer naar de oost- en west-haven moet er nog in kunnen, eventueel met een ontheffing. Dat is het centrale idee.

Als sprake is van ontheffing, vragen de deelnemers zich af hoe dan wordt omgegaan met bezoekers. Een bezoeker kan zich bijvoorbeeld aanmelden voor een ontheffing voor een dag, zoals het systeem dat de gemeente Delft hanteert, aldus Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel.

David Lansen, INretail ziet graag goed uitgelicht hoe dat dan precies uit ziet. In zijn veronderstelling wordt nu alleen gesproken over bewoners en niet over bezoekers. Hij is van mening dat, afhankelijk van de sheets, men zelf moet nadenken over de consequenties voor de binnenstad. Hij wil graag weten hoe de binnenstad nu is en hoe deze er in de toekomst uit komt te zien. Graag ziet hij een goede duidelijke vertaling, zodat de binnenstadsituatie en de eventuele consequenties duidelijk zijn.

Een goed kaartje van de binnenstad met de parkeerroutes, het voorstel voor de Nieuwe Veerstal e.d. is van belang en moet ook worden gemaakt, zodat iedereen het goed begrijpt, aldus Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel.

Volgens Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt, zijn er nog enkele aandachtspunten. In de horecanota is deze geconcentreerd op de markt. In het voorstel van de Nieuwe Veerstal staan terrassen genoteerd. Hoe past dat in elkaar?

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, geeft aan dat de terrassen op de Nieuwe Veerstal een jarenlange wens is vanuit bestuur en bewoners. Als je nu een wens kunt realiseren, dan moet je nadenken over je horecabeleid.

Lennart van Gastel, vertegenwoordiger Koninklijke Horeca Nederland (KHN) vindt het typisch dat er dingen naast elkaar lopen, maar die elk een ander traject volgen. Er is een heel expliciet beleid dat de horeca gecentreerd en geconcentreerd is in bepaalde gebieden. Bij de terrassen op de Oost-/Westhaven is het juist de bedoeling dat hier een terugtrekkende beweging plaats vindt. Hij is van mening dat verschillend beleid wordt gevoerd op dit vlak. Hij vermoedt dat het meer window-dressing is voor dit dossier en de feitelijke, harde afspraken die worden gemaakt met de horeca over beperking op de Oost-/Westhaven.

Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt: We zitten hier voor de bestaande ondernemers, bestaande economie en de bereikbaarheid van de binnenstad. Het gaat hier om een invulling die niet gewenst is voor degenen die juist bereikbaar willen zijn. Het zou juist erger zijn als daar horeca zou ontstaan.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda: intern moet dit op elkaar afgestemd worden. Hij begrijpt vanuit Gouda Onderneemt dat het niet gewenst is om uit te breiden naar deze plek.

Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, is van mening dat dit soort vragen niet aan een ondernemer kunnen worden gesteld. Het gaat, volgens hem, om de bereikbaarheid van de binnenstad. Nu wordt een nieuwe optie aangedragen die consequenties zal hebben voor de binnenstad.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, geeft aan dat qua visualisatie de beelden niet goed zijn gekozen. Als tussenoplossing stelt hij voor om in de bestaande beelden de horeca daar weg te halen.

Jan Willem van der Wolff, programmamanager Gouda Onderneemt, vindt de geschetste beelden in de presentatie misleidend en verwarrend in plaats van dat ze iets bijdragen. Er is gevraagd naar verduidelijking die er ook gaat komen. Hij pleit om in die verduidelijking ook een mogelijke plek voor een parkeergarage aan de zuidkant mee te nemen. In eventuele nieuwe beelden ziet hij graag een positionering van de parkeercapaciteit, zodat duidelijk is waar een eventuele parkeergarage moet komen.

Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt, vervolgt de presentatie. Bij de Nieuwe Veerstal is ook de vraag, als de Gouderaksebrug ermee ophoudt, zou het dan mogelijk zijn om de Nieuwe Veerstal open te zetten als sprake is van een structureel probleem? Is de Nieuwe Veerstal erop ingericht dat het toch weer mogelijk is om het te gebruiken?

Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, geeft een toelichting hierop. Er is eerder gesproken over het sluiseland en de twee bruggen. Hij vindt dit een geniale oplossing omdat je altijd de weg intact houdt. Daarna kan het vastlopen naar de brug over de IJssel. Als zich daar een calamiteit voordoet staat heel Zuid-Gouda vast. Je zou ervoor moeten kunnen kiezen om een robuustheid van het wegennet te organiseren, zodat met een verwijzing gereden kan worden over de Rotterdamseweg, Veerstal, Haastrechtsebrug. Daarmee wordt de stad en de regio goed ontsloten. Houd daarom de Veerstal zo in stand dat deze als een soort bypass actief kan worden gebruikt zonder dat daar heel veel voor nodig is.

### **De Fluwelensingel**

Uit de geschetste beelden maakt Gouda Onderneemt op dat er parkeerplekken verdwijnen. Achtereenvolgend worden de volgende vragen gesteld:

- Hoe zit het hier met de parkeerplaatsen voor invalide mensen? Moeten die ook naar Klein Amerika en hoe is dat geregeld?
- Van de Fluwelensingel wordt een beeld geschetst alsof het een woonerf is. Hier rijdt ook veel busverkeer. Hoe moeten bussen elkaar passeren en hoe zit het met de fietser?
- Bij de supermarkt op Klein Amerika heeft de Raad van State gezegd dat de cijfers waarmee wordt gewerkt, niet goed zijn. Zijn dat dezelfde cijfers die ook hiervoor zijn gebruikt? En zijn in de nieuwe cijfers waarmee hier wordt gewerkt ook de aanwezigheid van de supermarkt meegenomen?
- En blijven de verkeerslichten bij de Doelenbrug?

Met het oog op de tijd stelt Jan Eikema, voorzitter, voor om de vragen die onvoldoende beantwoord zijn, op schrift toe te sturen. Hij wil het nu beperken tot de vragen vanuit Gouda Onderneemt en de mogelijke reacties daarop.

Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, stelt nog een aanvullende vraag, waarop hij graag een antwoord ziet.

- Kun je straks bij de Tiendewegbrug blijvend links- en rechtsaf of wordt dat, i.v.m. het weghalen van de knip, verplicht rechtsaf de Fluwelensingel op? Dit blijft gewoon mogelijk, aldus Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel.

Hieronder volgen de antwoorden van Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel, op de verschillende vragen van de Fluwelensingel.

### **Invalidenparkeerplaatsen**

Voor mensen met een beperking gelden aparte regels. Zij hebben wettelijk recht op een parkeerplaats waarbij een maximale afstand geldt van 100 meter tussen de voordeur en de parkeerplaats. Dus daar moet altijd plek voor worden gemaakt.

#### **Verkeersdrukte van de fietsstraat**

Ook hier zijn gemakkelijke oplossingen voorhanden. Uit andere voorbeelden blijkt dat een inrichting die minder asfaltgericht is, op zich goed gaat met de verschillende doelgroepen.

#### **Supermarkt Klein Amerika**

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda: Het bestemmingsplan van de supermarkt bestaat sinds 2007. In het Mobiliteitsplan van 2017 is de verwachte verkeersintensiteit doorgerekend. De verwachte intensiteiten op de Singels waren nog onzeker. Op basis hiervan heeft de Raad van State haar uitspraak gedaan. Onze inspanning is om, ook met de komst van de supermarkt, de intensiteit van de Singels te verlagen om daarmee een acceptabele verkeerssituatie te creëren.

In alle modellen die de gemeente heeft gebruikt om het verkeerscirculatieplan en de varianten door te berekenen zit de supermarkt ingebouwd. Wel wordt goed gekeken of je voldoende het verkeer kan laten afnemen. 20-30% uit de synthesevariant is een goede verlaging, waarbij een situatie ontstaat die acceptabel is.

#### **Verbinding Bodegraafsestraatweg**

Geen opmerkingen.

#### **Verbeteren Joubertstraat**

Het is nog niet helemaal duidelijk hoe men dit wil doen. Wat zijn de netwerkmaatregelen rondom de Joubertstraat? Wil je dingen gaan veranderen waardoor de situatie op de Joubertstraat verbetert?

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel: er is sprake van doorgaand autoverkeer, om dit te reduceren wordt de snelheid op deze route verlaagd naar 30 km/u. Tevens stellen we voor om de kruispunten van de Joubertstraat te vervangen door plateaus, en worden verkeerslichten anders ingesteld zodat er meer prioriteit komt voor fietsers en voetgangers. Hierdoor willen we bereiken dat er minder autoverkeer komt, maar de laanstructuur van de Joubertstraat willen we zo veel mogelijk in tact houden.

#### **Eenrichtingscarré Thorbeckelaan**

In het midden van de wijk moet een knip komen. Hoe de gemeente dit wil gaan doen, is voor Gouda Onderneemt niet duidelijk. Daarnaast is er een aantal winkelgebieden die minder goed bereikbaar worden die wel betrokken zouden moeten worden. In het antwoord van Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, staat dat er meer weerstand wordt ingebouwd. Deze reactie wordt niet begrepen. Gouda Onderneemt vraagt om meer informatie.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda: T.a.v. de weerstand is die zo bedoeld dat je nu vanaf de Joubertstraat de Bodegraafsestraatweg op kan rijden wat zorgt voor 20% doorgaand

verkeer. Als je een kleine omrijdfactor inbouwt, omdat je verplicht een rondje moet rijden via het carré, is dat een zogeheten weerstand. Zo wordt de route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Dat is een van de doelstellingen. De andere doelstelling is dat door het instellen van eenrichtingswegen er minder asfalt nodig is en daarnaast vrij liggende fietspaden kunnen worden gerealiseerd, waardoor ook het Albert Plesmanplein bijvoorbeeld eenvoudiger kan worden. Op die manier heb je een aantal punten die goed samenkomen, waardoor dit kansrijke maatregelen zijn.

Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel: Op het carré wordt eenrichtingsverkeer ingesteld, tegen de klok in. Door er eenrichtingsverkeer van te maken komt meer ruimte beschikbaar waardoor een vrij liggend fietspad gemaakt kan worden langs de Thorbeckelaan en wordt de totale verkeersdruk op de wegen verminderd. Ook kan de oversteekbaarheid van de weg sterk worden verbeterd. Alle woonstraten blijven goed bereikbaar zonder al te grote omrijdtijden en -afstanden. Voor bezoekers vanuit Reeuwijken, kunnen komende vanuit het noorden via de Bodegraafsestraatweg over de Thorbeckelaan, de Statensingel zo de Spoortunnel in richting de binnenstad. En terug via de Spoortunnel, via de Graaf Florisweg en de Bodegraafsestraatweg richting het noorden. Voor bezoekers vanuit Reeuwijk zijn de omrijdafstanden daardoor zeer beperkt. Aandachtspunt is wel dat als hier eenrichtingsverkeer wordt instelt, er kans is op sluipverkeer door de woonwijk heen. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig om dat sluipverkeer te voorkomen, maar tegelijkertijd wel de woonstraten bereikbaar te houden voor bewoners, bezoekers en laden en lossen. Daarvoor wordt in de wijk een selectieve toegang voor bussen en ontheffingshouders ingericht.

Bij dit carré is een optie om de Graaf Florisweg deels 2 richtingen te behouden, waarbij het niet mogelijk is om helemaal door te rijden tot aan het Albert Plesmanplein, maar waar het verkeer wel vanaf de zuidkant de woonwijk in kan om die functies te bereiken. Daarmee is het mogelijk nog steeds dezelfde verkeerseffecten te bereiken op gemeentelijk niveau. Een aantal belangrijke redenen voor het carré is vermindering van het doorgaande verkeer door Gouda tussen Reeuwijk en de Krimpenerwaard. Over de route Bodegraafsestraatweg - Joubertstraat gaat nu ongeveer 15 a 20% doorgaand verkeer. De route wordt minder aantrekkelijk gemaakt. Door het eenrichtingsverkeer stimuleer je het verkeer om over andere routes te rijden. De tweede doelstelling is, omdat je minder breedte nodig hebt voor het autoverkeer, dat je een goed fietsnetwerk kan neerleggen, ook met name op de Thorbeckelaan. Hiermee wordt het een stuk veiliger.

Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, mist het effect van het 30 km rijden en de mogelijkheid om 50 km te mogen rijden op de Goverwellesingel, waarbij je de Bodegraafsestraatweg een eigen directe bocht geeft op de Goverwellesingel. Dan verleid je optimaal het verkeer over de randweg.

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel: In de verkeersmodellen is rekening gehouden met een aantal 30 km-wegen. Hier zitten een paar effecten in:

1. De constatering is dat het verkeersmodel geen rekening houdt met de psychologische effecten. Het reageert heel rationaal: 30 of 50 km.
2. Het feit dat een weg 30 of 50 km is betekent niet dat daarmee de totale trajectsnelheid ook maar 3/5 is van wat het was. De totale reistijd wordt sterk bepaald door bijvoorbeeld verkeerslichten, optrekken en afremmen. Vanuit Reeuwijk is en blijft de Bodegraafsestraatweg een belangrijke entree, ongeacht 30 of 50 km.

Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, mist de technische en innovatieve oplossingen, zoals een rode zone bij stoplichten. Het is hierdoor mogelijk om te sturen in gedrag. Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel, vindt het een zinvolle suggestie.

David Lansen, INretail moet zo helaas de vergadering verlaten. Het belangrijkste voor hem is dat de vragen vanuit Gouda Onderneemt worden beantwoord en specifiek zijn vraag over de specificatie van de toekomst van de Goudse binnenstad.

### **Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad**

In het kaartje ziet men nog een optie voor een parkeerfunctie aan de zuidkant. Belangrijk voor Gouda Onderneemt is om hier toch iets mee te doen en vooral ook concreter in te zijn. Bereikbaarheid van het Bolwerk, de knip op de Kattensingel, die maken het lastig voor de zuidkant. Als je die mensen daar aan de zuidkant zou kunnen opvangen dan zou je ook een groot stuk van de belasting op de Fluwelensingel – Blekerssingel voor kunnen zijn.

### **Robuustheid van het netwerk**

De robuustheid van het netwerk is een punt van aandacht voor Gouda Onderneemt. Peter van Vliet, bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen Gouda, onderschrijft de voorgaande discussies dat de rondweg op orde moet zijn.

Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, vraagt zich af wat de winst is om vanaf de kruising KW-weg - Rotterdamseweg tot aan Croda voor de Constatijn Huygensstraat 30 km te rijden? Het is zo'n zelfstandige weg en tevens een toegangsweg naar Croda. Het is een ontsluitingsweg voor een industriegebied. Die moet je niet willen degraderen, aldus Peter van Vliet, bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen Gouda. De nadrukkelijke wens vanuit Gouda Onderneemt is dat de Rotterdamse weg 50 km/u moet blijven.

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel, heeft begrip voor die vraag. Delen van de Rotterdamseweg liggen er ruim bij. Vanuit de concurrentiepositie voor regulier autoverkeer en fietsverkeer kan hij zich goed voorstellen dat het wenselijk is om deze niet te snel te maken.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda: Voordat de Zuidwestelijke randweg er was, was de Rotterdamseweg de doorgaande weg, waar vaak 70 km/u werd gereden. Als de weg een 30 km/u weg wordt, moet hier ook op worden gehandhaafd. Er valt wat voor te zeggen om op het eerste stuk 50 km/u te behouden.

Hilde Beekes, Secretariaat Gouda Onderneemt, vraagt of dit als overweging meegenomen wordt om aan te passen. De gemeente en de verkeerskundigen bevestigen dit.

### Zero emissie

Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt: de nauwe relatie tussen het verkeerscirculatieplan en zero-emissie stadslogistiek moet niet uit het oog worden verloren. Het zijn dan wel aparte en zelfstandige traject. Ze kunnen niet losgezien worden en de integraliteit moet wel worden meegenomen.

David Lansen, INretail, vult aan dat het gaat om meer dan alleen ondernemers. Het gaat ook over de mensen met wie ondernemers werken en bijvoorbeeld ook klanten die met emissievervoer komen. Dat is volgens hem belangrijk om in het achterhoofd te houden.

### Bewegwijzering

In de presentatie staat wat betreft bewegwijzering alleen iets bij de Goudse Poort. Wat zijn de plannen met betrekking tot de digitale verkeersgeleiding op ook andere plekken?

Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel, vindt het een hele goede suggestie. Intern is reeds gesproken over digitale parkeerinformatie, maar eigenlijk zou je dit ook willen integreren in dit geheel.

Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt, vult aan: als er wordt gesproken over verleiding dan is dit het meest directe communicatiemiddel op alle toegangswegen van Gouda. Er moet op de borden komen wat de snelste route is om er doorheen te komen.

Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel: het is wel afgewogen in de ladder van Verdaas. Zeker niet-lokale mensen zullen op de navigatie rijden, waardoor bewegwijzering minder effectief is. Het heeft zeker positieve effecten, alleen zorgt het niet voor hele grote verschuivingen van verkeer. Het is volgens hem wel een goede basismaatregel om mee te nemen.

Hilde Beekes, Secretariaat Gouda Onderneemt, is het hier niet helemaal mee eens. In de eerste week zal het misschien niet direct iets opleveren, maar op het moment dat het daadwerkelijk sneller is, is zij van mening dat die stroom wel gaat komen (lerend effect).

Het invoeren van het sectorenmodel

Hierover is volgens Gouda Onderneemt afgesproken dat het vooralsnog niet wordt ingevoerd. Mocht over een aantal jaar dit alsnog nodig blijken te zijn, dan wordt dit weer besproken. Hetzelfde geldt voor de verdeling van het verkeer en het goed voor ogen houden van de onderlinge afhankelijkheid. Het gaat om een samenhang van maatregelen.

In een eerdere reactie heeft Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda aangegeven dat Goudappel de kwantitatieve onderbouwing doet en Roots de kwalitatieve onderbouwing.

Daar moet staan kwalitatief onderzoek en het is niet zo zeer een onderbouwing van het VCP, aldus Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt.

### Proces en planning

De input vanuit de eerder genoemde onderzoeken zullen worden opgenomen in de planning. Daarnaast is de afronding van het participatieproces aan de orde.

Jan Eikema, voorzitter, stelt voor om als onafhankelijk procesbegeleider een korte notitie te maken van wat er in de participatie met Gouda Onderneemt is gedaan en wat er is bereikt. Voor een deel zal dit een procesnotitie zijn en voor een ander deel is het een zo zuiver mogelijke vaststelling van de standpunten van Gouda Onderneemt. Het is uiteindelijk aan Gouda Onderneemt hoe zij haar standpunten wil indienen.

Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, heeft van een aantal sessies de onafhankelijke verslagen gezien, maar mist hierin de geluiden, signalen en emoties. Hierdoor is hij er geen voorstander van om de notitie of advies door een ander te laten schrijven. Onderling in het Mobiliteitsoverleg moet besproken worden hoe Gouda Onderneemt hiermee wilt omgaan. Jan Eikema, voorzitter merkt op dat er een verschil is tussen een participatieproces dat vormgegeven en begeleid wordt door een extern bureau en belangenbehartiging door een organisatie. Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, neemt dit mee in het Mobiliteitsoverleg. Tevens geeft hij aan graag te willen beschikken over de verslagen van de Denktank.

Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt: Om een mind te kunnen opmaken verwacht Gouda Onderneemt de volgende stukken/reacties

- De notulen van afgelopen maandag
- De antwoorden / reacties op de aanvullende vragen die deze sessie zijn gesteld.

Hierna kan worden gereageerd op de mogelijke afronding van het participatieproces.

Het doel is om te komen tot een stuk waarin Gouda Onderneemt als participatiegroep aangeeft wat haar eindvisie is op het VCP?

Jan Eikema, voorzitter, legt uit dat, normaal gesproken, hij als onafhankelijk procesbegeleider, in afstemming met Gouda Onderneemt, de opbrengsten van dit proces opschrijft. Mocht Gouda Onderneemt besluiten om haar eigen verhaal op te schrijven, dan is dat uiteraard ook mogelijk. Een stapje verder zou zijn om een advies op te stellen aan de wethouder of de ambtenaar wat uit dit participatieproces naar voren is gekomen. Hij is van mening dat het participatieproces op een nette manier moet worden afgerond. Het verslag van afgelopen maandag kan vanmiddag worden verwacht.

Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, verneemt graag of het proces van de Denktank op deze wijze is afgerond?

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, deelt mee dat Paul Weststrate een verslag over het proces maakt op basis van de sessies van de Denktank. Vanuit die gedachte is het aardig als vanuit het andere spoor eenzelfde soort verslaglegging komt.

Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, geeft aan het een en ander eerst te willen uitwisselen, onder andere de reacties op de gestelde vragen. Daar komt een reactie op vanuit Gouda Onderneemt. Hierna zal besloten worden hoe, gezamenlijk of apart, de bevindingen bij de wethouder worden neergelegd.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, heeft in hoofdlijnen laten zien hoe het proces verloopt. Hij is echter wel benieuwd of we er met elkaar uit gaan komen. Hij heeft het gevoel dat de gemeente alleen wordt geconfronteerd met de dingen die niet goed zijn of nog verder moet worden onderzocht. Daarmee vindt hij het ook voor zichzelf een zwaar proces. Mette is nadrukkelijk op zoek naar gezamenlijkheid. Met de Denktank is deze gezamenlijkheid bereikt. Maar hij mist dat in deze groep. Hij doet het dringende verzoek om hier op te focussen in plaats van een vraag- en antwoordspel waarbij de gemeente moet komen met de bewijslast.

Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt, geeft aan dat dit niet de intentie is vanuit Gouda Onderneemt. In het VCP zitten absoluut goede punten in. De uitgangspunten zijn allemaal doelen waar Gouda Onderneemt het mee eens is. Het enige is of dat allemaal past in de balans van de doelen en wat de effecten daarvan zijn voor de ondernemers. Gouda Onderneemt zit, volgens hem, niet negatief in het proces. De bijdrage van de gemeente en de adviseurs van Goudappel wordt zeer op prijs gesteld. Ook Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, spreekt zijn waardering uit. Alleen is Gouda Onderneemt alerter geworden en gebleven vanwege de maatregelen in het VCP en de mogelijke consequenties hiervan voor de ondernemers.

Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda, bedankt Nico Voogt voor de toelichting. Het is, volgens hem, goed om te horen dat de basishouding positief is, zodat samen kan worden doorgepakt naar een plan dat kan gaan werken en goed is doordacht én rekening houdt met alle belangen.

Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt, heeft met name de laatste twee sessies als zeer constructief ervaren. Nu volgt een verduidelijkingsslag waarna Gouda Onderneemt haar input kan formuleren. Deze input ziet hij graag terug in het plan richting de raad.

Volgens Hilde Beekes, Secretariaat Gouda Onderneemt, zou het goed zijn om advies in te winnen bij Jan Eikema als het gaat om de onderwerpen die in het advies moeten worden opgenomen om zodoende een sluitend verhaal te krijgen.

Jan Eikema, voorzitter, vindt dit de mooiste vorm die er is. Hij wil met deze woorden graag de vergadering afsluiten. Hij bedankt een ieder voor zijn / haar inzet.

Jan Eikema, voorzitter, sluit de vergadering om 13:05 uur.

-- EINDE --

## 15 Vijfde bijeenkomst Gouda Onderneemt bijlage 1: Nazending autoluwe Nieuwe Veerstal



1

### Inleiding en toelichting nazending

Nazending voor Gouda Onderneemt n.a.v. sessie 25 jan 2021  
Inhoud: verkeerseffecten synthesevariant VCP mét autoluwe  
Nieuwe Veerstal en toelichting van overwegingen omtrent pilot

Opgenomen zijn modelanalyses en een evaluatie van een eerdere  
afsluiting van de Nieuwe Veerstal in 2017/2018  
De Nieuwe Veerstal en Goejanverwelledijk zijn in 2017/2018  
geruime tijd afgesloten geweest voor het autoverkeer vanwege  
dijkwerkzaamheden, daarmee heeft er al een testsituatie van een  
knip Nieuwe Veerstal zich voor gedaan  
De verkeerseffecten van deze periode zijn geëvalueerd en  
vergeleken met de modeffecten  
Op basis daarvan is een overweging opgesteld tot het  
voorstellen van een pilot op de Nieuwe Veerstal

2

## Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal

Strategische historische binnenstadsentree (zuid)  
 'Breng Gouda weer aan de Hollandsche IJssel!'  
 Shared space met ruimte voor wandelen en fietsen,  
 meer ruimte voor winkelen, recreatie, toerisme  
 Randvoorwaarde: goed functionerende ZW Randweg:  
 eerst pilot op rustige uren (monitoren verkeerseffect)



Nieuwe Veerstal historisch



Situatie nu



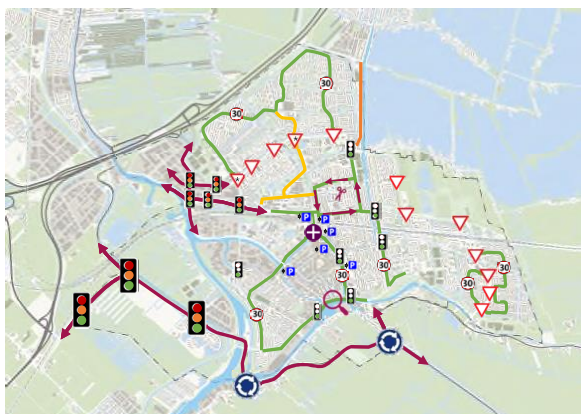
Situatie straks

woensdag 3 maart 2021



3

## Synthesevariant VCP: 'Doorwaadbare stad'



\*haalbaarheid van voorrangsplein op deze locaties nog nader onderzoeken

### Maatregelen:

- Realisatie kruispunten verkeerslichten N207 Westergouwe (cf. studie Westergouwe)
  - Capaciteitsvergroting rotondes N207 Zuidwestelijke Randweg
  - Aanpassing kruispunten Spoorzone (cf. studie Spoorzone)
  - Ombouw verkeerslichten naar voorrangspoleinen (evt. uitgevoerd met doseerlichten, Goudse Houtsingel: verbeteren oversteekbaarheid ook optie)
  - Herinrichten en verluwen naar 30 km/u
  - Temperen Bodegraafsestraatweg (visueel versmallen & plateaus)
  - Mogelijk op termijn 30 km/u (nader te bepalen)
  - Aanpassen VRI's: meer prio voetgangers/fietsers
  - Aanpassen kruispunt Kleiwegplein (loskoppelen Kattensingel)
  - Pilot verkeersluwe Nieuwe Veerstal
  - Dynamisch parkeerwijstelsysteem (beter benutten restcapaciteit)
- Diverse maatregelen fiets, schoolzones, verkeersveiligheid

woensdag 3 maart 2021

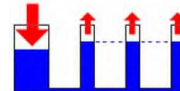


4

## Verkeerseffecten synthesevariant zonder knip Nieuwe Veerstal



Twee effecten van knip Veerstal:  
**1. Waterbed-effect:** door verluwing Veerstal wordt de ZWR drukker



**2. Verdampend verkeer,** in de praktijk blijkt een deel van het verkeer te verdwijnen bij ingrijpende maatregelen door gedragsverandering.

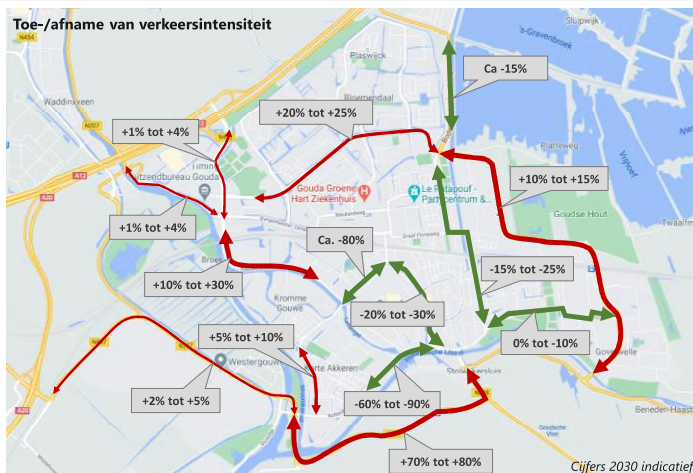


woensdag 3 maart 2021



5

## Verkeerseffecten synthesevariant mèt knip Nieuwe Veerstal



Het verkeersmodel berekent een toename van +70% tot +80% van verkeer op de Zuidwestelijke Randweg.

Dat zijn forse verkeerseffecten en veroorzaakt door het waterbed-effect van de autoluwe Nieuwe Veerstal.

Het model houdt echter geen rekening met verdampend verkeer. De verkeerseffecten in de praktijk zijn daardoor mogelijk lager.

woensdag 3 maart 2021



6

## Doorstroming randweg in spitsperioden

Concept  
resultaten

Doorstroming op randwegen synthesevariant zonder knip in avondspits 2030



Doorstroming op randwegen synthesevariant mét knip in avondspits 2030



Legenda  
Relatieve snelheid (%)  
0 %  
75 %  
100 %  
t.o.v. snelheidslimiet

### Resultaat Synthesevariant zonder knip:

De doorstroming op de Zuidwestelijk randweg is redelijk tot goed. In de spitsperiode is de verkeersdruk op zijn hoogst en ligt de gemiddelde snelheid wel wat onder de maximum snelheid. Het grootste deel van de spitsperiode stroomt het verkeer goed door.

### Resultaat Synthesevariant mét knip:

Met een knip neemt de verkeersdruk op de Zuidwestelijke Randweg verder toe. Bij de rotonde van Sluiseiland en de Polderrotonde treedt in de ochtend- en avondspits daardoor wachtrijvorming op bij de rotondes. De wachtrijen kunnen oplopen op de gehele zuidwestelijke randweg. Dit zorgt voor langere reistijden over dit traject.

woensdag 3 maart 2021



7

7

## Dijkwerkzaamheden Goejanverwelledijk '17/'18

Vanwege dijkwerkzaamheden is in meerdere fases de Nieuwe Veerstal geheel of gedeeltelijk afgesloten geweest voor doorgaand autoverkeer. Er was een omleidingsroute ingesteld via de



Zuidwestelijke randweg. Op de Zuidwestelijke randweg liggen permanente tellussen waardoor de verkeerseffecten van destijds achteraf geëvalueerd konden worden.



woensdag 3 maart 2021

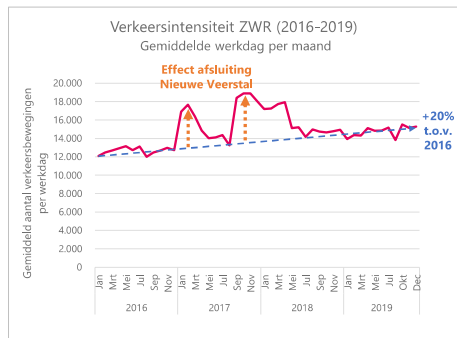


8

8

## Verkeerseffecten dijkwerkzaamheden '17/'18

In de verkeerstellingen van de Zuidwestelijke Randweg zijn duidelijk twee periodes zichtbaar waarin doorgaand verkeer op de Nieuwe Veerstal gestremd was. Dit betrof de periodes: Feb 2017 – Mrt 2017, en Sep 2017 – Apr 2018. Door afsluiting van de Nieuwe Veerstal nam de verkeersintensiteit op de Zuidwestelijke Randweg met zo'n 5.000 verkeersbewegingen per dag toe. Dat kwam destijds overeen met circa 35% tot 40% verkeersname op de ZWR. De Zuidwestelijke Randweg kon dit prima aan: de doorstroming was prima. De verkeersname op de ZWR is aanzienlijk minder dan de totale verkeersintensiteit dat in de periode voor de dijkwerkzaamheden op de Nieuwe Veerstal reed. In december 2016 reden er gemiddeld 11.700 auto's per dag over de Nieuwe Veerstal. Minder dan de helft van het verkeer (ca 40-45%) week dus uit naar de Zuidwestelijke randweg. Een ander deel van het verkeer week uit naar andere routes zoals de Fluwelensingel en de Koningin Wilhelminaweg. Bestemmingsverkeer bleef deels mogelijk. Ongeveer 30-40% van het verkeer werd echter niet op andere wegen terug gezien, en is mogelijk 'verdamp't doordat mensen de fiets paktten i.p.v. de auto of hun verplaatsing niet meer maakten. Tegelijkertijd zien we in de verkeerstellingen ook een autonome gestage groei van het 'reguliere' autoverkeer op de zuidwestelijke randweg. Eind 2019 lag de gemiddelde verkeersintensiteit zo'n 20% hoger dan begin 2016. Deze groei zet zich naar verwachting door naar de toekomst.



woensdag 3 maart 2021

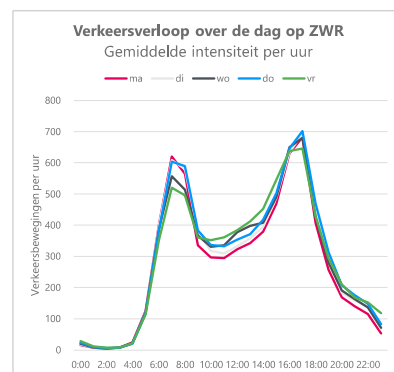


9

9

## Op N207 restcapaciteit buiten spitsen en in weekend

Het wegennet wordt vaak ontworpen op de verkeersdrukke in de ochtend- en avondspits, omdat de verkeersdruk dan het hoogst is. Buiten de spitsperiodes, in het weekend en in vakantieperiodes is de verkeersdruk vaak aanzienlijk lager en is er minder sprake van een piekvraag, maar meer spreiding over de dag. Dat biedt kansen om eerst op rustigere momenten de effecten van een knip uit te testen, om zo geleidelijk aan bij positieve effecten de knip op te schalen naar andere (drukke) momenten. Daarmee wordt voorkomen dat er verkeerschaos ontstaat bij het zomaar instellen van een knip in de drukke spitsperiodes, en kan de pilot vroegtijdig stopgezet worden indien de knip tot ongewenste verkeerseffecten leidt op alternatieve routes.



woensdag 3 maart 2021



10

10

## Overwegingen pilot Nieuwe Veerstal

Gouda is ontstaan aan de Hollandse IJssel, en de Veerstal heeft daarmee een historische betekenis. De Veerstal vormt nu een verkeersbarrière tussen de binnenstad en het water. Verkeersverluwing biedt kansen om van de Nieuwe Veerstal een aantrekkelijke plek van te maken, met verblijfsruimte, groen en horecagelegenheid.

Deze kans en maatregel wordt breed gedragen door de DenkTank.

Op basis van de verkeersmodellen is een knip Nieuwe Veerstal niet zonder meer mogelijk, volgens de modelberekeningen komt de Zuidwestelijke Randweg onder druk te staan met wachtrijvorming in de ochtend- en avondspitsen.

Echter, het model houdt geen rekening met mogelijk verdwijnend verkeer, en projecteert bijna de volledige verkeersvraag van de Nieuwe Veerstal op de Zuidwestelijke Randweg.

Uit een evaluatie van de verkeerseffecten van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal vanwege dijkwerkzaamheden, kan geconcludeerd worden dat de verkeerseffecten van een knip in de Nieuwe Veerstal in de praktijk mogelijk minder groot zijn dan volgens het verkeersmodel. Verklaring hiervoor kan zijn dat meer mensen voor de fiets pakken en de auto laten staan, of bepaalde verplaatsingen niet meer maken.

In 2017/2018 bleven grote verkeersproblemen uit toen de Nieuwe Veerstal was afgesloten. Naar de toekomst neemt de verkeersdruk op de Zuidwestelijke randweg toe, waardoor de restcapaciteit minder wordt. Met uitbreiding van de rotondes wordt extra capaciteit gecreëerd.

Voorgaande geeft aanleiding om niet meteen een autoluwe Veerstal te bepleiten, maar er zijn wel genoeg redenen om een pilot te doen, om in de praktijk te onderzoeken of een autoluwe Veerstal haalbaar is.

woensdag 3 maart 2021



## 16 Vijfde bijeenkomst Gouda Onderneemt bijlage 2: Nazending n.a.v. sessie 5



1

### Toelichting nazending

Dit betreft een nazending richting Gouda Onderneemt n.a.v. sessie 5 van 29 januari 2021

Bij enkele verkeersmaatregelen (Kleiwegplein, eenrichtingscarré, en Nieuwe Veerstal) was behoefte aan extra concretisering van maatregelen.

Het totaalbeeld met de hoofdprincipes van het concept VCP en de 10 hoofdmaatregelen zijn in dit document opgenomen.

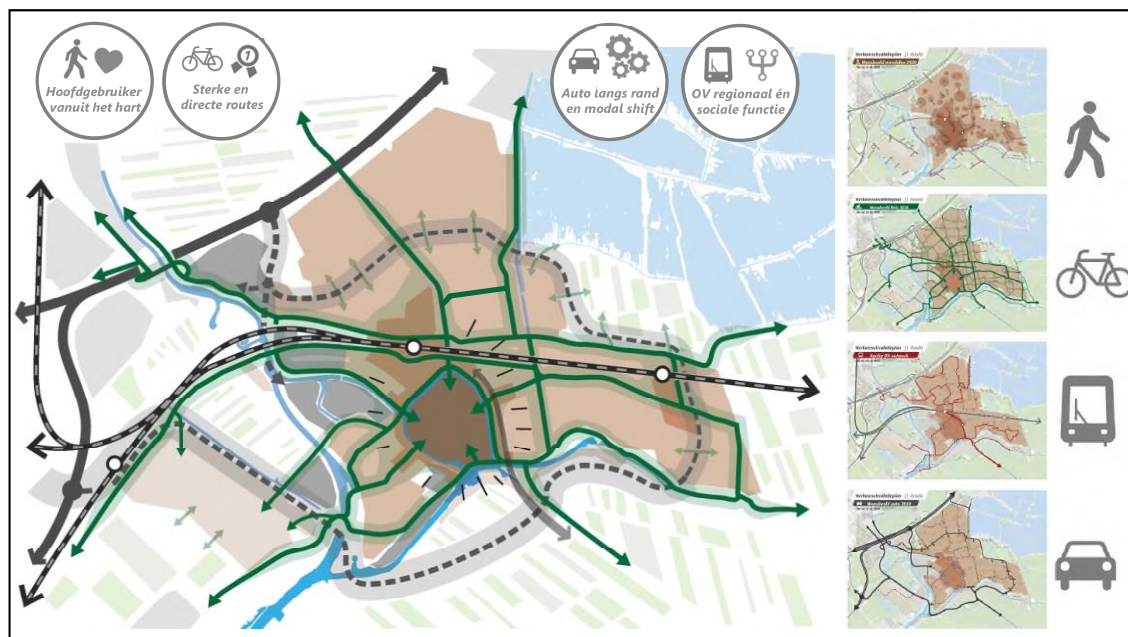
Bij de 3 maatregelen Kleiwegplein, eenrichtingscarré, en Nieuwe Veerstal is een extra toelichting opgenomen.

woensdag 3 maart 2021



2

2



3

## 1. Verbeteren Zuidwestelijke Randweg-N207

Belangrijke regionale randweg, oorspronkelijk bedoeld om Gouda te ontlasten van doorgaand autoverkeer  
Nu al wachtrijvorming in spitsen  
Verbeteringen: bestaande knelpunten oplossen én opvangen extra doorgaand autoverkeer  
Aanpassen kruispunten



woensdag 3 maart 2021



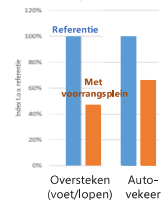
4

4

## 2. Stadsboulevard Van Reenensingel-Goverwellesingel

Belangrijke stedelijke randweg  
 Betere oversteekbaarheid én betere  
 doorstroming met voorrangspoleinen  
 Eén rijstrook per richting, oversteeklicht  
 Minder asfalt, meer groen  
 Langzaam rijden gaat sneller  
 VRI's Goudse Poort (verkeersmanagement)

Verliestijden randweg



woensdag 3 maart 2021



5

5

## 3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

Conform besluit Tweede Kamer:  
 30 km/u als standaard, 50 als uitzondering  
 Verkeersveiligheid, leefbaarheid, modal shift  
 Andere inrichting met meer ruimte voor  
 fietsers en wandelaars, oversteekplateaus  
 Meer oversteektijd bij verkeerslichten



woensdag 3 maart 2021



6

6

## 4. Vereenvoudigen Kleiwegplein

Strategische historische binnenstadsentree (noord)

Wandelen, fietsen, OV, auto

Versmallen, versimpelen, geen verkeerslichten

Minder asfalt, meer verblijfskwaliteit en groen

Loskoppelen autoverkeer Kattensingel (wel OV)



woensdag 3 maart 2021



7

## 4. Vereenvoudigen Kleiwegplein (nadere toelichting)

**Fietzers en voetgangers:** Alle richtingen blijven mogelijk voor fietsers en voetgangers, en krijgen daarvoor meer ruimte op het kruispunt.



**OV-bussen:** Het busstation blijft aan de zuidkant van het spoor, buslijnen rijden via drie verschillende richtingen over het kruispunt.



**Autoverkeer** kan vanaf de Spoortunnel en Blekerssingel de binnenstad in rijden, maar niet meer vanaf de Kattensingel. Vredebest blijft toegankelijk voor aanwonenden.



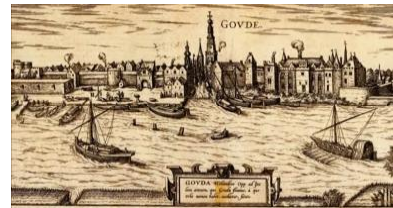
woensdag 3 maart 2021



8

## 5. Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal

Strategische historische binnenstadsentree (zuid)  
 'Breng Gouda weer aan de Hollandsche IJssel!'  
 Shared space met ruimte voor wandelen en fietsen,  
 meer ruimte voor winkelen, recreatie, toerisme  
 Randvoorwaarde: goed functionerende ZW Randweg:  
 eerst pilot op rustige uren (monitoren verkeerseffect)



Nieuwe Veerstal historisch



Situatie nu



Situatie straks

woensdag 3 maart 2021



9

## 5. Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal (verdieping)



Eerste opzet pilot

- ➡ Autoverkeer / bestemmingsverkeer
- ⬡ Tijdens pilot: verkeersregelaar / selectieve toegang voor buslijnen, nood- en hulpdiensten en mogelijk ontheffingshouders

De pilot betreft het tijdelijk afsluiten voor doorgaand autoverkeer van de Nieuwe Veerstal. Bestemmingsverkeer van/naar de binnenstad is wel gewoon mogelijk. Bewoners, ondernemers, bezoekers en logistiek kunnen via de Nieuwe Veerstal de binnenstad in- en uitrijden over de West- en Oosthaven.

Op de doorgaande richting van de Nieuwe Veerstal komt een tijdelijke stremming, waar het busverkeer, nood- en hulpdiensten en mogelijk ook ontheffingshouders doorgang blijven vinden.

Het overige verkeer wordt omgeleid via de N207 Zuidwestelijke Randweg.

woensdag 3 maart 2021



10

## 6. Verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

Historische binnenstadssingel  
30 km/u, ruime fietsstroken, meer ruimte voor wandelen, minder autoverkeer  
Autoparkeren verschuiven naar Klein Amerika  
R-Net bussen blijven rijden  
Terughoudendheid met drempels i.v.m. trillingen en discomfort busreizigers



woensdag 3 maart 2021



11

## 7. Verbeteren Bodegraafsestraatweg

Lokale verbinding Reeuwijk-Gouda, maar ook veel doorgaand autoverkeer  
Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen  
Nog te druk voor 30 km/u, maar wel lagere snelheden, beaccentueren woonfunctie, betere oversteekbaarheid, meer oversteken en betere instelling verkeerslichten voor oversteken, veilige oversteekplateaus met streetprint, visuele versmalling van rijbaan



woensdag 3 maart 2021



12

## 8. Verbeteren Joubertstraat-Zwarteweg

Nu nog veel doorgaand autoverkeer  
 Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen  
 (stadsboulevard, éénrichtingscarré)  
 30 km/u, veilige oversteekplateaus,  
 gelijkwaardige kruispunten, betere instelling  
 van verkeerslichten voor oversteken



Voorbeeld Utrecht



Situatie nu



Voorbeeld Rotterdam

woensdag 3 maart 2021



13

13

## 9. Éénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg

Éénrichtingsverkeer voor auto's op  
 Thorbeckelaan  
 Statensingel  
 Bodegraafsestraatweg (deels)  
 30 km/u met vrij liggende (veilige en  
 comfortabele) fietspaden  
 Afname van doorgaand autoverkeer op as  
 Joubertstraat- Bodegraafsestraatweg  
 Behoud van autobereikbaarheid van de wijk  
 Binnenstad blijft goed bereikbaar vanuit  
 Reeuwijk (niet tot nauwelijks omrijd afstand)



Voorbeeld Doorn



Situatie straks

Situatie nu

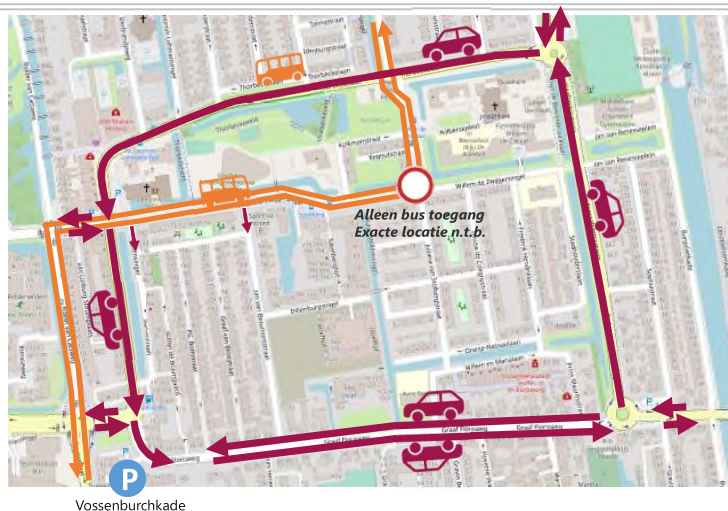
woensdag 3 maart 2021



14

14

## 9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg (Toelichting)



Graaf Florisweg blijft 2 richtingen, vanwege mooie laan en bereikbaarheid van parkeerterrein Vossenburchkade. Autoverkeer rijdt in principe tegen de klok in over het carré bestaande uit de Thorbeckelaan, Statensingel, Graaf Florisweg en Bodegraafsestraatweg. De aansluitende wegen blijven wel gewoon tweerichtingsverkeer. De winkels/het parkeerterrein aan het Hoogendoornplein zijn bereikbaar vanaf de Thorbeckelaan en de Bleulandweg/Van Limburg Stirumstraat.

woensdag 3 maart 2021



15

## 10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

Verkeerscirculatieplan geeft kaders mee voor Binnenstadsvisie (integraal, samen met o.a. bewoners, ondernemers, cultuursector):

- Aantrekkelijke verblijfsruimte met klimaatadaptief groen
- Voetganger op 1, woonerf-achtige inrichting van straten
- Nieuwe aantrekkelijke loopverbindingen, zoals brug Klein Amerika
- Zuidzijde binnenstad nieuw leven inblazen
- Zero-emissie stadslogistiek



woensdag 3 maart 2021



16

## Verdieping: Parkeersituatie binnenstad

Kans: beter benutten bestaande parkeervoorzieningen

Bolwerk hele week ca 160 plaatsen restcapaciteit:

beter benutten voor bewonersparkeren binnenstad

(organisch straatparkeren verlagen; nieuwe bewoners vergunning garages/terreinen)

Stationsgarage en Vossenburchkade: vooral weekend ca

350 plaatsen restcapaciteit: dynamische parkeerinfo,

aantrekkelijke looproutes

Leidt tot ca. 100-150 minder straatparkeerplaatsen

(8%-12%, oftewel ca 2.000 m2 vrij voor andere functies)

Ca 10% minder zoekverkeer van/in binnenstad

Monitoring parkeerdruk -> onderzoek nieuwe p-locatie (zuid)

Parkeerdruk huidige situatie

| sector naam                    | werkdag |       | werkdag |       | zaterdag |       | zondag |       |
|--------------------------------|---------|-------|---------|-------|----------|-------|--------|-------|
|                                | middag  | avond | middag  | avond | middag   | avond | middag | avond |
| 1 Centrum                      | 87%     | 88%   | 98%     | 86%   | 92%      | 81%   |        |       |
| 2 Schil oost                   | 45%     | 69%   | 75%     | 54%   | 69%      | 63%   |        |       |
| 3 Schil noord                  | 57%     | 72%   | 82%     | 57%   | 74%      | 79%   |        |       |
| 4 Parkeertrein Klein Amerika   | 40%     | 68%   | 20%     | 90%   | 83%      | 34%   |        |       |
| 5 Parkeertrein Schouburgplein  | 50%     | 90%   | 25%     | 73%   | 88%      | 47%   |        |       |
| 6 Parkeertrein Vossenburchkade | 30%     | 73%   | 10%     | 43%   | 93%      | 10%   |        |       |
| Parkeergarage Bolwerk          | 15%     | 30%   | 3%      | 50%   | 40%      | 20%   |        |       |
| Parkeergarage Nieuwe Markt     | 70%     | 73%   | 9%      | 100%  | 55%      | 21%   |        |       |
| Parkeergarage Station          | 100%    | 50%   | 10%     | 40%   | 45%      | 43%   |        |       |

Parkeertool: inzicht in toekomstige parkeersituaties



woensdag 3 maart 2021



17

## 17 Verslag zesde bijeenkomst Gouda Onderneemt

Datum : 15 februari 2021  
 Tijd : van 19.30 – 21.30 uur  
 Locatie : Digitaal via Zoom

|            |   |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aanwezigen | : | Mette Corsel<br>Christiaan Kwantes<br>Marco de Baat<br><br>Jan Eikema<br>Angela Vogt<br><br>Gilbert Bal<br>Hilde Beekes<br>Gerard van Erk<br>Don Frederiks<br>David Lansen<br>Arjan Versteeg<br>Peter van Vliet<br><br>Nico Voogt<br>Jan Willem van der Wolf<br>Gerard van Nieuwpoort | projectleider gemeente Gouda<br>verkeerskundige Goudappel<br>verkeerskundige Goudappel<br><br>voorzitter Awareness<br>verslaglegging Awareness<br><br>Roots Beleidsadvies<br>Secretariaat Gouda Onderneemt<br>Secretaris Gouda Onderneemt<br>bestuurslid SOG<br>INretail<br>bestuurslid SOG<br>bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen Gouda<br>voorzitter Gouda Onderneemt<br>Programmamanager Gouda Onderneemt<br>Vertegenwoordiger VBG (bestuurslid en penningmeester) |
| Afwezig    | : | Teun Bokhoven<br>Marcus Schuchmann<br><br>E.C. Lafeber<br>Gerben Roskam<br>Marten van der Maas<br>Lennart van Gastel<br><br>Hans van Aalst                                                                                                                                            | Voorzitter Duurzaamheidsplatform Gouda<br>O.a. voorzitter ondernemersvereniging Kromme Gouwe<br><br>Lid SOG<br>Coördinator Binnenstad, gemeente Gouda<br>Vertegenwoordiger Koninklijke Horeca Nederland (KHN)<br>Centrummanager SOG                                                                                                                                                                                                                                         |

### Opening en mededelingen

*Jan Eikema, voorzitter*, heet iedereen van harte welkom en neemt de agenda en de tijdsindeling van de avond door.

### Agenda

- Verslag vorige sessie
- Proces & planning
- Presentatie Christiaan Kwantes met vragen/discussie

- Pauze
- Afsluiting

## Verslag vorige sessie

De deelnemers hebben het verslag niet inhoudelijk met iedereen kunnen bespreken. Op zich is het verslag een goede weergave.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, heeft een kleine correctie. Op pagina 7, laatste alinea waarin hij wordt geciteerd, bedoelde hij de Gaarlandsingel en niet de Van Balenstraat. Dit wordt aangepast in het verslag.

Indien de behoefte bestaat, zal Gouda Onderneemt morgen aan het einde van de dag reageren, binnen het stramien wat er is behandeld, op het verslag. *< GO heeft bij monde van Hilde Beekes de volgende dag aangegeven dat de organisatie geen andere opmerkingen op het verslag heeft>*.

## Proces & planning

### *Afronding vanuit de participatiegroep Gouda Onderneemt*

In het vorige overleg zou dit onderwerp worden meegenomen naar het Mobiliteitsoverleg. *Jan Eikema, voorzitter*, vraagt de deelnemers of zij het advies zelf willen schrijven, of het door Jan Eikema laten doen of dat het gezamenlijk wordt opgesteld.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, vindt het goed om de afronding zelf te doen, maar heeft er persoonlijk geen moeite mee als Jan Eikema een voorzet doet, waarin hij de contouren of kaders schetst.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt*, is het hiermee eens.

Er wordt afgesproken dat Jan Eikema, voorzitter, een voorzet maakt, met name over het proces. Het is van belang dat, als het verder gaat richting de raad en het college, maar ook naar de Denktank, dat er een consistent verhaal is vanuit de participatiegroep Gouda Onderneemt.

*Jan Willem van der Wolf, Programmamanager Gouda Onderneemt*, vindt dat het moet gaan om het proces en de juiste weergave hiervan. Hij geeft aan dat Gouda Onderneemt in de afgelopen periode is benaderd door enkele raadsleden naar aanleiding van een begeleidend schrijven dat met de raadsmemo naar de raad is gestuurd. In de raadsmemo wordt verondersteld dat Gouda Onderneemt in totaal 3 keer heeft vergaderd en niet coöperatief zou meewerken in het participatieproces. Volgens hem wordt hierdoor een verkeerd beeld geschetst van Gouda Onderneemt. Verder heeft Gouda Onderneemt in de periode voor de participatie uitvoerig gesproken over het startpunt, de ladder van Verdaas et cetera. Dat zijn wezenlijke onderwerpen waar ook de Denktank haar voordeel mee heeft gedaan. Er zijn daarnaast goede en gegronde redenen geweest om te kiezen voor 2 sporen. Hij zou het op prijs stellen als een correct beeld, richting de raad, wordt geschetst over het traject dat Gouda Onderneemt heeft doorlopen met de gemeente.

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda:* Aan het begin van het traject is uitvoerig gesproken om te kijken hoe de participatie moet worden geregeld. Hiervoor is een plan van aanpak opgesteld, waarover met Gouda Onderneemt is overlegd. Dit plan van aanpak is als bijlage van een memo aan de raad verstuurd. Toen is de participatie gestart en dat zijn de drie sessies met Gouda Onderneemt. Op een gegeven moment is er vanuit de raad behoefte geweest om op de hoogte te worden gebracht over het participatieproces van het Verkeerscirculatieplan. Het is, volgens hem, een neutraal raadsmemo waar geen inhoudelijk waardeoordeel aan is gegeven. Hij ziet dan ook niet in waarom een correctie naar de raad moet worden gestuurd.

*Jan Eikema, voorzitter,* stelt voor nu niet op dit vlak een 'hersteloperatie' uit te voeren, maar dat de procesnotitie vooral een goed overzicht moet zijn dat ook via het college naar de raad gaat.

Gouda Onderneemt zal een tekstvoorstel doen wat wel recht doet aan de situatie en dat tevens herstel moet brengen aan het beeld, aldus *Jan Willem van der Wolf, Programmamanager Gouda Onderneemt.*

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt,* onderstreept wat Jan Willem van der Wolf zegt en benadrukt dat de raadsleden hen hebben benaderd. In de tussentijd is er op geen enkel moment contact geweest of gezocht met raadsleden door Gouda Onderneemt. Volgens hem is het een signaal dat vanuit de raad komt. Gouda Onderneemt kan zich er niet aan onttrekken dat dat de indruk is die is gevestigd.

### **Verdere proces**

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda:* Vanuit de gemeente wordt gestreefd naar een brede zienswijzeprocedure begin maart dat begint met een webinar, waarin het plan wordt toegelicht. Voor die periode staat 6 weken. De oogst, die inwoners en ondernemers inbrengen, worden daarna besproken. Het idee is om dat samen met de Denktank en Gouda Onderneemt te doen. Vanuit de gemeente is in het begin beoogd om een gezamenlijke sessie te hebben met de Denktank en Gouda Onderneemt. Dit is helaas niet gebeurd, maar het zou wellicht een mogelijkheid zijn om dit na de zienswijzeprocedure te doen. Hij is benieuwd hoe Gouda Onderneemt hier tegenover staat.

*Jan Eikema, voorzitter,* vat kort samen: Het webinar wordt door de gemeente aan het begin van de zienswijzeprocedure georganiseerd en heeft het karakter van een toelichting bij de stukken. Als de oogst wordt opgehaald is het plan om een gezamenlijke bijeenkomst te houden met de Denktank en Gouda Onderneemt.

Aanstaande vrijdag komt de Mobiliteitscommissie bijeen. *Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt,* stelt voor deze vraag mee te nemen in het overleg. Medio april, aan het eind van de zienswijzeprocedure, wil *Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda,* het antwoord graag horen.

Morgenavond zal dezelfde vraag worden gesteld aan de Denktank. Als we met elkaar zoeken naar consensus of een gedragen plan, dan is het een goede poging geweest om tot elkaar te komen, *aldus Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt*, vraagt of de gemeente uitsluitend op zoek is naar gezamenlijkheid of dat er ruimte bestaat om vanuit de eigen achterban een advies te geven. Een *agree to disagree* merkt *Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, op.

Het is ieders goed recht om vanuit de eigen achterban advies te geven. De Ambtelijke voorkeursvariant is wel gestoeld op datgene wat de Denktank en Gouda Onderneemt inbrengen. Maar dat is uiteindelijk wel het stuk dat kan afwijken van de adviezen van een van de twee sporen of afwijken van individuen, beantwoordt *Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*.

Omdat nu alle verslagen van Gouda Onderneemt en Denktank zijn uitgewisseld, heeft een ieder hetzelfde kennisniveau en beeldvorming benadrukt *Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*.

### Economische effecten

Roots is op dit moment bezig om het raamwerk neer te zetten. De gemeente heeft nu zelf de planning dat deels parallel met de zienswijzeprocedure en het kwantitatief onderzoek gaat lopen. Op enig moment zullen de resultaten van beide onderzoeken worden samengebracht.

*Jan Eikema, voorzitter*, vraagt of het effect van die twee onderzoeken nog consequenties zou kunnen hebben voor het VCP. De verwachting is, op basis van ervaring, dat de economische effecten positief zullen zijn, *aldus Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*.

*Jan Eikema, voorzitter*, is benieuwd of er al een bijeenkomst en afstemming is geweest tussen beide bureaus. *Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*, geeft aan dat er nog geen bijeenkomst is geweest tussen Roots en Goudappel. Hij maakt van de gelegenheid gebruik om een afspraak te maken over hoe dit moet worden uitgelijnd, zodat de processen op elkaar kunnen worden afgestemd en dat de gemeente en Gouda Onderneemt op gezette tijden worden geïnformeerd en betrokken bij de onderzoeken.

Het lijkt, *Gilbert Bal, Roots Beleidsadvies*, een goed voorstel om zodoende het een en ander op elkaar af te stemmen. Een afspraak wordt op korte termijn gepland.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt* lijkt het ook een prima idee. Hij vult aan dat Gouda Onderneemt ook contact heeft gehad met Economische Zaken van de gemeente, aangezien hier ook heel veel kennis is die moet worden gebruikt. Het is, volgens hem, een tweesporenbeleid, maar als je dat van tevoren met elkaar afstemt kan het elkaar alleen maar versterken.

### Planning

De planning is ten opzichte van de vorige bijeenkomst niet gewijzigd. Medio mei moet het collegebesluit er liggen om in de raad van juni te kunnen bespreken.

De concrete datum van het webinar is, *volgens Jan Eikema, voorzitter*, van belang. Hij geeft tevens mee dat, als de Denktank morgenavond ook akkoord gaat met een gezamenlijke bijeenkomst, deze bijeenkomst snel moet worden ingepland, in elk geval voor de tweede helft van april.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, heeft de verslagen van de Denktank gescand. Het verschil met Gouda Onderneemt is dat GO probeert een zienswijze namens alle partijen uit te brengen. Bij de Denktank gaat het om ongeveer tien verschillende zienswijzen. Het is volgens hem dan ook een uitdaging om dit samen te vatten. Hij is van mening dat Gouda Onderneemt redelijk beknopt haar visie kan geven.

De andere partijen zijn verzameld in de Denktank, waar een advies uitkomt. De individuele partijen zullen in de zienswijzeprocedure moeten kiezen voor óf gezamenlijk óf individueel hun punten naar voren brengen, aldus *Jan Eikema, voorzitter*.

### Presentatie Verkeerscirculatieplan, *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*

In de presentatie zijn enkele nieuwe beelden en analyses opgenomen.

#### Wensbeeld auto

In de verkeersstructuur van het autoverkeer is de parkeerverwijzing en de routeinformatie opgenomen. Daarnaast wordt voorgesteld om aan de randen van Gouda ook informatie op te nemen als het gaat om de routeinformatie, bijvoorbeeld door dynamische panelen en ook informatie over de parkeervoorziening. Dit is aangevuld vanuit de eerdere presentatie.

#### Top 10 maatregelen

1. Verbeteren van De Zuidwestelijke Randweg
2. Stadsboulevard van Reenensingel en Goverwellesingel

Deze maatregelen zijn bedoeld om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. Op basis daarvan kan verder worden doorgepakt om op overige wegen binnen Gouda naar het nieuwe 30 te gaan.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt*: wil graag weten hoe een snelle doorstroming tot stand kan komen met de voorrangspoleinen, met twee opstelstroken, rechtsafslaand verkeer en ook vrachtverkeer. Hij heeft de indruk dat dit enorm vertraagt op een doorgaande weg.

*Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel* legt uit dat, technisch gesproken, een kruispunt met verkeerslichten files veroorzaakt. Hiervoor zijn allemaal simulaties, ook op microniveau, gemaakt. Het blijkt dat het principe langzaam rijden gaat sneller, waarbij de stroom auto's langzaam achter elkaar rijdt, per saldo zorgt voor een betere verkeersdoorstroming dan met verkeerslichten. Bij het vormen van die rij auto's, met o.a. vrachtverkeer, ontstaan ook hiaten die worden gebruikt door fietsers of de zijrichtingen die het kruispunt gaan oversteken. Uit analyses blijkt dat zo'n voorrangspolein kan concurreren

met een kruispunt dat drie opstelvakken nodig heeft. Dat is de techniek achter een voorrangsplein. Desgewenst kan hij op een ander moment voorbeelden van simulaties laten zien.

### 3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

Het is minder geloofwaardig om van de Rotterdamse weg een 30 km-weg te maken, ook dankzij het inzicht van Gouda Onderneemt. Dat wordt op deze manier ook meegenomen.

#### *Voorbeeld Bluelandweg*

Op de Ronsseweg halteert de bus niet op een logische plek. Het voorstel is om de oostkant van de Ronsseweg los te takken en zodoende meer ruimte te creëren voor bijvoorbeeld een oversteek of een bushalte. Op die manier kan de plek fungeren op een veilige manier, waarbij je er ook voor zorgt dat het ziekenhuis goed bereikbaar is vanuit het station.

### 4. Vereenvoudigen Kleiwegplein

In een kaart zijn de routes aangegeven. Hierbij is duidelijk te zien welke routes mogelijk zijn en welke routes niet meer. Voetgangers vanuit het station richting de Kleiweg en de fietsers vanuit de Spoortunnel richting de binnenstad krijgen meer ruimte. Het openbaar vervoer rijdt vanaf de Spoortunnel naar het station toe. Ook vanuit de Kattensingel en de Blekerssingel moet dit mogelijk blijven. Het autoverkeer krijgt een T-splitsing. Het kruispunt voor het autoverkeer wordt versimpeld. Dit is een belangrijke voorwaarde om afscheid te kunnen nemen van de ruime asfaltvlakte. Het voorstel is om de Kattensingel los te koppelen van het autoverkeer. Dat is een voorwaarde om het kruispunt te kunnen versimpelen en zodoende ook de bus prioriteit te geven. Het laatste stukje van de Kattensingel, vanaf de Crabethstraat, komt er anders uit te zien met bijvoorbeeld een keerlus of een steekhaven. Het meeste autoverkeer hoeft niet zo ver te komen. Het gaat hier om de laatste woningen en ondernemers die nog bereikbaar moeten zijn. De meeste mensen zullen via de Crabethstraat een lus kunnen rijden voor het bestemmingsverkeer.

*Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG (bestuurslid en penningmeester)*, begrijpt dat de gemeente al het verkeer vanuit de hoek van de Krimpenerwaard wilt omleiden. Het verkeer binnen de IJssel, dat via de Fluwelensingel aankomt en richting de stad of de Korte Akkeren wil, dat ga je helemaal rondsturen en vervolgens over de Nieuwe Gouwe laten rijden. De Steve Bikobrug, die al heel druk is, wordt nog drukker met autoverkeer.

*Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel* geeft aan dat dit klopt. Echter Korte Akkeren is een woonwijk. De hoeveelheid autorelaties van Korte Akkeren en de plek die door Gerard van Nieuwpoort wordt genoemd vanuit de Krimpenerwaard is niet de grootste stroom die veel drukte veroorzaakt. Het autoverkeer vanuit Korte Akkeren naar Kort Haarlem moet, ten opzichte van de andere gebruikers, wat meer omrijden.

Het gaat, volgens *Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG (bestuurslid en penningmeester)*, ook om de wijk bij de Burgemeester Martensingel. Het verkeer vanuit deze

wijk moet langs het station richting de Kromme Gouwe over de Steve Bikobrug om vanaf die kant de stad weer te benaderen.

*Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, beaamt dat het verkeer zal worden omgeleid. Dit is echter noodzakelijk om de kwaliteit van de Singels te versterken.

*Jan Willem van der Wolf, programmanager Gouda Onderneemt*, komt nog terug op het punt van de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Aan de stadzijde is het station alleen per fiets en bus te bereiken. Mensen vanuit de Krimpenerwaard moeten door de tunnel rijden en via de Bloemendaalzijde het station bereiken.

*Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, geeft aan dat dit klopt. Het station is vanaf twee zijden bereikbaar.

Bij o.a. het IJzendoornpark en Carbethstraat zijn, volgens *Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, mogelijkheden om te gaan sluipen. Er zal gekeken worden naar de verschillende sluiproutes. Hierbij zal goed worden gemonitord of mensen geneigd zijn te sluipen of dat zij de voorgestelde route accepteren, aldus *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*. Het sluipverkeer heeft zeker onze aandacht. Theoretisch gezien is er een aantal lekstroompjes. Het is echter nog onzeker of dit werkelijk gaat gebeuren. Mocht er toch sprake zijn van sluipverkeer, dan zullen extra maatregelen moeten worden getroffen. Goudappel heeft een goed beeld van de mogelijke sluiproutes.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt*, geeft aan dat er sprake is van 'humeur' bij de omwonenden omtrent het feit dat zij niet meer kunnen rijden vanaf het park naar de Noothoven van Goorstraat. Dit verkeer moet omrijden over de Kattensingel. Hij is benieuwd hoe zij moeten rijden als de Kattensingel dicht is. Wat is voor deze mensen een optie? En daarnaast wil hij graag weten of de entree voor parkeergelegenheid bij de Crabethstraat in twee richtingen is of dat alles door het park gaat?

*Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel* legt uit dat de parkeergelegenheid aan een soort lus zit bij het Van Bergen IJzendoornpark, Crabethstraat en de Kattensingel. In beginsel is er geen sprake van twee richtingen.

## 5. Pilot Autoluwe Nieuwe Veerstal

Het voorstel is om eerst een pilotstudie op te zetten voor het autovrij maken van de Nieuwe Veerstal. Dit zal in eerste instantie tijdens de rustige momenten worden uitgevoerd. Zo kan men zien wat er op de rustige momenten gebeurt als de Nieuwe Veerstal autovrij wordt gemaakt. Op basis daarvan kan worden gekeken of de pilot is gelukt of mislukt. In de pilot wordt uitgegaan van een selectieve toegankelijkheid met een verkeersregelaar voor bijvoorbeeld het openbaar vervoer, de hulpdiensten en ontheffingshouders. De binnenstad kan dan worden ontsloten via de oostkant van de Nieuwe Veerstal.

*Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt*, wil graag van Mette Corsel weten of er al meer informatie beschikbaar is over het zware verkeer op de Oost- en Westhaven. Op een later moment komt men hierop terug.

Het lijkt raar om tijdens een pilot te werken met een verkeersregelaar. Dit is nog onderwerp van gesprek. Het is, volgens *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, nog te vroeg om te gaan slepen met betonblokken. De pilot wordt eerst tijdens de rustige momenten worden uitgevoerd. Na de weekenden zal sprake zijn van de 'gewone' situatie'. Als de pilot voor de weekenden geslaagd is, kan deze worden doorgezet naar doordeweekse dagen. *Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt*, ziet graag dat de praktijksituatie wordt nagespeeld, m.a.w. ook tijdens de drukke momenten de pilot uitvoeren.

De pilot zal stapsgewijs worden opgebouwd, dus eerst tijdens de rustige momenten om zodoende een idee te krijgen of het zinvol is om het doordeweeks te proberen, aldus *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt*, vraagt zich af welke middelen worden ingezet om de pilot en de doorstroming van het verkeer te communiceren.

Het is van belang om hierover zorgvuldig te communiceren, aldus *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*. Minimaal twee maanden voor de start van de pilot moet via bebordingen (ook aan de rand van Gouda) worden aangegeven wat er aan de hand is. Tijdig informeren, ook over de alternatieven, helpt bij de gebruikers.

*Gilbert Bal, Roots Beleidsadvies*, vraagt zich af of deze maatregel ook met een verkeerssimulatie is bekeken en wat de eventuele uitkomsten hiervan zijn.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*: Enerzijds is de situatie beschouwd waarin de Nieuwe Veerstal wordt opengehouden, maar het verkeer wel enigszins wordt geknepen om het verkeer zoveel mogelijk over de Zuidwestelijke Randweg te laten gaan. Een andere variant is beschouwd waarin een harde knip wordt geïntroduceerd op de Nieuwe Veerstal. Daaruit blijkt dat de Zuidwestelijke Randweg het grootste deel van het verkeer opvangt.

Bij het knippen van het verkeer op de Nieuwe Veerstal is sprake van 40% toename van het verkeer op de Zuidwestelijke Randweg. Bij het toepassen van een harde knip op de Nieuwe Veerstal is sprake van een grotere toename, tussen de 70% en 80%, op de Zuidwestelijke Randweg. Echter wordt geconcludeerd dat het model geen rekening houdt met verdwijnend verkeer doordat mensen bijvoorbeeld op de fiets gaan, of de verplaatsing niet meer maken.

In de evaluatie van de dijkwerkzaamheden in 2017-2018 blijkt dat de verkeerseffecten kleiner zijn dan in het verkeersmodel verondersteld. Ondanks dat uit de verkeersmodellen blijkt dat de effecten behoorlijk groot kunnen zijn, waardoor de Zuidwestelijke Randweg onder druk kan komen te staan, blijkt echter uit de praktijk (2017-2018) dat de effecten een stuk kleiner waren. Daarom is dit niet als harde maatregel in het VCP opgenomen, maar om eerst als proef of pilot voor te stellen. De potentie van deze maatregel wordt gezien, maar men wil graag eerst aftasten wat de verkeerseffecten in de praktijk zullen zijn.

Volgens *Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG (bestuurslid en penningmeester)*, zijn de meest monumentale panden gelegen aan de Oost- en Westhaven. Wat gaat er gebeuren als toch, door onduidelijkheden etc., zwaar verkeer op de grachten komt te rijden?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel* geeft aan dat met bijvoorbeeld Croda afspraken zijn gemaakt waarbij het vrachtverkeer gebruik maakt van de Rotterdamseweg in plaats van over de Nieuw Veerstal. Bij een pilot of bij een afsluiting zal goede communicatie moeten zijn, ook met gewichtsbepijking of lengtebepijking voor vrachtverkeer wat naar de binnenstad wil. Dit is ook waar rekening mee gehouden kan worden met de inrichting van het selectieve ontheffingssysteem. Bussen moeten daar wel doorgang blijven houden.

*Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, begrijpt, dat men zorgen heeft over het gebruik van de grachten voor zwaar verkeer. Hij benadrukt dat het niet de bedoeling is dat de grachten worden gebruikt voor zwaar verkeer. Deze maatregel mag niet tot verergering leiden op de grachten. En gewichtsbepijking zou hiervoor moeten gelden. Ook met het van kracht gaan van de Zero emissie maatregel in 2025, moet er worden geselecteerd wat betreft het gewicht.

Wellicht is het goed om de autoluwe Nieuwe Veerstal en het in- en uitgaande verkeer op de Havens te koppelen aan de periode 2025 van de Zero emissie, aldus *Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG (bestuurslid en penningmeester)*.

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*: Op dit moment mag men met 12 meter vrachtwagens de binnenstad in, waarbij er nu geen sprake is van een gewichtsbepijking. Met ondernemers wordt bekeken wat nodig is om de bevoorradings emissieloos te regelen, eventueel via elektrische bakfietsen. Het heeft, volgens hem, niet alleen te maken met Zero emissie, maar ook met trillingen en autoluw maken van de binnenstad. Een camerasysteem is een goede manier om dat te reguleren en te handhaven. Dit benadrukt nogmaals het belang welke maatregelen wanneer worden ingevoerd, aldus *Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*.

*Peter van Vliet, bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen*, geeft aan dat de maatregel betreffende de 12 meter vrachtwagens al langer bestaat. De lokale bedrijven spelen hier ook op in. De grootste overlast komt echter van de bouwactiviteiten. Volgens hem kan de maatregel om het grote vrachtverkeer te weren uit de binnenstad, direct al worden ingevoerd om zodoende de grachten te beschermen.

Dit zijn, volgens *Jan Eikema, voorzitter*, belangrijke aanvullingen. Er vinden 2 onderzoeken plaats over de economische effecten. Hij vraagt zich af of dit kan worden meegenomen in deze onderzoeken. Het invoeren van gewichtsbepijkingen biedt wellicht mogelijkheden en kansen voor de gemeente Gouda.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt*, refereert aan het punt van de robuustheid van het wegennetwerk. Marco de Baat heeft aangegeven dat alles is goed gegaan bij het

uitvoeren van de dijkverzwaring in 2017-2018. Echter, toen waren alle wegen nog ter beschikking. Bij de nieuwe plannen is hiervan geen sprake. De robuustheid van het wegennetwerk en de Nieuwe Veerstal in het bijzonder is harder nodig.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, merkt op dat in het verslag van de Denktank van 27 oktober, sprake is dat 40% van het verkeer verdwijnt. Er zijn echter, tijdens de afsluiting, geen metingen verricht. Het argument dat er sprake is van verkeer dat verdampt, is volgens hem niet onderbouwd.

In latere verslagen is te lezen dat de cijfers boven water zijn gekomen. Ook uit de genoemde periode zijn tellingen beschikbaar van de KW-weg en de Fluwelensingel. Daaruit blijkt een lichte toename op de Fluwelensingel en een lichte toename op de KW-weg. Dit zijn kleinere effecten dan op de Zuidwestelijke Randweg. Een deel van het verkeer, dat op de Nieuwe Veerstal reed, is niet op een andere plek terug te zien, verklaart *Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, vraagt zich af waar de proportionaliteit is om hier toch een knip te doen. Door de vele onzekerheden zou hij dit niet opnemen in het VCP.

## 6. Verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

Geen bijzonderheden

## 7. Verbeteren Bodegraafsestraatweg

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*: Bij de Bodegraafsestraatweg wordt gesteld dat er eventueel een doorsteek op de Plaswijkweg zou komen. Hij vraagt zich af of deze van tafel is? Voor het autoverkeer is de doorsteek op de Plaswijkweg afgeraden, meldt *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*.

## 8. Verbeteren Joubertstraat-Zwarteweg

Geen bijzonderheden

## 9. Eenrichtingscarre Thorbeckelaan-Graaf Florisweg

De Graaf Florisweg kan voor een deel een twee-richtingen weg blijven.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt*, vraagt of de bus routes ook te berijden zijn voor het autoverkeer dat de wijk in wil.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*, geeft aan dat men twee-richtingen de wijk in en uit kan. Bij het winkelgebied, het Hogendorpplein, is het mogelijk om vanuit verschillende kanten daar te komen, vult *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, aan

*Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt*, geeft aan dat in de bocht daarachter de supermarkt een eigen parkeerterrein heeft. Vanaf de Bleulandweg is het niet meer mogelijk om dat parkeerterrein te bereiken. Indien op dit stuk het verkeer nog twee richtingen op kan, dan zou de winkel gewoon bereikbaar blijven.

*Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, stelt voor om dit met Marco de Baat verder te analyseren. *Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*, geeft aan dat een van de voordelen van eenrichtingsverkeer (op het carre) is dat asfalt kan worden weggehaald en een vrij liggend fietspad kan worden neergelegd. Het is juist de sterkte van het plan om de fietsers goed te kunnen beschermen.

### ***Vereenvoudiging Plesmanplein***

Er is sprake van een onduidelijke vormgeving bij de kruising aan de Statensingel, die overgaat naar de Florisweg. Dit voelt als onveilig. Door eenrichtingverkeer kan veel asfalt worden weggehaald en daarmee wordt het overzichtelijker en veiliger. Voor fietsers kan een logische relatie worden gemaakt. Dit zijn voordelen van een eenrichtingscircuit.

## **10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad**

Er is gekeken naar autoverkeer en de doelgroepen. Het is wenselijk om het gemotoriseerde verkeer in de binnenstad te temperen. Afgelopen najaar zijn er tellingen geweest en dat zegt iets over de segmentering van het autoverkeer in de binnenstad. Hieruit blijkt dat bezoekers een groot aandeel vormen. Het voorstel is om bezoekers en bewoners te stimuleren om meer te parkeren aan de randen. Dit scheelt ook voor autoverkeer in de binnenstad. Voor logistiek en doorgaand autoverkeer komt een voorstel richting de gemeenteraad om naar een Zero emissie stadslogistiek te gaan. Als de raad dit besluit, heb je een technische basis om ook elektronisch de binnenstad autoluw te maken voor andere doelgroepen.

Uit de parkeercijfers blijkt dat een groot deel van de parkeerdruk in de binnenstad wordt veroorzaakt door vergunninghouders. Het aandeel van betalende klanten is een stuk minder. Het voorstel is om via een natuurlijk verloop de bewoners te verleiden om aan de randen van de binnenstad te parkeren. Nieuwe bewoners krijgen wel een parkeervergunning, maar deze geldt dan voor een parkeervoorziening aan de rand van de binnenstad, bijvoorbeeld voor Klein Amerika. Als het gaat om bezoekers worden deze gestimuleerd om zoveel mogelijk de parkeergarages te gebruiken waar restcapaciteit is, zoals het Bolwerk en de Stations-garage. Tijdens winkeltijden is hier nog voldoende plek.

Voor mindervaliden is sprake van maatwerk. Een interessante optie is om voor bestaande bewoners in de binnenstad deelmobiliteit aan te bieden. De parkeerdruk wordt gemonitord. Hierdoor is er grip op de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen, op elk moment van de week. Als er een structureel tekort ontstaat, dan is dat het moment om te praten over extra parkeervoorzieningen. Logischerwijs zouden deze extra parkeervoorzieningen aan de zuidkant van de binnenstad komen te liggen. Hier is nu nog geen plan voor, aangezien de benutting van de parkeervoorzieningen nog niet efficiënt is.

*Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG (bestuurslid en penningmeester)*, refereert aan de nieuwe ideeën rondom de Nieuwe Veerstel, en het demotiveren van binnenstedelijke bewoners, waarbij hij er vanuit gaat dat de eigen parkeerterreinen nog bereikt kunnen worden. Met het idee van het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal en het laten vervallen

van de buitendijkse parkeervakken ontstaat, voor de bewoners aan de zuidkant van de binnenstad, de meeste druk. Dit gedeelte ligt het verst weg van alle parkeergarages.

De reden hierachter is om meer verblijfsruimte te maken en meer groen te creëren. Zoveel mogelijk winst moet worden gehaald bij het parkeren op de grachten. Daar hoort ook de Oost- en Westsingel bij. Dat ligt op enige afstand van de parkeervoorzieningen. Klein Amerika wordt, wegens de afstand van de binnenstad, niet als een goed alternatief beschouwd door Gouda Onderneemt. Volgens *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, is de afstand vanaf de Oost- en de Westsingel, met de nieuwe loopverbinding, hemelsbreed 400 meter.

Volgens *Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG (bestuurslid en penningmeester)*, is altijd gesproken over situeren van parkeergarages aan de zijde van Croda. Dit idee komt niet meer terug. Er zijn ideeën over een zuidelijke parkeerlocatie. Croda is voorlopig afgefallen. De cijfermatige parkeerdruk is nog niet zo dat er nu al moet worden gesproken over een nieuwe, dure parkeergarage, legt *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, uit.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt*, is van mening dat bewoners verplicht worden richting de parkeergarages te parkeren. Ten tweede pleit hij voor een parkeergarage direct in combinatie met de voorgestelde knip. Die locaties moet je op voorhand voor ogen hebben.

*Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt*, geeft aan dat Klein Amerika de beste parkeergelegenheid is als je vanuit de zuidkant komt. Als die echter vol is, moet men doorrijden naar de Vossenburchkade. Bij het verlaten van de Vossenburchkade moet men het gehele carré rond rijden. Dit is volgens haar niet efficiënt.

*Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, legt uit dat hiervoor een organisch systeem wordt voorgesteld. Geleidelijk aan, op basis van verhuispatronen, zal het straat-parkeren in de binnenstad worden getemperd door geen straatparkeervergunningen af te geven voor nieuwe bewoners. Het parkeren kan dan plaatsvinden bij het Bolwerk. Bij de auto's aan de Fluwelensingel kan gedacht worden aan Klein Amerika, maar wel met respect voor de parkeerdruksituatie. Klein Amerika is niet zo groot als het Bolwerk. Klein Amerika is vooral voor bezoekers vanuit de Krimpenerwaard van belang.

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*, geeft aan dat een eventueel parkeerdek op Klein Amerika aan bod zou kunnen komen. *Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*, vult aan dat het voor het verkeer mogelijk is om vanuit de Vossenburchkade via de Joubertstraat richting de Krimpenerwaard te gaan. Klein Amerika is van essentieel belang voor de bezoekers vanuit de Krimpenerwaard, aldus *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*. De optie van Mette Corsel zit in het parkeermodel 'uitbreiden parkeercapaciteit Klein Amerika' en ook van de Stations-garage.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt*, is benieuwd of er in de Denktank ook gesproken is over dat het alternatief van een parkeerdek achter de huizen die aan de voorkant een fraaiere

uitzicht krijgen. Of wordt het nog niet concreet benoemt? *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, benadrukt dat het plaatsen van een parkeerdek niet direct wordt geadviseerd. De bezetting van parkeren in Gouda is op dit moment niet efficiënt. Een voorstel is om bewoners in het Bolwerk te laten parkeren. Mocht op termijn, uit de monitoring blijken, dat er structurele, cijfermatige problemen ontstaan, dan moet je denken aan het bouwen van nieuwe parkeercapaciteit. Zover is het nog lang niet.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt*, merkt op dat in de presentatie de suggestie van een mogelijke nieuwe parkeerfaciliteit aan de zuidkant wel wordt benoemd. In de alternatieven is het eerlijker om het parkeerdek bij Klein Amerika te benoemen, dan een mogelijke nieuwe parkeerfaciliteit aan de zuidkant.

*Arjan Versteeg, bestuurslid SOG*, memoreert een eerdere studie naar een parkeerdek op de Schouwburgplein. Dit zou, volgens hem, ook moeten worden meegenomen. Hetzelfde geldt voor de Vossenburchkade en de Stations-garage. *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, geeft nadrukkelijk mee dat het allereerst gaat om een betere benutting. Een compleet rijtje met mogelijke alternatieven voor nieuwe parkeerfaciliteiten wordt opgenomen in het eindstuk.

Het valt, *Jan Eikema, voorzitter*, op dat bij het schema van projecten, nummer 10, het vooral gaat om de bewoners die op straat parkeren. Dit valt sterk op in relatie tot het aantal bezoekers die komen. Bij het optimaliseren van het straat-parkeren zal, in eerste instantie, de bewoners met een vergunning worden getroffen. Gaan er niet jaren overheen totdat je de effecten hiervan ziet? Uit de cijfers blijkt dat mensen in de binnenstad ongeveer 7 jaar blijven wonen. Je kunt hierdoor vrij snel op veranderingen komen, aldus *Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*.

*Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt*, geeft aan dat het straat-parkeren op de Fluwelensingel wordt afgeschaft. Zij gaat ervanuit dat de bewoners terecht kunnen in Klein Amerika en dat dit wordt meegenomen in de plannen. Volgens *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, zijn dit niet de aantallen die spectaculair zijn. *Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*, vult aan dat deze worden verspreid over verschillende locaties.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, vraagt of men bij de cijfers ook de bedrijfsvergunningen kan zien of dat deze onder de bewoners vallen. Gerard van Erk vraagt of de bedrijfsvergunningen worden behouden. *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, legt uit dat vergunningen niet worden ingetrokken. Ook hier is sprake van een organisch model.

*Gilbert Bal, Roots Beleidsadvies*, is benieuwd op welke periode de grafiek, zoals die wordt getoond, betrekking heeft. *Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*, geeft aan dat het onderzoek in 2018 heeft plaatsgevonden, maar kan niet de exacte tijd van het jaar benoemen. Het onderliggend onderzoek is wel beschikbaar. *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, vult aan om de meetmomenten ook duidelijk aan te geven.

***Stappen naar autoluwe binnenstad (concept)***

Het begint met een dynamisch parkeersysteem vanaf de randen van Gouda. Uiteraard zijn hier ook de stimuleringsmaatregelen voor bewoners en bezoekers in meegenomen. Dan kan voorgesteld worden dat er genoeg verhuisbewegingen hebben plaatsgevonden waardoor een eerste tranche gemaakt kan worden voor het omzetten van straat-parkeren naar meer verblijfsruimte en groen.

In 2025 wordt de invoering van de zero emissie maatregel voor het vrachtverkeer verwacht. En na de pilot is het een logisch moment om over te gaan op de definitieve inrichting van de Nieuwe Veerstal. Daarna kan ook worden toegewerkt naar de selectieve toegankelijkheid van de binnenstad. En als laatste een tweede tranche het verder omzetten van het straat-parkeren naar verblijfsruimte en groen.

Gouda Onderneemt oppert om punt 3: Pilot Nieuwe Veerstal inclusief monitoring pas in te gaan voeren na punt 5 Definitieve inrichting Veerstal, dus na het instellen van de zero emissie zone . Zeker gezien de vragen die er zijn omtrent de Zuidwestelijke Randweg in combinatie met alle overige opmerkingen. Eerst moet een aantal andere dingen worden uitgevoerd, zoals de selectieve toegankelijkheid van de binnenstad.

*Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, kan zich goed voorstellen dat bij punt 3 het fijn zou zijn om eerder te weten waar je naar toewerkt.

*David Lansen, INretail*, vraagt of er bij punt 5, Zero emissie vrachtverkeer (2025), bewust is gekozen voor de term vrachtverkeer. Formeel is de term stadslogistiek, aldus *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*. Stadslogistiek is breder dan alleen vrachtverkeer, beaamt *Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*. *David Lansen, INretail*, ziet graag dat dit inderdaad breder wordt getrokken om mogelijke discussies later te voorkomen.

Wanneer is de pilot Nieuwe Veerstal zo goed geslaagd dat het definitief kan worden ingevoerd? Wat is het kantelpunt, vraagt *Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt*? Volgens *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, moeten hier duidelijke afspraken over gemaakt worden met de betrokken partijen. Hij vindt het nu nog te vroeg om aan te geven aan welke criteria er voldoen moet worden. Voor de start van de pilot moet dit bekend zijn. De invulling van de afspraken bepaalt ook hoe je de pilot gaat doen.

In welke greep wordt dat afgesproken, wil *Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt* weten? In eerste instantie wordt dit afgesproken met de gemeenteraad en andere belanghebbenden in en om de binnenstad.

*David Lansen, INretail*, doet de suggestie om bij punt 3 toe te voegen: Pilot Nieuwe Veerstal inclusief **(afspraken over)** monitoring.

*Arjan Versteeg, bestuurslid SOG*, heeft een kleine aanvulling op punt 1: dynamisch parkeersysteem vanaf de randen van Gouda. Hij ziet graag dat de dagtarieven ook op het

dynamisch parkeersysteem worden vermeld. Dit zou, volgens hem, ook een goed sturingsinstrument kunnen zijn.

#### ***Uitvoeringsstrategie – CONCEPT nog in bewerking***

De uitvoeringsstrategie is nu schematisch weergegeven met de top 10 maatregelen. Die vallen weer uiteen in deeltuitwerkingen. Belangrijk zijn de maatregelen 1 en 2 om daarmee te starten als basis voor de overige maatregelen. Deze twee zijn verspreid over meerdere jaren. De maatregelen zijn ook gekoppeld aan de groei van het verkeer die wordt verwacht aan de randen van Gouda. Op basis van de effecten daarvan kan worden overgegaan op de meer verkeersluwe maatregelen binnen de gemeente.

*Gilbert Bal, Roots Beleidsadvies*, heeft nog een vraag over de uitvoeringsstrategie. Hij kan zich goed voorstellen dat de grotere maatregelen gefaseerd zullen worden uitgevoerd. Maar in hoeverre doet men daar ook voorstellen voor in het VCP? En wordt dit ook omschreven in het document dat ter inzage wordt gelegd? *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*, geeft aan dat momenteel wordt gewerkt om deze concreet naar korte, middel-, en lange termijn te plaatsen met ook een indicatie van jaartallen.

Een aantal maatregelen zijn ook na 2030 aangegeven, merkt *Gilbert Bal, Roots Beleidsadvies op*. Gaan jullie hierbij ervan uit dat alle maatregelen in 2030 zijn gerealiseerd? *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel*: de fietsbrug bijvoorbeeld is een maatregel die op de lange termijn wordt gerealiseerd. Dergelijke maatregelen zullen niet direct een wereld van verschil gaan geven in de verkeersberekeningen.

Vanuit GO geeft *Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt*, aan dat zij de vragen die nog openstaan, naar aanleiding van de vorige bijeenkomst, kort wil doorlopen.

#### **Nieuwe Veerstal**

- Hoe proportioneel is een knip op de Nieuwe Veerstal? In hoeverre verhoudt het belang van een nieuwe horecalocatie zich met de problemen die het oplevert en de investering die het vergt?

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*: Het vertrekpunt van het Verkeerscirculatieplan is het mobiliteitsplan waarin dit nadrukkelijk als wens is opgenomen. Ook uit het economisch effectbepaling moet blijken of het iets is dat nadelig gaat zijn of dat zo'n knip juist een positieve bijdrage heeft. Daarna kan men verder in gesprek. Op dit moment kan er nog geen definitief antwoord op de vraag worden gegeven. Gouda Onderneemt ziet graag dat de vraag zolang op tafel blijft tot op het moment dat men hier naar gaat kijken.

#### **Kleiwegplein**

De Stationszijde is alleen vanaf de Burgemeester Jamessingel bereikbaar.

#### **Carré**

- De route naar het ziekenhuis wordt langer vanuit de stad. Is daar geen bezwaar tegen vanuit nood- en hulpdiensten?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* De nood- en hulpdiensten kunnen bij calamiteiten gebruik maken van de busbaan, die parallel ligt aan de Statensingel. In principe blijft, door het carré, de aanrijroute vanuit Haastrecht over de Joubertstraat en de Thorbeckelaan vergelijkbaar met zoals het nu is.

Het sluipverkeer is een risico bij het Van Hogendorpplein. Hier moet specifiek naar worden gekeken. Door het instellen van een eenrichting-carré kan in de wijk sluipverkeer ontstaan. Het voorstel is om binnen de wijk maatregelen te nemen, waarmee je de belangrijkste sluiproutes ondervangt. Op de andere routes zal je moeten monitoren en evalueren, aldus *Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*.

### **Blekerssingel – Fluwelensingel**

Gouda Onderneemt vindt het bedenkelijk welke wensbeelden er worden neergezet, ook straks bij het webinar. Op het geschetste beeld kan het niet zo zijn dat hier 8,5 duizend auto's en verkeer wordt afgehandeld. In de communicatie moet hier anders mee worden omgegaan, benadrukt *Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt*. Er wordt nagegaan of de schaal van de impressie overkomt. Wat belangrijk is, is dat de breedte van de rijbaan aan sich niet veel smaller kan zijn. De ruimtewinst zal met name zijn bij het reguliere auto parkeren dat wordt verplaatst, aldus *Christiaan Kwantes, Goudappel Coffeng*.

### **Aandachtspunten**

- Tussentijdse evaluatiemomenten en de criteria. Komt er nog een verduidelijking van de verschillende meetmomenten?

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda:* Het schema wordt verder uitgewerkt. Er is overleg geweest met diverse ambtelijke opdrachtgevers en de afdeling Beheer. Er is wel geconstateerd dat vanuit Gouda vaak wordt gewerkt met een stukje ophoging of reparatie vanuit beheer en niet zozeer met een hele weg in een keer. We hebben geconcludeerd dat wij met het verkeerscirculatieplan in de lead blijven. De werkzaamheden aan wegen worden niet vanuit de afdeling Onderhoud bepaald, maar ze liften mee met de VCP projecten. De evaluatiemomenten zullen in de planning een plek krijgen. Hij verwacht nog een week nodig te hebben voor deze planning. Het is een wezenlijk onderdeel voor de uitvoering van het VCP. Ook het financieel spreiden over meerdere jaren is hier een onderdeel van. *Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, vraagt of de investeringen in de kosten zitten of alleen de afschrijvingen zijn? De kosten zijn inderdaad de afschrijvingen, waarbij wordt uitgegaan van een afschrijvingsperiode tussen de 10 en 15 jaar, aldus *Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*.

*Jan Eikema, voorzitter:* Stel dat dit VCP voor de zomer wordt vastgesteld door de raad. Betekent het dan dat in de rest van dit jaar of volgend jaar tot de verkiezingen werk in uitvoering wordt genomen? *Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*, antwoord hier ontkennend op. Na het vaststellen van het VCP, zal onder andere personeel moeten worden aangetrokken, werk worden voorbereid etc. Hier is een bepaalde doorlooptijd voor nodig. Bij

grote projecten kan gedacht worden aan ongeveer twee jaar. Misschien kan in de loop van volgend jaar een start worden gemaakt met enkele kleine projecten.

*Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt:* de zogenaamde elektronische knippen zijn eerder naar voren gekomen als technisch niet uitvoerbaar. Maar op het moment dat dit gaat lopen tot 2035, dan zou het wellicht wel technisch uitvoerbaar kunnen zijn. Hilde Beekes verneemt graag in hoeverre in dit plan een model wordt opgenomen, waarin die knippen, zodra het technisch uitvoerbaar is, nog nadere besluitvorming vergt. *Mette Corssel.*

*Projectleider gemeente Gouda:* De voorkeursvariant is wat we hebben gepresenteerd, zonder de elektronische knip. Op enig moment kan worden gedacht aan een elektronische knip. Het hele proces moet dan opnieuw worden gedaan, inclusief de besluitvorming. We willen het wel noemen in het Verkeerscirculatieplan dat dit een mogelijkheid zou kunnen zijn in de toekomst, maar dat dan een aparte besluitvorming over plaatsvindt.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt,* stelt nog twee vragen over de Zuidwestelijke Randweg:

- Wanneer is de situatie dusdanig dat het een en ander goed kan worden beoordeeld c.q. zijn uitgevoerd en welke criteria horen daarbij?
- Wanneer is de Randweg op orde? Per maatregel wordt beoordeeld of deze een relatie heeft met de Randweg. Dan is wel de vraag welke afwegingen er worden gemaakt.

*Mette Corssel, projectleider gemeente Gouda:*

In het Mobiliteitsplan staat aangegeven wat we als doorstroming acceptabel vinden. Met de hierin opgenomen cijfers kan men toetsen wat acceptabel is. Dit zal geregeld worden getoetst.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt:* Economisch gezien trekken we steeds meer op, ook in de regio, als Midden-Holland. Wordt de regiogemeenten ook meegenomen met onze plannen en wanneer? Gebeurt dit in de zienswijzeprocedure of zijn zij al eerder op de hoogte gebracht? *Mette Corssel, projectleider gemeente Gouda,* geeft aan dat enkele weken geleden ambtelijk overleg met de afdelingen verkeer & vervoer van de regiogemeenten heeft plaatsgevonden. In dit overleg is een presentatie gegeven van het voorkeursmodel. Ook op bestuurlijk niveau is overleg geweest, waarin de verschillende wethouders plaats hebben gehad. Dit is vooruitlopend op de zienswijze procedure.

*Hilde Beekes, secretariaat Gouda Onderneemt,* attendeert men nog op het punt van de brug. *Don Frederiks, bestuurslid SOG,* begrijpt dat er een extra voetgangers-/fietsbrug wordt gerealiseerd. De vraag is waar de brug precies wordt gesitueerd. *Christiaan Kwantes, verkeerskundige Goudappel:* de gedachte is om tegenover de doorgang van Klein Amerika de brug te plaatsen

*Jan Eikema, voorzitter,* bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid. Hij sluit de vergadering om 21.45 uur.

## 18 Gezamenlijke sessie Denktank en Gouda onderneemt: zienswijzen en afronden

Datum: woensdag 21 april 2021  
 Tijd: 19.30 – 22.30 uur  
 Locatie: Digitaal, via Microsoft Teams

### Deelnemerslijst

Mette Corsel projectleider gemeente Gouda  
 Pascal Anker gemeente Gouda  
 Rob Ogink beleidsmedewerker OV gemeente Gouda

Marco de Baat verkeerskundige Goudappel  
 Christiaan Kwantes verkeerskundige Goudappel  
 Gilbert Bal Roots Beleidsadvies

Paul Weststrate voorzitter, Awareness  
 Angela Vogt verslaglegging, Awareness

### Denktank

|                          |                                                                |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Jeroen van Walstijn      | Wijkteam Gouda Noord                                           |
| Martin Pohlkamp          | Wijkteam Plaswijck                                             |
| Gerard Overkamp          | Gouda Sterk aan den IJssel; Platform Binnenstad en haar Randen |
| Wilco Spek               | Wijkteam Kadebuurt                                             |
| Jaap Rijnsburger         | Fietzersbond                                                   |
| Frank van der Voordt     | Netwerk Achterwillens                                          |
| Kees Codee               | Driestar Educatief                                             |
| Gerton Groenendijk       | Groene Hart Ziekenhuis                                         |
| Margriet de Kruijf       | Bewonersplatform Binnenstad                                    |
| Jan Willem Eelkman Rooda | Wijkteam Nieuwe Park                                           |
| Niek van der Sprong      | Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel de Goudse             |
| Erwin van Gorkom         | Bewoners Bodegraafsestraatweg                                  |
| Anja Lelieveld           | Groene Hart Ziekenhuis                                         |
| Artur Rebelo             | Bewonersplatform Binnenstad                                    |
| Marie-Louise Pierson     | ROVER Gouda                                                    |
| Jan Willem Fortuin       | Bewoners Joubertstraat                                         |
| Henk de Vos              | Stichting Goudse Sint-Jan                                      |
| Jaap van Rijn            | Netwerk Achterwillens                                          |
| Marcel de Wit            |                                                                |
| Marieke Kreuzen          |                                                                |

### Gouda Onderneemt

Arjan Versteeg Bestuurslid SOG

|                         |                                                               |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Gerard van Erk          | Secretaris Gouda Onderneemt                                   |
| David Lansen            | INretail                                                      |
| Hilde Beekes            | secretariaat Gouda Onderneemt                                 |
| Nico Voogt              | voorzitter Gouda Onderneemt                                   |
| Don Frederik            | bestuurslid Samenwerkende Ondernemersverenigingen Gouda (SOG) |
| Peter van Vliet         | bestuurslid Vereniging Bedrijventerreinen Gouda (VBG)         |
| Marcus Schuchmann       | Voorzitter OV Kromme Gouwe                                    |
| Gerard van Nieuwpoort   | Vertegenwoordiger VBG                                         |
| Jan Willem van der Wolf | Programmamanager Gouda                                        |
| Rob van Willigen        | voorzitter ondernemersvereniging Stationsgebied Gouda         |

### Opening – Paul Weststrate, voorzitter

Paul Weststrate, voorzitter heet iedereen van harte welkom namens de gemeente Gouda. In verband met de grootte van de groep stelt Paul Weststrate, voorzitter, voor geen voorstelronde te doen. Wie op enig moment aan het woord komt kan dan zijn functie c.q. achterban noemen.

### Proces & Vervolg – Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda

Dit is een extra avond na de participatie en de zienswijzenprocedure. Om u bij te praten over wat uit de zienswijzen is gekomen en onze reactie hierop. Uw zienswijzen hoeven niet herhaald te worden. Alle zienswijzen zijn goed binnengekomen en worden in een aparte zienswijzennota individueel beoordeeld. In de officiële besluitvorming zal de zienswijzennota worden meegenomen.

*Paul Weststrate, voorzitter:* De onderzoeken naar milieu- en economische effecten zijn nieuw en zullen als eerste worden behandeld. Daarna gaan we over naar het Verkeerscirculatieplan, waarbij Goudappel eerst in het algemeen en daarna per maatregelcluster behandelt wat de rode draad is uit de zienswijzen, wat is vervolgens de reactie van de gemeente wat betreft aanpassing van het Verkeerscirculatieplan, en daar gaan we per maatregelcluster met jullie als groep bij stilstaan. Ik verzoek jullie om zo kort en puntig mogelijk te reageren zodat iedereen ondanks de grootte van de groep binnen de beschikbare tijd aan bod kan komen.

### Hoofddijnen van de zienswijzen – Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda

In totaal zijn 115 zienswijzen binnengekomen. Veel zijn vrij breed en algemeen. Soms gaat het over specifieke maatregelclusters.

De reacties op het Verkeerscirculatieplan hebben ons goede inzichten gegeven in eventuele aandachtspunten. Het bevestigt ook dat wij op hoofddijnen een stevig plan hebben.

Natuurlijk zijn er nuances/aanscherpingen of is nader onderzoek nodig op enkele vlakken. Dit krijgt allemaal een plaats in het Verkeerscirculatieplan en het vervolg. Alle mensen die een zienswijze hebben ingediend krijgen apart bericht.

De milieu- en economische effecten stonden niet in het VCP, omdat die onderzoeken nog niet klaar waren. Vanavond lichten we die onderzoeken toe. Wel wordt in enkele van onze reacties op de zienswijzen verwezen naar de uitkomsten van de twee onderzoeken.

## Nieuwe Onderzoeken - Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel

### Milieueffecten

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*, informeert de aanwezigen over de nieuwe inzichten die zijn verkregen door de extra onderzoeken die zijn uitgevoerd, te beginnen met het onderzoek naar de milieueffecten. Dit onderzoek is uitgevoerd door de Omgevingsdienst Midden-Holland, waarbij ze hebben gekeken naar de geluidseffecten langs de wegen in Gouda en op de effecten ten aanzien van de luchtkwaliteit.

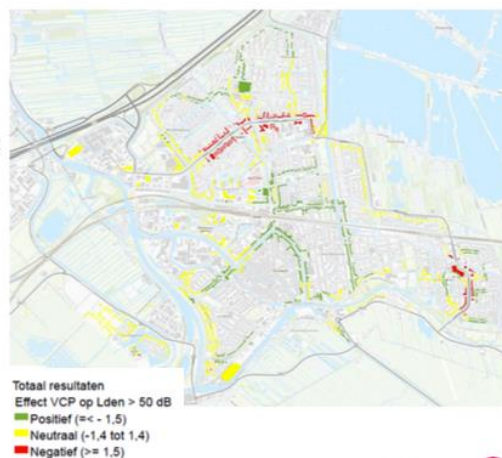
### Geluid

De effecten zijn getoetst aan de wet geluidshinder. Daarin wordt beschreven hoe groot de geluidseffecten op woningen mogen zijn. Op het moment dat de overheid een verkeersmaatregel neemt en het verkeer neemt daardoor toe, moet er een reconstructie plaatsvinden van de geluidssituatie als de geluidstoename groter is dan 1,5 decibel.

Op de kaart worden de effecten van het Verkeerscirculatieplan op de geluidssituatie getoond. De positieve effecten zijn in het groen weergegeven, de negatieve effecten in het rood. Geel is de breedte die tussen de -1,5 tot 1,5 decibel vallen, waarbij geen significante geluidseffecten optreden.

## Milieueffecten, onderdeel geluid

- Onderzoek door Omgevingsdienst Midden-Holland
- Effecten getoetst aan de Wet Geluidshinder
- 'Reconstructie' indien geluidseffecten  $> +1.5\text{dB}$  zijn, pas bij meer dan 1.5 dB waarneembaar effect voor menselijk oor
- VCP zorgt voor afname verkeer (en geluid) in 'hart' van Gouda: langs Singels, Reigerstraat, Joubertstraat, Zwarteweg, Graaf Florisweg, Statensingel, Thorbeckelaan, en Plaswijckweg
- Toename verkeer (en geluid) randwegen, grotendeels kleiner dan  $+1.5\text{dB}$ , daarmee geen probleem cf. planologische regels
- Aandachtlocaties langs Burgemeester van Reenensingel en Goverwellesingel met meer groei, en geluidstoename  $> +1.5\text{dB}$ , overall wel onder max grenswaarde  $63\text{dB}$
- *Stil Asfalt* nodig om effect te beperken tot onder  $+1.5\text{dB}$ , in enkele gevallen aanvullende maatregelen nodig



woensdag 21 april 2021



7

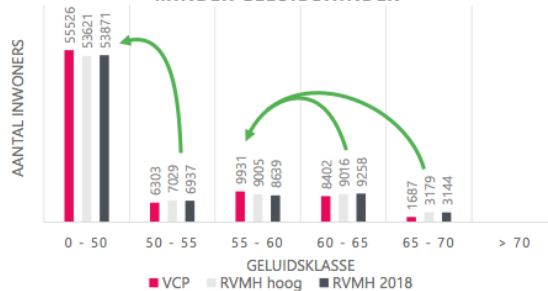
Met name in het hart van Gouda zullen positieve geluidseffecten optreden, langs de Singels, de Joubertstraat, Graaf Florisweg, Thorbeckelaan, maar ook in delen van Plaswijck. Dit komt met name omdat de verkeersintensiteiten daar afnemen, maar deels ook omdat de snelheid van het autoverkeer omlaaggaat. Bij een lagere snelheid produceert verkeer minder geluid. In het VCP wordt het verkeer op de randwegen gebundeld. Op grote delen van de randwegen is de geluidssituatie goed. Er zijn een aantal aandachtlocaties die op de kaart in het rood zijn aangegeven. Op bepaalde delen langs de Van Reenensingel en Goverwellesingel neemt het geluid met meer dan 1,5 decibel toe. De Omgevingsdienst heeft onderzocht dat door toepassen van stil asfalt op de meeste delen de geluidseffecten gereduceerd kunnen worden tot onder de 1,5 decibel, waardoor weer wordt voldaan aan de wettelijke eisen. In een aantal gevallen zijn mogelijk nog aanvullende maatregelen nodig.

Voor totaal Gouda zal de totale geluidsbelasting/-hinder afnemen. Door het VCP neemt het aantal inwoners in de hoogste geluidsklassen af. Er vindt een verschuiving plaats van inwoners die nu in hogere geluidsklassen zitten naar lagere geluidsklassen.

## Milieueffecten, onderdeel geluid

- Onderzoek door Omgevingsdienst Midden-Holland
- Effecten getoetst aan planologische regels
- 'Reconstructie' indicatie
- VCP zorgt voor afname geluidshinder op Singels, Reigerstraat, Graaf Florisweg, Statensingel, verbetering van geluidssituatie
- Toename verkeer randwegen kleiner dan +1.5dB, planologische regels
- Aandachtlocaties langs Goverwellesingel met +1.5dB, overall wel onder 1.5dB
- *Stil Asfalt* nodig om effect te beperken tot onder +1.5dB, in enkele gevallen aanvullende maatregelen nodig

**MET DE PLANNEN KRIJGEN INWONERS MINDER GELUIDSHINDER**



Effect VCP op Lden > 50 dB  
 Positief ( $\leq -1,5$ )  
 Neutraal ( $-1,4$  tot  $1,4$ )  
 Negatief ( $\geq 1,5$ )

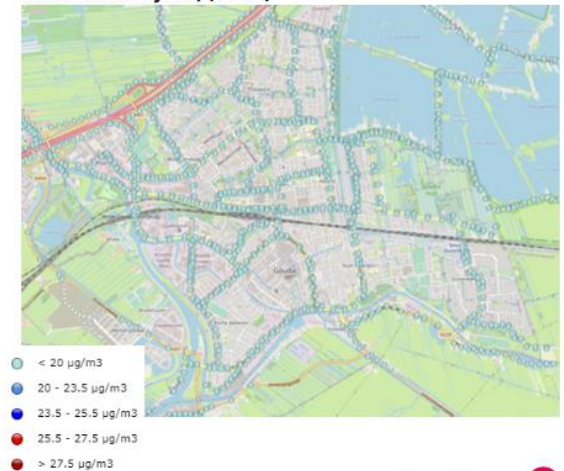
woensdag 21 april 2021



8

*Luchtkwaliteit***Milieueffecten, onderdeel luchtkwaliteit**

- Onderzoek door Omgevingsdienst Midden-Holland
- Effecten getoetst aan de Wet Milieubeheer
- Toetsing op grenswaarde concentraties Stikstofdioxiden (NO<sub>2</sub>), en Fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub>)
- Overall in Gouda wordt aan de wettelijke grenswaarde voldaan, zowel voor Stikstofdioxiden als Fijnstof
- Effect van het VCP is gering, vanwege invloed achtergrondconcentraties (nabijheid zee, industrie, landbouw)
- Conservatief gerekend omdat het hier gaat om gezondheid van mensen. In praktijk verwachten we gunstigere effecten vanwege veranderend mobiliteitsgedrag (toename fietsverplaatsingen)
- Nog nadere analyse naar streefwaarden van WHO (Wereldgezondheidsorganisatie)

**Concentraties Fijnstof (PM<sub>2.5</sub>)**

woensdag 21 april 2021



Ook is door de Omgevingsdienst Midden-Holland gekeken naar de effecten op luchtkwaliteit. In dat kader geldt opnieuw de wet Milieubeheer. Daar wordt gekeken naar de effecten voor de concentratie van stikstofdioxide en fijnstof. Op de kaart zijn verschillende rekenpunten aangegeven langs wegen in Gouda. Voor ieder rekenpunt is berekend wat de concentratie van stikstofdioxide en fijnstof is. In de kaart is te zien dat al die rekenpunten in de laagste categorie vallen en daarmee binnen de grenzen van de wet vallen.

Daarmee voldoet de luchtkwaliteit aan de wettelijke eisen. Het effect van het VCP is gering, omdat de luchtkwaliteit met name door de achtergrondconcentratie wordt bepaald en die wordt bepaald door de nabijheid van zee, industrie en landbouw. Daar hebben de verkeerseffecten van het VCP geen effect op. Voor de luchtkwaliteit is sprake van een conservatieve berekening, omdat het gaat om de gezondheid van de inwoners van Gouda. Daarvoor wil de gemeente aan de veilige kant zitten in berekeningen. In de praktijk worden gunstigere effecten verwacht, omdat een deel van de mensen hun mobiliteitsgedrag zullen gaan aanpassen, wat in beperkte mate in de berekeningen is meegenomen. Aanpassing van mobiliteitsgedrag kan emissies van luchtverontreiniging voorkomen. Tegelijkertijd heeft de gemeente Gouda het schone-luchtakkoord ondertekend en daarmee stelt de gemeente het doel om de luchtkwaliteit nog meer te verbeteren, om aan de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie te voldoen. De Omgevingsdienst Midden-Holland doet nog onderzoek of de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie worden gehaald. In grote delen van Gouda wordt op dit moment aan de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie voldaan, maar nog niet overall. Het effect van het VCP daarop moet nog blijken.

Jan Willem Fortuin, ROVER: de zuidelijke randweg heeft niets. Hoe kan dat?  
 Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel, geeft aan dat langs de Zuidelijke Randweg enkele rekenpunten zijn, maar niet zoveel als op andere plekken. Dit heeft waarschijnlijk te maken dat langs de Zuidelijke Randweg sprake is van minder bebouwing. **Na de sessie zal dit worden uitgezocht.**

## Onderzoek naar economische effecten

### Onderzoek naar economische effecten

Drie onderzoeken op verschillende aspecten:

- Roots: kwalitatief in opdracht van Gouda Onderneemt in samenwerking met Gemeente
- Goudappel: kwantitatief in opdracht van gemeente
- RHDVH: in opdracht van supermarkt PLUS Hogendorpplein (risico op omzetverlies)

#### Roots: positief over economische effecten, maar aandachtspunten bij 3 maatregelclusters

- |                                              |                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| • Maatregelen 1 & 2 (Randwegen)              | = positief voor economie                                                                                                                   |
| • Maatregelen 3, 6, 7 en 8 (herinrichtingen) | = neutraal voor economie                                                                                                                   |
| • Maatregel 10 (Binnenstad)                  | = positief mits parkeren op orde en verblijfsklimaat                                                                                       |
| • Maatregel 4 (Kleiwegplein)                 | = mogelijk negatief maar te mitigeren door parkeerwijziging, goede doorstroming randwegen en bereikbaarheid bedrijven. <i>R: Fasering.</i> |
| • Maatregel 9 (Eenrichtingscarré)            | = negatief voor winkels Hogendorpplein en Willem en Marialaan te mitigeren met aanpassingen aan carré. <i>R: Nadere afweging.</i>          |
| • Maatregel 5 (Nieuwe Veerstal)              | = risicovol en negatief indien doorstroming ZWR verslechtert. <i>R: Daarom pilot en evaluatie.</i>                                         |

woensdag 21 april 2021



In de afgelopen periode zijn enkele economische analyses gedaan. Bureau Roots heeft, in opdracht van Gouda Onderneemt en in samenwerking met de gemeente Gouda, een kwalitatief onderzoek gedaan naar de economische effecten van het VCP. Zij hebben een kwalitatieve beoordeling gemaakt van alle maatregelclusters. Voor ieder maatregelcluster heeft Roots gekeken naar het effect op de economie van Gouda. Dat is een overwegend positieve beoordeling. Een groot aantal van de maatregelen wordt positief beoordeeld, maar er zijn ook aandachtspunten en risico's benoemd door Roots.

- Maatregelen 1 en 2 (verbeteren van de provinciale wegen en de stedelijke randwegen) zorgen voor een betere autobereikbaarheid van Gouda en hebben daarmee een positieve invloed op de economie.
- Maatregelen 3, 6, 7 en 8 (herinrichtingprojecten van bijvoorbeeld de Singels) zijn neutraal voor de economie van Gouda.
- Maatregel 10 (aantrekkelijk maken van de Binnenstad) is in principe positief, maar daar worden een aantal basis randvoorwaarden gesteld door Roots. De positieve effecten treden pas op als de basis randvoorwaarden op orde zijn. Het gaat dan met name erom dat de parkeersituatie op orde is en dat ook het verblijfsklimaat is

verbeterd, zodat het ook echt die extra bezoekers naar de Binnenstad gaat trekken die daar de economie een boost kunnen geven.

Roots heeft voor een drietal maatregelen aandachtspunten, zorgen of mogelijk negatieve effecten. Het betreft:

- Maatregel 4 (Kleiwegplein). Routes naar de binnenstad en parkeerlocaties veranderen door deze maatregel, dit kan negatieve effecten hebben. De effecten kunnen worden gemitigeerd<sup>7</sup> door ervoor te zorgen dat de parkeerverwijzing naar de locaties op orde is, voordat deze maatregel wordt genomen. Tegelijkertijd met een goede doorstroming op de randwegen kunnen bezoekers al vanaf de randen naar een parkeerbestemming komen. De maatregel hoeft dan geen negatief effect te hebben. Gemeente stelt ook dat in het VCP hier extra aandacht aan wordt gegeven door het faseren van de maatregelen. De koppeling van maatregelen is belangrijk en dat wordt expliciet in het plan opgenomen en wordt als randvoorwaarde gesteld voor het uitvoeren van bepaalde maatregelen.
- Maatregel 9 (Eenrichtingscarré). Deze maatregel kan negatieve effecten hebben op het winkelcluster bij het van Hogendorpplein en het winkelcluster aan de Willem en Marialaan. De effecten zijn mogelijk te mitigeren door het aanpassen van het carré. Daar zal de gemeente, in overleg met bewoners en ondernemers, nader naar kijken. Er zijn door verschillende indieners suggesties gedaan om het eenrichtingscarré aan te passen waarmee de negatieve effecten mogelijk zijn te verkleinen. Dat is een afweging tussen allerlei beleidsdoeleinden, zoals economie, verkeersveiligheid, leefbaarheid etc. Over al die doelen zal de gemeente een afweging maken die leidt tot de exacte invulling van het eenrichtingscarré.
- Maatregel 5 (Nieuwe Veerstal): Roots bestempelt de maatregel bij de Nieuwe Veerstal als risicovol. In de onderbouwing van de maatregel komt naar voren dat de verkeersdruk op de Zuidwestelijke Randweg hoog is. Hierbij is een risico dat de doorstroming op de Zuidwestelijke Randweg onder druk kan komen te staan door het treffen van deze maatregel. Daarmee komt de bereikbaarheid van zuidelijk Gouda en de regio onder druk te staan. Juist vanwege dit feit heeft de gemeente een *pilot* opgenomen, om de effecten in de praktijk te ondervinden met een goed monitorings- en evaluatieplan en op basis daarvan opnieuw besluitvorming daarover in de gemeenteraad. Op het moment dat het wel functioneert dan kan het een mooie kans zijn om de binnenstad te verbeteren.

*Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG:* vanuit dit overzicht ligt de focus eerst op de rondwegen en parkeren?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel,* beaamt dat de gemeente vroeg in de uitvoering wil focussen op het verbeteren van de randwegen, waaronder de doorstroming van de N207 en de maatregelen aan de Goudse Poort. Dat zijn twee belangrijke verkeersaders van Gouda en daarmee belangrijk voor de bereikbaarheid van de gemeente. Aan de randwegen zijn veel

---

<sup>7</sup> Mitigeren is het terugdringen van negatieve effecten.

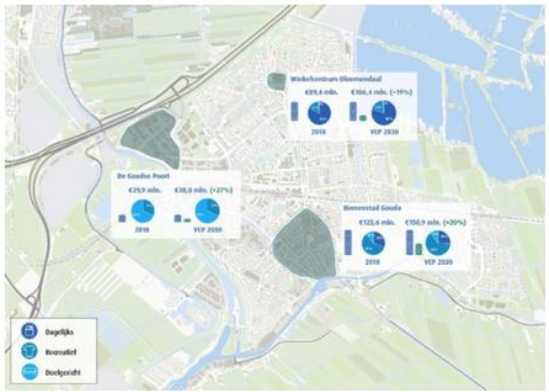
maatregelen gewenst om de doorstroming te verbeteren. Deze maatregelen kunnen niet allemaal in een korte periode worden genomen. Er zal hier sprake zijn van een fasering. Er zijn daarnaast ook nog genoeg randwegdelen die een restcapaciteit hebben, waar extra verkeer bij kan zonder dat hier onmiddellijk extra maatregelen moeten worden getroffen.

### Kwantitatief onderzoek naar de economische effecten – uitgevoerd door Goudappel

## Onderzoek naar economische effecten

**Goudappel (kwantitatief): omzetstijging +20% à +30%**

- Effecten op omzetten detailhandel in binnenstad, Goudse Poort, Bloemendaal
- Op basis van reistijden, winkelaanbod en aantrekkingskracht van winkelgebieden
- Extra inwoners in Gouda en de regio zorgen voor een omzettoename in de detailhandel
- Verbetering van de randwegen hebben positief effect
- Inzet op betere verblijfskwaliteit: geeft a) langere reistijden en b) grotere economische aantrekkingskracht, en tezamen is ook dit aspect positief (bevestigd door Roots). Samenhang in geheel!
- Conservatief gerekend, naar verwachting wordt verblijfsklimaat in toekomst nog belangrijker door online winkelen (onderscheidende kwaliteit/beleving)



woensdag 21 april 2021



Dit onderzoek focust op de grote detailhandelgebieden van Gouda: de binnenstad, winkelcentrum Bloemendaal en de Goudse Poort. Met een koopstromenmodel is kwantitatief inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn in 2030 als Gouda is gegroeid, de verkeersmaatregelen zijn genomen en de binnenstad aantrekkelijk is gemaakt. De economische effecten op de detailhandel worden deels bepaald door hoe lang iemand onderweg is naar een winkelgebied. Maar ook wordt de winkellocatiekeuze bepaald door de hoeveelheid winkels in een bepaald gebied.

Bij bepaalde winkelsectoren zijn beleving, de aantrekkingskracht en de ruimtelijke kwaliteit van belang. Dit weegt mee bij uitjes en recreatief shoppen. Uit de kwantitatieve effectbepaling is te zien dat door een toename van het aantal inwoners van Gouda de omzetten in de detailhandel toenemen. Door het verbeteren van de randwegen treedt een positief effect op de economie; de reistijd naar de diverse winkelgebieden verbetert. Daarmee wordt het aantrekkelijk voor bezoekers van buiten Gouda om in Gouda te winkelen.

Het pakket aan maatregelen in de stad zelf en de binnenstad hebben als geheel een positief effect op de economie. Enerzijds nemen, door enkele maatregelen, reistijden naar de binnenstad iets toe, maar in de binnenstad zijn een groot aantal winkels die het juist moeten hebben van de bezoekers die komen voor een aantrekkelijke verblijfsruimte en

combinatiebezoek. Door alle maatregelen die in het VCP zijn opgenomen, verbetert de ruimtelijke kwaliteit, waardoor netto gezien het samenhangend geheel een positief economisch effect heeft.

Richting 2030 kan dit 30% extra omzet opleveren (conservatief berekend). In de toekomst zal het verblijfsklimaat van winkelgebieden steeds belangrijker worden (o.a. door de toenemende online aankopen), waarbij een historische binnenstad zoals Gouda zich nog meer kan onderscheiden door beleving en kwaliteit.

*Vraag Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG:* Naar aanleiding van de 3<sup>e</sup> bullet: extra inwoners in Gouda en de regio zorgen voor een toename in de detailhandel. Dus geen groei van buiten Gouda voor de detailhandel? *Aanvulling Rob van Willigen:* wat is de economische groei zonder meerekenen groei aantal inwoners?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Er zijn verschillende winkelgebieden in de regio. Alle inwoners kunnen kiezen uit de verschillende winkelgebieden. In het model wordt op basis van de aantrekkingskracht en het winkelaanbod en de reistijd naar de winkelgebieden bepaald waar de mensen gaan winkelen. Dat is gebaseerd op feitelijke data uit het grootschalig koopstroomonderzoek uit de Randstad. In de gehele regio neemt het aantal inwoners naar verwachting toe. Er zijn ook ontwikkelingen in het Retail landschap die in dat model zijn verwerkt. Hieruit blijkt dat door die extra inwoners in Gouda en de directe omliggende gemeenten de winkelgebieden in Gouda hiervan profiteren.

*Jaap Rijnsburger, Fietzersbond,* vraagt of dit winkelen is met de auto of ongeacht de manier waarop men zich verplaatst?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* dit is winkelen ongeacht de modaliteit waarmee men zich verplaatst. De verkeersmaatregelen in het VCP hebben enerzijds betrekking op het autonetwerk en anderzijds op het fietsnetwerk. Daar zit natuurlijk wel een verschil in. Als het fietsnetwerk verbetert wordt het aantrekkelijker voor fietsers om naar verschillende winkelgebieden te gaan. Tegelijkertijd zijn er maatregelen die routes voor automobilisten iets aanpassen waardoor voor hen soms reistijden langer worden.

*Jan Willem Fortuin, ROVER Gouda:* Kan het OV profiteren van deze gegevens?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Ook het OV profiteert van het VCP. Er zijn enkele maatregelen om de OV-kwaliteit op peil te houden en op een aantal plekken te verbeteren. Met een aantrekkelijker binnenstad kan men extra bezoekers trekken van buiten en die komen ofwel met de fiets, ofwel met de auto of het OV. Een aantrekkelijke binnenstad kan dus ook zorgen voor extra reizigers in het OV.

### **Zienswijzen – Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel**

Er zijn 115 zienswijzen binnengekomen. We beginnen met een aantal algemene constatering n.a.v. de zienwijzen. Daarna wordt ingegaan op de binnengekomen zienswijzen per maatregelcluster.

*Verduidelijking*

Er zijn veel vragen gesteld voor verduidelijking van de plannen of verduidelijking van de effecten. In de beantwoording wordt zoveel mogelijk gekeken naar de omissies in de toelichting zodat hier geen misverstanden meer over kunnen ontstaan.

*Nadere betrokkenheid*

Tevens bestaat de behoefte bij indieners voor verdere betrokkenheid bij de uitwerking van de verschillende maatregelen, want het VCP is een plan voor de gehele gemeente. De plannen zijn nog niet voor ieder project helemaal uitgewerkt. Voor allerlei projecten en maatregelen zal nog een voorbereidingsfase nodig zijn waarbij met omgevingspartijen zoals bewoners en ondernemers, gesproken zal worden om de maatregelen verder in te vullen. Daarbij is voor alle partijen tijd om mee te denken en mee te praten met de verdere insteek.

*Financiën*

Het gaat enerzijds om de kosten voor het plan voor de gemeente. Maar ook deels over de financiën in relatie tot de planning.

*Volgordelijkheid van de maatregelen*

Het onderzoek van Roots naar de economische effecten benoemt enkele duidelijke randvoorwaarden voor een aantal projecten. D.w.z. dat een aantal projecten moet zijn uitgevoerd voordat verder wordt gegaan met de volgende.

*Zwaar verkeer*

Veel zorgen door de indieners zijn geuit als het gaat om zwaar verkeer. In het ontwerp VCP zit een wensbeeld voor het groot vrachtverkeer. In hoofdlijnen komt het erop neer dat zoveel mogelijk vrachtverkeer wordt gebundeld op de randwegenstructuur. In het VCP zitten niet meteen concrete maatregelen ten aanzien van het vrachtverkeer, wel is het wensbeeld vrachtverkeer opgesteld. Daarom is een verdere uitwerking nodig als vervolg op het VCP, om een actualisatie te maken op de 'beleidsnota zwaar verkeer' van de gemeente Gouda. Daar waar mogelijk wordt het plan verduidelijkt en aangescherpt.

De vragen op de milieu- en economische effecten zullen, naar aanleiding van de uitgevoerde onderzoeken, worden beantwoord in de zienswijzennota.

Het VCP is een meerjarenplan: een grootschalig plan met een groot aantal maatregelen die niet allemaal in een keer kunnen worden uitgevoerd in verband met de financiën, maar ook in verband met de bereikbaarheid van de stad. Aan de raad wordt voorgesteld om het in tranches op te knippen. Voor iedere tranche wordt een budget gevraagd bij de gemeenteraad. Richting de afloop van een tranche/project wordt een evaluatie opgesteld: welke stappen zijn genomen, wat zijn de effecten, waar staan we ten opzichte van de beleidsdoelen, welke maatregelen zullen in de volgende tranche worden uitgewerkt. De projectlijsten zijn in het VCP opgenomen, waarbij de projecten zijn ingedeeld in tranches. Daarvoor is een nieuw voorstel gedaan aan de gemeenteraad, om voor de volgende tranche het budget vrij te maken om die projecten uit te voeren. Zo wordt periodiek opnieuw de

stand van zaken opgesteld en opnieuw een tranche aangevraagd. Op meerdere momenten wordt teruggegaan naar de gemeenteraad voor nieuwe besluitvorming.

## 1. Verbeteren Zuidwestelijke Randweg-N207

Diverse zienswijzen zijn binnengekomen over dit maatregelencluster. Van direct aanwonenden, inwoners van de Westergouwe en van inwoners en bedrijven elders uit Gouda. De zorgen gaan met name over de effecten op hun perceel of ontsluiting van hun woning of bedrijf. Maar ook over de milieueffecten die optreden als maatregelen worden getroffen aan de kruispunten of de capaciteit op de randwegen worden vergroot.

De N207 en N457 zijn belangrijke wegen voor de autobereikbaarheid van het zuidelijke deel van Gouda en de regio. Het is belangrijk dat de doorstroming op deze wegen op peil is. Door de gemeente en de Provincie is hier onderzoek naar gedaan. In dit onderzoek zijn allerlei varianten bekeken om de doorstroming op de provinciale wegen te verbeteren. Daaruit is de set van maatregelen, zoals die in het VCP zijn opgenomen, naar voren gekomen.

De gemeente stuurt op bestuurlijke afspraken met de Provincie, zodat de maatregelen zo snel mogelijk worden uitgevoerd, zodat de doorstroming op de randwegen wordt verbeterd. Een onderdeel daarvan is de uitwerking van de omgevingseffecten, waarbij de omgevingspartijen betrokken zullen worden om eventuele consequenties inzichtelijk te maken en aan te kunnen passen in de plannen.

*Jaap Rijnsburger, Fietzersbond*, geeft aan dat een rotonde ontbreekt op de Julianasluis.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*: De rotonde op de Julianasluis is niet weergegeven in de betreffende kaart. Dat is nu al een turborotonde, die al meer capaciteit heeft dan de rotondes op de Zuidwestelijke Randweg. In het VCP wordt voorzien dat deze rotonde daarom niet direct hoeft te worden aangepakt. De prioriteit ligt met name op de maatregelen van de N207 bij Westergouwe en daarna op de Zuidwestelijke Randweg.

*Jaap Rijnsburger, Fietzersbond*: bij andere rotondes zijn stoplichten (VRI) geplaatst om de doorstroming te verbeteren. Bij de rotonde op de Julianasluizen zijn stoplichten ook gewenst vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Is overwogen om op de Compassrotonde een VRI te plaatsen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*: Er is een aantal denkrichtingen verkend voor de rotonde op Sluiseiland. Vanuit het oogpunt van doorstroming is het minder urgent. Maar vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zal deze plek moeten worden bekeken bij de verdere uitwerking, samen met de Provincie.

*Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG*, verneemt graag wat met de tranches gebeurt en in hoeverre dit ook aan de bewoners en bedrijven wordt teruggekoppeld.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*: In het kader van het VCP zal bij de nadere uitwerking veelvuldig informatie worden verstrekt over de diverse maatregelen. Ook wordt met de omgevingspartijen gepraat over de voorbereiding van allerlei projecten. Daarnaast zal

een uitgebreid monitorings- en evaluatieplan worden opgesteld waar omgevingspartijen hun inbreng kunnen leveren.

De raad worden zal dit monitorings- en evaluatieplan moeten vaststellen om het te gebruiken voor het VCP. Bij iedere nieuwe aanvraag van een tranche bij de gemeenteraad zal in de voorbereiding ook raadpleging plaatsvinden.

*Vraag van Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt, over de fasering van tranches*

Is, gelet op het beoogd effect van het VCP, nieuwe besluitvorming als eerste tranche wordt aangenomen “nog ontkoombaar”? Na A is dan met dit allesomvattende plan elke volgende raadpleging toch een moeten, omdat anders de eerste stappen geen effect meer hebben. Zou het niet transparant zijn om nu wel een inschatting te maken van de totale kosten inclusief alle bijkomende kosten om ook de prettige verblijfsruimte en een parkeergarage aan de zuidkant of extra parkeerdek Klein-Amerika in te richten? Anders wordt het een “huis zonder meubels”.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* De kostenramingen voor de eerste tranche zijn bekend en kunnen ook worden uitgevoerd als een eerste stap richting het eindbeeld. Het VCP moet gezien worden als een stip op de horizon waarbij over een langere periode wordt toegewerkt naar het gewenste eindbeeld. Vanwege de kosten, de uitvoering van de diverse maatregelen en de voorbereidingen hiervan, kunnen niet alle maatregelen tegelijkertijd worden uitgevoerd.

In de eerste tranche zijn niet per se maatregelen opgenomen die andere denkbeelden op slot zetten. Het VCP is, als kader, nodig om stappen te kunnen zetten. In het verleden zijn enkele maatregelen door de gemeenteraad aangehouden, omdat zij afzonderlijke maatregelen wilden afwegen binnen een integraal plan voor de gehele gemeente. Het VCP geeft hier invulling aan.

*Paul Weststrate, voorzitter:* De randwegen dienen eerst op orde te zijn. Vanuit de gemeente en vanuit Gouda Onderneemt is dit ook altijd een belangrijk standpunt geweest. Spreekt men dan van no-regret als daarna niks meer wordt gedaan, als het niet meer nodig blijkt te zijn? Of is het alleen maar zinvol als daarna nog andere stappen worden gezet?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* De gemeente heeft een aantal verschillende beleidsambities. De gemeente wil een bereikbare stad zijn waar de investering in de randwegen aan bijdraagt. Daarnaast moet het ook een leefbare en duurzamere stad worden waar het ook aantrekkelijk is om te wonen. Met alleen het verbeteren van de randweg kan men niet zorgdragen voor de overige ambities.

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda:* Het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de binnenstad is een onderdeel van de reconstructie die al in de binnenstad gaat plaatsvinden. De binnenstad wordt heringericht waarbij onder de grond de nodige werkzaamheden zullen plaatsvinden en gasleidingen zullen worden vervangen. Daar worden de verblijfskwaliteiten in meegenomen.

Na de vaststelling van het VCP wordt ook gekeken welke maatregelen rond het uitbreiden van parkeervoorzieningen nodig zijn en op welke termijn. Hiervoor zal een businesscase worden gemaakt waar ook het nodige onderzoek in gaat zitten. Wellicht zullen in de toekomst andere inzichten of andere maatregelen naar boven komen. Die flexibiliteit moet volgens hem wel in het plan zitten.

*Rob van Willigen:* Linksom of rechtsom zal het verkeer via de randwegen moeten worden afgewikkeld. Je kunt zoveel rotondes of lichten plaatsen als mogelijk... verbreding lijkt de enige optie. Vooral op de randweg bij Westergouwe waar men nu al langdurig in een file staat terwijl de wijk nog lang niet af is. Is dit onderzocht of overwogen?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* In opdracht van de Provincie en in samenwerking met de gemeente is onderzoek gedaan door een ingenieursbureau waarbij verschillende oplossingen zijn afgewogen. Het ombouwen van rotondes naar kruispunten met verkeerslichten zorgt voor meer capaciteit om het verkeer vlot af te wikkelen. Hierdoor zijn deze maatregelen voldoende om een goede doorstroming te borgen op deze weg. Daarmee is het niet nodig om de gehele N207 twee keer twee rijstroken te maken. Bij het stedelijk wegennet zijn de kruispunten en hun afwikkelcapaciteit maatgevend voor de doorstroming.

## 2. Stedelijke randweg Van Reenensingel-Goverwellesingel

Enkele indieners hebben hun zorgen geuit over effecten op de directe omgeving, als extra verkeer over de randwegen gaan rijden. Zij maken zich zorgen over de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers, maar ook over mogelijke geluidshinder en effecten hiervan op de luchtkwaliteit.

De milieueffecten zijn door de Omgevingsdienst doorgerekend. Op basis daarvan is wat betreft het geluid geen significante toename van geluidsproductie waarneembaar door het extra verkeer op de Goudse Houtsingel. Iets grotere verkeerstoename is zichtbaar op de Burgemeester Van Reenensingel en de Goverwellesingel. Op deze wegen treden wel significante geluidseffecten op. Door het toepassen van stil asfalt kan die geluidssituatie worden beheerst en binnen acceptabele grenzen worden gehouden.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid: in het VCP wordt het onderzoek van Sweco naar de maatregelen op de Goudse Houtsingel omarmd, dat is uitgevoerd in 2019. In het VCP zullen de genoemde maatregelen in de uitvoering van de definitieve inrichting worden meegenomen. Daarmee ontstaat een betere verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers bij het oversteken van de Goudse Houtsingel. De verschillende maatregelen zorgen er ook voor dat het autoverkeer wordt getemperd qua snelheid. De milieueffecten op de omgeving blijken niet significant. Stil asfalt blijkt nodig op enkele plekken op de stedelijke randweg om de geluidssituatie te beheersen. Dit wordt ook opgenomen in het plan richting het college.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt:* de verbetering van de randwegen is gericht om de doorstroming te verbeteren. De verkeersveiligheid is een punt van aandacht. De vraag is wie voorrang heeft, het autoverkeer of de overstekers? Op de oversteekplekken zullen hoogstwaarschijnlijk verkeerslichten komen. Is het elke keer zo dat als een oversteker zich aandient dat het autoverkeer wordt stilgelegd? Hoe wordt dat ingeregeld?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* In principe heeft de auto voorrang op het overige verkeer. De fietser moet voorrang verlenen aan het autoverkeer bij een oversteekplek.

Bij de verschillende voorrangspunten komen doseerlichten die de mogelijkheid bieden om mensen, die minder goed zelfstandig kunnen oversteken, veilig over te laten steken. Dit soort mogelijkheden moet goed afgewogen en in balans worden ingeregeld. De randweg is belangrijk om het autoverkeer te bundelen, zodat het niet dwars door Gouda heen rijdt. Want de randweg kan zorgen voor een goede doorstroming en de ontsluiting van verschillende plekken van Gouda.

Kortom: bij een voorrangspunt moet een fietser voorrang verlenen aan het autoverkeer. Bij een aantal plekken komen doseerlichten om mensen, die hulp nodig hebben bij het oversteken, te begeleiden. De meeste voetgangers zullen zonder deze hulp kunnen oversteken. Het autoverkeer kan daardoor in de nieuwe inrichting beter doorstromen dan in de huidige situatie.

### 3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

Op een aantal wegen die nu 50 km/u zijn wordt in het VCP voorgesteld om hier 30 km/u van te maken, met name om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en het fietscomfort te verbeteren. Op deze maatregel zijn wisselende reacties binnengekomen.

Op enkele plekken zijn suggesties gedaan om hier toch 50 km/u te behouden. Arriva, de busvervoerder, is terughoudend over het aanpassen van 50-wegen naar 30 km/u vanwege de rijtijden van het openbaar vervoer. Arriva vraagt ook terughoudendheid in het toepassen van bijvoorbeeld drempels. De gemeente zal een duidelijke toelichting geven op het toepassen van de 30 km/u en wat de principes hiervan zijn. Nu zijn er 50 km wegen waar auto en fietsers rakelings langs elkaar rijden. Om de verkeersveiligheid een stap verder te brengen zal goed gekeken worden of de mogelijkheid bestaat om fietsers en auto's van elkaar te scheiden, zodat 50 km kan worden behouden. Op diverse wegen is eigenlijk geen ruimte om het auto- en fietsverkeer te ontvlechten. Voor de verkeersveiligheid moet dan op een groot aantal wegvakken de snelheid van het autoverkeer terug naar 30 km/u. Het is nu niet het voorstel om overal 30 km wegen te maken. Er is maatwerk nodig om de nieuwe inrichting vorm te kunnen geven.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt*, reageert naar aanleiding van de vraag van Jan Willem van der Wolf. Er is niet zo zeer sprake over wie heeft voorrang etc. Het gaat erom dat bij de rondweg destijds is gezegd bij eerdere overleggen dat het een vlotte doorgaande weg wordt om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Daarbij kwam de opmerking voorbij dat het de oversteekbaarheid niet in de weg moet staan. Als blijkt dat het oversteken van een doorgaande weg lastig is, wordt het verkeer gereguleerd door te knippen, waardoor het verkeer zich zal opstropen. Daar zit een zorg als in de praktijk het oversteken lastiger wordt.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*: Bij de voorrangspoleinen worden zoveel mogelijk verkeerslichten weggehaald, waardoor de weggebruiker zelf de voorrang moet regelen. Dit is efficiënter dan met verkeerslichten. Verkeerslichten zorgen er over het algemeen voor dat er wachtrijen worden gecreëerd. Tegelijkertijd zorgen de verkeerslichten er wel voor dat voetgangers kunnen oversteken.

Bij voorrangspoleinen heeft het autoverkeer in principe voorrang op de kruisende beweging, dus fietsers en voetgangers. De fietsers en voetgangers moeten zelf een gaatje vinden om over te steken. De doorstroming voor het autoverkeer zal hierdoor verbeteren. Binnen de verkeersstroom is voldoende ruimte om over te steken, waardoor ook fietsers en voetgangers niet meer hoeven te wachten. Voor mensen met een mindere mobiliteit die meer moeite hebben om op een dergelijke verkeerssituatie te anticiperen zijn hulpmiddelen nodig om dit soort te wegen over te steken. Maar het gros van de mensen zal die hulpmiddelen niet nodig hebben. Het autoverkeer zal vlotter door kunnen rijden als het niet telkens hoeft te wachten bij de verschillende verkeerslichten.

De oversteekplaatsen worden zo ingericht dat het autoverkeer lokaal iets wordt getemperd qua snelheid. Het autoverkeer zal, zonder te hoeven wachten, teruggaan in snelheid, zodat rond een oversteekplaats een veilige verkeerssituatie ontstaat.

*Paul Weststrate, voorzitter*, vult aan dat een belangrijk voordeel ook is dat de twee rijrichtingen fysiek uit elkaar worden getrokken, waardoor overstekende voetgangers of fietsers per rijstrook kunnen oversteken.

*Hilde Beekes, Secretariaat Gouda Onderneemt*, brengt een nuance aan op de opmerking dat de ondernemers geen voorstander zijn van het terugbrengen van de snelheid op de Koningin Wilhelminaweg naar 30 km. Ondernemers zijn voorstander van het verlagen van de snelheid in het kader van de verkeersveiligheid. Het punt is dat het niet ingericht zou moeten worden als een 30 km weg. Dat maakt het juist gevaarlijker.

#### 4. Vereenvoudigen Kleiwegplein

Op de Kleiwegplein zijn verschillende zienswijze binnengekomen. Een groot deel van de indieners staat positief tegenover het vereenvoudigen van het Kleiwegplein vanwege het verbeteren van de leefbaarheid langs de Singels. De verkeersintensiteit langs de Singels (de Fluwelensingel, de Blekerssingel en de Kattensingel)

neemt af, waardoor mensen minder verkeershinder ervaren en ook de luchtkwaliteit en de geluidshinder worden verbeterd. Daarnaast zijn er ook zorgen over de bereikbaarheid door het aanbrengen van een knip voor het autoverkeer op de Kattensingel. De kans op sluipverkeer door de binnenstad en door Nieuwe Park is groot.

De vereenvoudiging van het Kleiwegplein is een belangrijke bijdrage aan het maken van een aantrekkelijke poort tot de binnenstad voor verschillende vervoerwijzen en het verminderen van de verkeersintensiteiten op de Singels. Daarnaast draagt het ook bij aan de ambitie om zoveel mogelijk autoverkeer over de randwegen te laten rijden, zodat het daarbinnen verluwt. Deze maatregel draagt in belangrijke mate bij aan het verluwen van de verkeersdruk op bijvoorbeeld de Singels. Daarmee staat de gemeente nog steeds achter deze maatregel en daarom staat het ook in het voorstel richting de gemeenteraad.

*Paul Weststrate, voorzitter:* Uit de zienswijzen blijkt dat het plan niet voor iedereen helemaal duidelijk is. Komt er een nadere toelichting in het plan over ondersteunende maatregelen voor de bereikbaarheid, fasering en de aanpak van sluiproutes te verduidelijken?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Er blijken onduidelijkheden over wat de gemeente precies beoogt met dergelijke maatregelen en hoe bepaalde effecten worden gemitigeerd. Om dat soort zorgen weg te nemen kan een verduidelijking helpen. In vergelijkbare praktijksituaties blijken dit soort maatregelen te kunnen en wordt de verblijfskwaliteit sterk verbeterd. Hierdoor kan een mooie, aantrekkelijk plek ontstaan, maar hiervoor zijn wel keuzes nodig. Die keuzes worden voorgelegd aan de gemeenteraad om dit soort elementen in het plan op te nemen om de beleidsdoelen te behalen.

*Rob van Willigen, voorzitter ondernemersvereniging Stationsgebied Gouda* vraagt: blijven parkeergarages en bedrijfspanden ook met een ontheffing bereikbaar in het stationsgebied? En hoe zit het met de bezoekers van deze bedrijven?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Werknemers en bezoekers van de bedrijven zullen nu aanrijden via Vredebest en dat zal met deze ingreep ook mogelijk blijven. Voor de bezoekers zal gekeken moeten worden of die ook een ontheffing kunnen krijgen. Hoe dat precies werkt in de praktijk moet in de nadere uitwerking worden bekeken. Het principe van het plan is dat de bedrijven, de vaste gebruikers, de Vredebest in kunnen rijden vanaf het Kleiwegplein.

Bij ieder project zal een verdere uitwerking en voorbereiding moeten plaatsvinden voordat het daadwerkelijk op straat gerealiseerd gaat worden. Daar zit enige voorbereidingstijd aan vast. Juist in die fase worden de maatregelen verder concreet gemaakt en uitgewerkt in een maatvast ontwerp. Hier wordt ook inzichtelijk gemaakt wie genoodzaakt is om toch de Vredebest in te kunnen.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt:* onduidelijkheid over go/no go Kleiwegplein. Uitwerking hoe en wanneer. Sluipverkeer, bereikbaarheid, Bolwerkparkeergarage etc.

*Paul Weststrate, voorzitter:* het is geen go/no-go; dit is de toelichting op het plan waarop is gereageerd met zienswijzen.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* deze maatregel wordt meegenomen in het voorstel richting de gemeenteraad.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt:* Graag een toezegging dat de tot randweg getransformeerde randweg de randweg is en autoverkeer op deze dan randweg hoogste prioriteit heeft in het VCP. En als blijkt dat het oversteken van de “gedisciplineerde scholieren” tijdens de spits toch eenzelfde effect geeft als de bedachte oplossing bij de Spoortunnel/Kleiwegplein... Kortom hoe lossen we dat dan op omdat er steeds minder alternatieven over blijven. Fietstunnel ...? Verder heeft de voetganger bij een zebra de hoogste prioriteit in het verkeer (nu is dat overigens ook) dus op verschillende momenten zich aanbiedende voetgangers en fietser zullen de randweg, die dan over een rijstrook moet (ook vrachtverkeer), ernstig beïnvloeden. Tegen een VRI is geen bezwaar als je weet dat je gewoon van A naar B komt. Het verleiden op een rand of rondweg is vlotte ongehinderde doorstroming. U noemde al drempels. Zie GHsingel versus het “verleiden”. Doorstroming komt economie ten goede. Zie nu het chagrijn op een N207.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* De auto heeft prioriteit op de randweg. Bij een voorrangspolein liggen mogelijk wel zebra's, waarbij de voetganger wel weer voorrang heeft op het autoverkeer. Bij iedere locatie zal bekeken moeten worden of een zebra-pad wenselijk is en veilig kan, zo niet dan heeft het autoverkeer ook voorrang op de voetgangers. Bij voorrangspoleinen zijn in principe geen verkeerslichten nodig om de voorrangssituatie te regelen. Dat is vaak efficiënter dan de voorrang te laten regelen door verkeerslichten. Voorrangspoleinen op een randweg zullen een verbetering van de doorstroming van het autoverkeer opleveren, ondanks dat de voetgangers op sommige plekken bij zebra's voorrang hebben.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt:* vanuit Roots maatregel 4 ‘mogelijk negatief’ maar te mitigeren door parkeerverwijzing. Belangrijk volgordeijkheid... dus eerst goed parkeerverwijzingssysteem.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Een goede parkeerverwijzing is essentieel als deze maatregel wordt uitgevoerd, want de huidige parkeerroute loopt over de Singels. Daarom zit het in de eerste tranche. Het parkeerverwijssysteem is een randvoorwaarde en wordt ook eerder uitgevoerd. De bezoekers moeten zo goed mogelijk worden geleid naar de parkeergelegenheid die nog plaats heeft.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt:* de bereikbaarheid zal veel via Van Bergen IJzendoornpark gaan lopen. Is dat wenselijk?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Dat kan een mogelijke sluiproute zijn. Er zijn maatregelen in het plan om dat zoveel mogelijk te voorkomen, bijvoorbeeld het afsluiten van de Vredebest voor normaal verkeer. Maar het blijft wel toegankelijk voor bewoners en bedrijven met een ontheffing. Daarmee zal een groot deel van de risico's worden voorkomen. Tevens wordt een monitor-/evaluatieplan opgesteld waarbij met name deze

route wordt gemonitord. Als blijkt dat het een en ander onacceptabel is, zal daar verder op worden bijgestuurd.

*Jan Willem Eelkman Rooda, Wijkteam Nieuwe Park:* de complexiteit van het Kleiwegplein is wel genoemd, maar is naar zijn mening een subdoelstelling. Zonder de complexiteit van het Kleiwegplein te reduceren kunnen de VCP-doelstellingen worden gehaald. Dit is ook een punt uit onze zienswijze, waar hij geen reactie op heeft gekregen. De hele wijk wordt als een soort sector gezien en alleen nog maar via het Hamstergat of de Koningin Wilhelminaweg bereikbaar is. Daar willen we niet de 30km Kort Akkeren mee belasten. Er kan eventueel iets gedaan worden aan vergunningen voor omwonenden om over de Vredebest te komen, maar of die dan ook via de Kattensingel kunnen rijden is nog onduidelijk.

Hij stelt het op prijs als er wat versoepeling of ruimte is om bij te sturen tussen de eerste en tweede fase in.

*Paul Weststrate, voorzitter,* bedankt Jan Willem Eelkman Rooda, Wijkteam Nieuwe Park, voor het onder woorden brengen van zijn zienswijze. Om te voorkomen dat iedereen zijn zienswijze herhaalt meldt Paul Weststrate, voorzitter dat iedereen uitgebreid antwoord krijgt bij de behandeling van elke zienswijze in de zienswijzenota. Het gaat nu om eventuele reacties op de reactie van de gemeente naar aanleiding van de zienswijzen. De laatste vraag van Jan Willem Eelkman Rooda is volgens *Paul Weststrate, voorzitter,* gericht op de monitoring en bijsturing naar bevindt van zaken.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* De monitoring is een plan dat nog nader moet worden uitgewerkt. Daar is dit een relevant punt. Marco benadrukt dat bij het Kleiwegplein nu veel fietsers op de noord-zuidrelatie zitten, omdat dit voor een groot deel van Gouda-Noord de toegang is tot de binnenstad. In de nieuwe situatie is op het Kleiwegplein sprake van meer fietsers dan auto's. De gemeente wil dit ook benadrukken met deze nieuwe inrichting, zodat hier een aantrekkelijke entree tot de Binnenstad wordt gevormd.

*Jan Willem Eelkman Rooda, Wijkteam Nieuwe Park,* geeft aan dat er een nieuw project is aan de Kattensingel, de Blauwe Haan. De projectontwikkelaar was stomverbaasd toen hij hoorde dat het zaakje vanaf de Kattensingel wordt afgesloten. Zijn businesscase krijgt een knauw, omdat de huizen minder bereikbaar worden. Dit geldt niet alleen voor nieuwe woningen, maar ook voor bestaande woningen. Vanuit de gemeente zou hier meer aandacht aan kunnen worden besteed.

*ROVER Gouda:* In de presentatie staat alleen 'afhandeling bussen'. ROVER Gouda heeft hier een concreet voorstel voor gedaan. Komt dit ook als zodanig in de stukken richting de gemeenteraad terecht?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Alle zienswijzen worden in de zienswijzenota opgenomen. Daar wordt een toelichting gegeven op wat er is binnengekomen en wat de gemeente daaruit leert en wat de reactie is vanuit de gemeente. De zienswijzenota gaat ook mee naar de gemeenteraad voor de besluitvorming.

*Paul Weststrate, voorzitter*, geeft aan dat het hier om meer gaat dan alleen de zienswijze. Er is een apart overleg geweest over de verbetering van het openbaar vervoer, de buslijnen, in Gouda en de effecten daarvan op het VCP en – andersom - de effecten van het VCP op die ambities met de buslijnen.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel*: Er is een uitvoerig onderzoek geweest naar de effecten van het VCP op de busroutes en mogelijke ingrepen om het openbaar vervoer qua bussen in Gouda te verbeteren. Dat plan, inclusief technische achtergrondrapportage, is openbaar en te downloaden via de achtergrondrapportage van het VCP die op de gemeentewebsite staat. Het maakt daardoor ook onderdeel uit van de besluitvorming over dit plan in de gemeenteraad.

Bij het voorstel vanuit het VCP voor het vereenvoudigen van het Kleiwegplein is ook gekeken naar de effecten op het OV. Daar is rekening mee gehouden.

*ROVER Gouda*: De nadere uitwerking voor het OV, zoals het steeds naar voren wordt gebracht, kan pas echt plaatsvinden wanneer duidelijk is wat de gemeenteraad heeft besloten. Op deze wijze zal het ook moeten worden benaderd.

*Wilco Spek, Wijkteam Kadebuurt*: Het stukje over de Kleiwegplein ziet hij niet gebeuren. Je kan wel willen creëren en minder auto's willen, maar de inwoners staan nu geregeld in de file bij de tunnel. Dat blijft toch gewoon? Hoe wordt dit allemaal opgelost? Het is voor hem een belangrijke route. Volgens hem is er sprake van 20% minder verkeer.

*Paul Weststrate, voorzitter*, geeft aan dat hier uitgebreid over is gesproken in de Denktank. Hij stelt voor dat Wilco door Mette Corsel, na de bijeenkomst, wordt bijgepraat.

## 5. Pilot: autoluwe Nieuwe Veerstal

Op de Nieuwe Veerstal wordt een pilot voorgesteld om te onderzoeken of de Nieuwe Veerstal autoluw kan worden gemaakt, en daarmee op den duur ook een hele nieuwe inrichting. De eerste stap is de pilot en bij een positieve evaluatie kunnen verdere stappen richting herinrichting worden genomen.

Roots heeft onderzoek gedaan naar de economische effecten van alle maatregelenclusters. Bij deze maatregel zijn volgens Roots de grootste zorgen en risico's, met name vanwege de verkeerseffecten op de Zuidwestelijke Randweg. Deze weg is aangelegd om de Nieuwe Veerstal van het autoverkeer te ontlasten, maar tegelijkertijd heeft de Nieuwe Veerstal dezelfde inrichting gehouden. De kansen voor het verluwen van het autoverkeer op deze route zijn nog niet ruimtelijk benut. Met deze maatregel wil de gemeente deze kansen verzilveren en een lang gekoesterde beleidsambitie vervullen.

Om de risico's te beheersen wordt een pilot voorgesteld die stap voor stap wordt opgeschaald om zo op een beheerste manier de verkeerseffecten te bekijken, met name op de Zuidwestelijke Randweg. Rond de pilot zal een monitorings- en evaluatieplan komen en

uiteindelijk zal ook met de omgevingspartijen en de gemeenteraad hierover worden gesproken. De gemeenteraad zal beslissen of na de pilot kan worden overgegaan naar de definitieve inrichting. De gemeente is van mening dat dit een mooie kans is om de kansen bij de Nieuwe Veerstal te onderzoeken.

*Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG:* Het moet niet mogelijk zijn dat zwaar verkeer nu (uit nood) toch de west/oost haven op kunnen. Is hier rekening mee gehouden? Woningen hebben nu reeds schade (scheuren) door zwaar verkeer.

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Onderdeel van de nieuwe inrichting van de Nieuwe Veerstal is ook dat de verkeersstromen naar andere routes worden verleid. Verkeer moet tijdig worden geïnformeerd dat de Nieuwe Veerstal geen doorgaande route meer is, en dat dit alleen toegankelijk wordt voor ontheffinghouders. Tegelijkertijd loopt er een traject om een zero emissie zone voor vrachtverkeer in te voeren in de binnenstad. Hierin zijn maatregelen opgenomen om het vrachtverkeer in de binnenstad te beheersen en te verminderen. Ook dat draagt bij aan het verminderen/voorkomen van zwaar vrachtverkeer in de binnenstad.

## 6. Verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

Het voorstel is om de Singels een andere inrichting te geven om de leefbaarheid te verbeteren. De Singels hebben een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de binnenstad, parkeerterrein en aanliggende woonwijken. Voor dit maatregelcluster is een aantal zienswijze binnengekomen, veelal van de bewoners. Bewoners uiten zorgen over de komst van de supermarkt aan de Singel. Hierover loopt op dit moment een procedure bij de Raad van State. Het wachten is op de uitspraak. Wanneer uitspraak wordt gedaan is nog niet exact bekend.

In de basis lijkt er draagvlak te zijn voor de herinrichting van de Singels met een mooie ruimtelijke kwaliteit, meer ruimte om te lopen en 30 km/u. In het VCP zijn diverse maatregelen opgenomen die bedoeld zijn om de verkeersdruk op de Singels te verminderen. Dat is niet alleen de aanpassing van de Singels zelf naar 30 km/u en een andere inrichting, maar ook versimpeling van het Kleiwegplein en het eenrichtingcarré dragen daaraan bij.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt,* over maatregel 5. Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal. Waarom moet de pilot van de Nieuwe Veerstal in tranche 1? In verband met de volgordeijkheid, maar ook de proportionaliteit ziet hij eerst het op orde brengen van de randwegen, ook in het kader van de economische effecten. Er wordt een proef gedaan tijdens de stille periode met inzet van verkeershandhavers. Wat levert dat op? En hoe gaat het dan? Hoe reëel is zo'n uitvoering?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Dit is een langgekoesterde ambitie vanuit de gemeente en nu met het VCP kan men hier een stap maken om te onderzoeken of die kwaliteitsimpuls mogelijk is. Deze maatregel bestaat uit 2 stappen die je niet op al te lange

termijn wilt schuiven. Daarentegen heeft de huidige Zuidwesterlijke Randweg nog restcapaciteit. Hier kan nog verkeer bij. Dat heeft de situatie in 2017-2018 ook uitgewezen. In die zin hoeft voor de pilot niet meteen de Zuidwestelijke Randweg op orde te zijn gebracht.

De pilot wordt eerst in een rustige periode uitgevoerd om de verkeerseffecten te ondervinden. Op het moment dat het blijkt dat het kan, wordt de pilot opgeschaald naar een drukker periode. Zodoende kan op een beheerste manier de maatregel proefondervindelijk worden getest. Hoe dat precies in de praktijk gaat is een zaak van nadere uitwerking in de voorbereiding van de pilot.

De pilot wordt zo ingericht dat de automobilisten niet een fuik inrijden. Tijdige informatie aan de weggebruikers en bewoners is een belangrijk onderdeel. Bij de definitieve inrichting, bij een succesvolle pilot, blijft het mogelijk om voor ontheffingshouders via de zijkant de stad in en uit te rijden. Het is een belangrijke uitvalsweg voor bewoners die aan de zuidkant wonen. Die zullen altijd doorgang blijven houden, zo mogelijk ook bij de pilot.

*Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG:* wat vinden bewoners over niet langer parkeren?

*Niek van der Sprong, Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel:* 90% van de Singelbewoners is bereid de auto te parkeren op o.a. Klein-Amerika/Schouwburgplein als dat de verkeersveiligheid (OV, ambulances, fietsers en wandelaars) ten goede komt.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt:* Evaluatie en Monitoring Pilot Nieuwe Veerstal: betreft dit alleen verkeersaantallen of ook de economische effecten?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Monitoring en evaluatie zal altijd meerdere aspecten bedienen. Er zal een stuk breder worden gekeken dan alleen verkeer. Economie is een belangrijk onderdeel omdat het aan de binnenstad is gelegen waar ook ondernemers zijn gevestigd.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt:* Er werd over verdampen van autoverkeer tijdens de werkzaamheden gesproken. Het zou goed kunnen dat bezoekers uit de Krimpenerwaard niet meer naar Gouda rijden. Dit kan een economisch effect veroorzaken. Het tweede verhaal is de urgentie van deze maatregel ten opzichte van de vele vragen en de vele antwoorden die nog missen hoe tot uitvoering te komen. Dit is voor hem onduidelijk.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt:* terugkomend op de pilot Nieuwe Veerstal. Daar is meerdere keren de robuustheid van het wegennetwerk genoemd. Na de Gouderaksebrug is er geen alternatief meer. De robuustheid van het wegennetwerk is een reden om de Nieuwe Veerstal in de lucht te houden en misschien meer te laten gebruiken voor lokaal verkeer. Ten slotte is een opmerking gemaakt "eerder is het ook goed gegaan". Dit is volgens hem te gemakkelijk, aangezien destijds de Singels bereikbaar waren. Daarbij wordt een probleem voorzien bij de Kattensingel in de toekomst. Volgens hem is geen sprake van eenzelfde situatie.

## 7. Verbeteren Bodegraafsestraatweg

In het ontwerp VCP is opgenomen om de inrichting aan te passen, de Bodegraafsestraatweg visueel te versmallen. De Bodegraafsestraatweg is een weg met vrij veel verkeer en zit daarmee boven de gewenste verkeersintensiteiten. Tegelijkertijd is het een verbindingsweg tussen Reeuwijk en Gouda en deels ook het verdere achterland. Met name van de bewoners van de Bodegraafsestraatweg zijn zienswijzen binnengekomen over deze maatregel en het onvoldoende effect wat het VCP sorteert voor deze straat. Om de wenselijke maximale verkeersintensiteiten te benaderen is meer nodig. De bewoners doen opnieuw een oproep voor een doorsteek tussen de Reeuwijkse randweg en de Plaswijckweg.

In het VCP is breed gekeken naar mogelijke maatregelen om de verkeersdruk te verminderen. Het gaat niet alleen om de herinrichting van de Bodegraafsestraatweg zelf, maar ook voor het verbeteren van de hoofd- en randwegenstructuur. Zodat doorgaand verkeer dat dwars door Gouda heen rijdt meer over de hoofd- en randwegen gaat rijden, zoals de N207 en de Zuidwestelijke Randweg en de A20 en A12.

Het eenrichtingscarré draagt bij aan het verluwen van verkeer op deze route. Op basis van kentekenonderzoek blijkt veel doorgaand verkeer, tussen de richting Reeuwijk en de Krimpenerwaard, over de Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat te rijden. Het eenrichtingscarré is erop gericht deze route minder aantrekkelijk te maken voor dat doorgaand verkeer, zodat dit verkeer meer over de hoofd- en randwegen gaat. Met de opgenomen maatregel kan 15% reductie worden gehaald. Dit is het maximaal haalbare binnen de kaders van het VCP.

*Jan Willem van der Wolf, programmamanager Gouda Onderneemt:* Er staat 'doorsteek zorgt voor ongewenste effecten'. Het idee waar veel voordeel uit kan worden gehaald, loopt vanaf 2000. Het wordt niet onderbouwd weggezet. Wat zijn nu daadwerkelijk de ongewenste effecten? De wijk stroomt leeg door de wijk heen. Nu stroomt de hele wijk via Plaswijck helemaal leeg. Het effect blijft volgens hem in evenwicht. Is het een financieel gebeuren, is het de relatie met Reeuwijk?

*Paul Weststrate, voorzitter:* De gemeente heeft hierover enkele malen extra bilaterale gesprekken gevoerd met bewoners van de Bodegraafsestraatweg. Er is minstens twee keer een zeer uitvoerig verkeerskundig onderbouwde notitie opgesteld met uitvoerige onderbouwing van de effecten waar u op doelt. Uit de notities ontstaat een ander beeld dan wat Jan Willem van der Wolf schetst.

*Martin Pohlkamp, Wijkteam Plaswijck:* er zijn talloze onderzoeken geweest die argumenten opleveren om het juist niet te doen. Het heeft niet alleen te maken met de ongewenste effecten hier, maar ook een aantal structurele verkeerskundige effecten.

*Anja Lelieveld, bewoners Bodegraafsestraatweg:* In het begin is veel gezegd over de effecten, de milieueffecten en stil asfalt. Dit lukt de gemeente niet eerder dan 2028. Wat mij betreft is

de vraag: wordt de planning nog aangepast? Wanneer zijn wij aan de beurt wat betreft stil asfalt?

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*, heeft in de afgelopen week nog contact gehad met de Omgevingsdienst om te praten over welke woningen op de lijst staan om aangepast te worden in het kader van geluidssanering en waar maatregelen nodig zijn op de weg in de vorm van stil asfalt. De Bodegraafsestraatweg staat op deze lijst. Binnenkort wordt gestart met een onderzoek hoe met bronmaatregelen geluidsreductie kan worden bereikt. Als dat in onvoldoende mate kan, wordt gekeken naar de overdracht van geluid en uiteindelijk eventueel naar maatregelen aan de huizen, zoals gevelsanering.

Als uit het onderzoek blijkt dat een gevelsanering nodig is, dan mag daarna de komende 5 jaar niets meer worden aangepast aan de weg. Deze dingen moeten dus gelijk oplopen. Als uit het onderzoek blijkt dat er stil asfalt moet komen, dan kan dat worden aangelegd, hierbij moeten wij voorkomen dat er andere maatregelen worden getroffen die de geluidsbelasting juist weer omhoog brengen.

In verband met de vele details stelt *Paul Weststrate, voorzitter*, voor dat de gemeente aan de vertegenwoordiging van de bewoners iets duidelijker uitlegt wat, wanneer, in welke volgorde en op welke termijn te verwachten is.

*Informatie achteraf: Overigens is nu duidelijk dat de Bodegraafsestraatweg ook in de eerste tranche kan worden uitgevoerd, in verband met de drooglegging (minimale afstand tussen grondwater en constructie van de weg).*

## 8. Verbeteren Joubertstraat-Zwarteweg

Met name van aanwonenden van deze straten zijn zienswijzen binnengekomen. Voor de maatregel is veel gehoor en sympathie onder de aanwonenden, maar ook zorgen over met name de tijdigheid van maatregelen. Enerzijds zien de indieners ook in de onderbouwing dat dit het nummer 1 traject is van verkeersonveiligheid in Gouda. Deze maatregel staat later in de tijd opgenomen, na de aanpassing van de Singels. Hierdoor hebben de bewoners meer zorgen over het eventuele wegdrukkend verkeer van de Singels naar de Joubertstraat.

De gemeente erkent dat de Joubertstraat het nummer 1 traject is wat betreft verkeersonveiligheid en erkent daarmee ook de urgentie om de maatregel eerder aan te pakken. Uiteindelijk is het VCP een breed plan met een pakket aan maatregelen, met behoorlijke kosten. Om de kosten zo goed mogelijk te kunnen dragen kijkt de gemeente ook naar hoe werk met werk kan worden gemaakt.

Vanwege regulier beheer en onderhoud wordt iedere straat om de zoveel jaar aangepast en daarvoor zijn jaarbudgetten. Om die reden staat de aanpak van de Singels in de eerste tranche: het wegdek van de Singels is aan het einde van zijn levensduur. In combinatie met werkzaamheden aan de waterleiding zullen de Singels dus eerder worden aangepakt.

De planning voor de Joubertstraat-Zwarteweg wordt wel aangepast, zodat de verkeersveiligheid op dit traject eerder wordt aangepakt en ook wordt afgestemd op de

maatregelen aan de Singels. Dit betekent dat de Singels aan het einde van de eerste tranche worden uitgevoerd en de Joubertstraat en de Zwarteweg aan het begin van de tweede tranche. In verband met de bereikbaarheid in Gouda is het niet verstandig om beide wegen tegelijkertijd aan te pakken.

## 9. Eenrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg

Roots ziet in hun onderzoek negatieve economische effecten op de winkelstrips aan het Van Hogendorpplein en de Willem en Marialaan.

Diverse ondernemers daar hebben ook een zienswijze ingediend met hun zorgen over deze economische effecten op hun bedrijfsvoering.

Het standpunt van de gemeente is dat het eenrichtingscarré een belangrijke maatregel is om het doorgaande verkeer naar de hoofd- en randwegen te stimuleren, en daarmee bij te dragen aan diverse doelen op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en fietsklimaat. Een deel van de vragen kan worden bediend door verduidelijking en betere onderbouwing van het plan. Voor het gebied gelegen in het eenrichtingscarré, zijn maatregelen nodig om sluipverkeer te voorkomen. Deze aanvullende maatregelen zijn ook opgenomen in dit maatregelcluster. Dat soort zorgen en vragen zullen goed worden beantwoord in de zienswijzenota.

Om de economische effecten van deze maatregel te mitigeren hebben verschillende indieners een voorstel gedaan om het carré anders in te richten.

Dit maatregelenpakket zit niet in de eerste tranche van het VCP. Het voorstel van de gemeente is om een principebesluit te vragen aan de gemeenteraad over dit concept, omdat het een aantal belangrijke doelen dient. Dit is een belangrijke maatregel voor het gehele VCP, aangezien het bijdraagt aan het verminderen van verkeer en daarmee ook de leefbaarheid aan de Singels, de Joubertstraat, de Bodegraafsestraatweg, maar ook in de wijk zelf door het verbeteren van de fietsinfrastructuur en een belangrijk verkeersveiligheidsknelpunt aan te pakken, zowel op de Thorbeckelaan als op de Albert Plesmanplein. Verdere voorbereiding en uitwerking van deze maatregel zal plaatsvinden in samenwerking met omgevingspartijen.

*Jeroen van Walstijn, Wijkteam Gouda Noord*, begrijpt de principes, bezwaren en voordelen van deze maatregel. Het principe is helder, echter de uitvoering van deze maatregel is nog niet helder.

*Niek van der Sprong, Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel*: de bereikbaarheid van de supermarkt wordt juist verbeterd en is overzichtelijker door deze maatregel. Jammer dat men dat niet doorheeft.

*Nico Voogt, voorzitter Gouda Onderneemt*: De maatregel en de effecten van dit carré is, volgens hem, te laat gepresenteerd. Er is eerder gevraagd om een gedetailleerdere

uitvoering om de ondernemers goed en tijd te informeren. De ondernemers in dat gebied worden nu geconfronteerd met iets waar ze onvoldoende op hebben kunnen anticiperen. Er zit een tijdspanne op die geen recht doet aan degene die hier een bezwaar hebben. Hij zou het fatsoenlijk vinden als de gemeente eerst met de ondernemers en andere belanghebbenden in dit gebied in gesprek gaat, waarna eventuele aanpassingen in het VCP naar de gemeenteraad gaan.

## 10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

Voor de binnenstad is het plan om het autoluwer te maken, te investeren in de ruimtelijke kwaliteit. Dat moet zorgen voor een aantrekkelijker binnenstad voor de bezoekers. Op dit specifieke maatregelcluster zijn veel zienswijzen op binnengekomen. Vragen die voortvloeien uit onduidelijkheden over het plan, zullen in de zienswijzennota nader worden toegelicht en beantwoord.

In hoofdlijnen stelt de gemeente met dit plan voor om met de binnenstad te koersen op drie principes, te weten:

1. het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Op korte termijn kunnen hier al stappen in worden gezet, omdat voor de komende jaren budget beschikbaar is vanwege het beheer en onderhoud aan o.a. kabels en leidingen.
2. Het sturen op toegankelijkheid in de binnenstad. Door een drempel op te werpen kan worden voorkomen dat onnodig autoverkeer de binnenstad inrijdt.
3. Het sturen op parkeren. In de binnenstad zijn meer vergunninghouders dan straatparkeerplaatsen. Om de parkeersituatie beter te reguleren moet er een betere balans zijn van vraag en aanbod. Dat is alleen mogelijk door het instellen van een parkeervergunningenplafond. Een onderdeel van het sturen op parkeren is ook om een bijdrage te leveren aan de aantrekkelijkheid van de binnenstad door met name kansen te benutten om de ruimtelijke kwaliteit beter gestalte te geven, bijvoorbeeld het parkeervrij maken van een aantal grachten in de binnenstad.

De gemeente vraagt de gemeenteraad in te stemmen met deze drie principes. Hiermee wordt een kader gegeven voor een stappenplan over een langere periode.

Parkeerplaatsen worden niet van de ene op de andere dag opgeheven zonder dat alternatieven worden aangeboden. Er zijn allerlei kansen om de parkeersituatie in de binnenstad verder te reguleren zodat vraag en aanbod beter op elkaar aansluiten, en een verlaging van de parkeervraag is mogelijk door alternatieven aan te bieden.

Ook zijn kansen aanwezig van onbenutte parkeerplaatsen in onder andere de Bolwerkgarage, Vossenburchkade of in het weekend ook in de Stationsgarage. Onderzoek naar de bezetting van de garages op alle dagdelen van de week laat zien dat parkeercapaciteit beter kan worden benut en dat daarmee een deel van de parkeerdruk kan worden opgevangen.

In de zienswijzen zijn veel vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over de parkeersituatie in de zuidelijke binnenstad. Er zijn meerdere pleidooien om daar extra parkeercapaciteit toe te voegen. In de projectenlijst van het VCP is opgenomen om de parkeerstrategie stap voor stap uit te werken en ook te kijken naar het uitbreiden van de parkeercapaciteit indien dat nodig is.

Door deze maatregelen en het beter benutten van de restcapaciteit is het mogelijk om de binnenstad autoluwer te maken, maar wel toegankelijk en leefbaar te houden.

*Gerard van Nieuwpoort, vertegenwoordiger VBG:* hoe gaat dit met de bereikbaarheid van parkeren op eigen terrein?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Parkeren op eigen terrein blijft mogelijk. De gemeente koerst op te sturen op toegankelijkheid, maar bewoners en ondernemers krijgen de mogelijkheid om vaste ontheffingen aan te vragen, om met de auto de binnenstad in te blijven rijden. Door het toegangsbeleid wordt geprobeerd het autoverkeer te minimaliseren. Een autoluwe binnenstad betekent niet dat al het autoverkeer uit de binnenstad wordt gehaald. Het gaat om slim kijken naar het verminderen van het autoverkeer.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt,* mist de concreetheid of duidelijkheid van welke maatregelen tot verbetering van de verblijfskwaliteit zijn benoemd, en ook de kosten, uitgezet in de tijd. Dit is wel meegenomen in het koopstromenonderzoek en de economische effecten. Het is noodzakelijk om de exacte effecten te bepalen van dergelijke maatregelen.

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda:* Voor de komende 6 à 7 jaar is jaarlijks een bedrag beschikbaar voor het reconstrueren van de binnenstad. Dit is een proces waarin samen met de ondernemers en bewoners wordt gesproken over de inrichting van de binnenstad.

In het VCP is een aantal principes benoemd en binnen de kaders wordt samen nagedacht over de inrichting. Het is een kwestie van verdere uitwerking. De flexibiliteit van het plan richt zich erop om het met elkaar verder te brengen. Alle werkzaamheden zullen binnen het budget moeten vallen. Indien aanvullend budget nodig blijkt, zal extra budget bij de raad moeten worden aangevraagd.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt,* is benieuwd naar hoe dit wordt gerelateerd aan de uitkomsten van het koopstromenonderzoek, als men niet weet wat er precies gedaan wordt en wat de kosten hiervan zijn. Hoe reëel is het en hoe komt men op het percentage?

*Marco de Baat, verkeerskundige Goudappel:* Voor de verblijfskwaliteit van de binnenstad worden enerzijds stappen/maatregelen genomen die jaarlijks plaatsvinden om zodoende tot een nieuwe inrichting te komen. Ook de aanvullende maatregelen die worden getroffen, zoals het Kleiwegplein en de Singels, dragen hieraan bij. Hierbij hoeft men niet op de stoeptegels nauwkeurig te weten hoe men dit gaat doen.

De concepten van de maatregelen die in het plan zijn opgenomen zorgen voor een aantrekkelijkere binnenstad met meer verblijfsruimte die bezoekers aan Gouda langer zal boeien. Hierdoor zullen de bezoekers ook langer blijven en terugkomen. Dat concept is in het koopstromenmodel ingevoerd: dit positieve effect compenseert het negatieve effect van een eventueel langere reistijd, en zorgt daarmee per saldo voor een positief nettoresultaat.

*Gerard van Erk, secretaris Gouda Onderneemt*, is benieuwd wat de input is geweest om tot die conclusie te komen.

*Marie Louise Pierson, bewonersplatform binnenstad*: In enkele steden in Nederland is een dergelijk concept voor de binnenstad uitgevoerd. In de plannen mist zij de evaluatie en de evaluatiecijfers van eerder uitgevoerde vergelijkbare projecten, inclusief de impact op de bewoners, het aantal bezoekers en de samenstelling van de bewoners in de binnenstad (demografie). Dit soort informatie zal meegenomen moeten worden als men gaat besluiten dat je dit gaat doen. Dan weet je ook wat de consequenties zijn.

*Jan Willem Eelkman Rooda, Wijkteam Nieuwe Park*: Op welke termijn kan men de nota van zienswijzen kunnen inzien?

*Mette Corsel, projectleider gemeente Gouda*, geeft aan dat de nota van zienswijzen op 6 mei moet worden ingediend voor een collegebesluit op 11 mei. De stukken zijn na het collegebesluit openbaar en voor iedereen in te zien. Een eerste reactie moet door het college zijn ondersteund, daarom is het helaas niet mogelijk om de zienswijzennota eerder toe te sturen aan bijvoorbeeld de indieners van een zienswijze.

*Paul Weststrate, voorzitter*, bedankt de aanwezigen voor hun deelname. De vergadering wordt om 22.23 uur gesloten.