

aan de gemeenteraad
onderwerp Beantwoording vragen commissie 7 mei 2025

van het college van burgemeester en wethouders
datum 8 mei 2025
zaaknummer 1315712

Memo

Aanleiding

Tijdens de commissievergadering fysieke leefomgeving van 7 mei 2025 is een groot aantal vragen gesteld over het onderwerp "Voortgang Verkeerscirculatieplan". Vanwege de planning van de avond heeft de voorzitter besloten dat deze vragen schriftelijk beantwoord worden, en er een tweede avond volgt op 14 mei om verder over het ontwerp te spreken.

Vragen

1. Christenunie

- A. Er zijn nog steeds verschillende tranches. Wat zijn de kader van de raad? Is het verschuiven van projecten tussen tranches een bevoegdheid van de raad en wanneer zou de raad daar dan over besluiten?

Hier is tijdens de avond al over gesproken. Toegezegd is dat het college hier nog op terug komt. Qua besluitvorming heeft de raad op 30 juni 2021 als volgt besloten ([geamendeerd raadsbesluit met amendement van Christenunie verwerkt](#)):

- Het VCP vast te stellen (*Opmerking: dat is inclusief de uitvoeringsagenda met alle projecten uit de verschillende tranches*)
- De eerste tranche maatregelen (2022-2027) vast te stellen en de financiële gevolgen te verwerken (*Opmerking: dat is de 12 miljoen euro die in eerste instantie is vrijgemaakt als investeringsbudget van het VCP*) De voortgang van de uitvoering en de effecten van de maatregelen jaarlijks te monitoren (*Opmerking: hier wordt met de 0-Meting in 2023 en Voortgangsrapportage 2024 uit begin 2025 (en volgende rapportages) aan voldaan*)
- Het evalueren van de effecten aan het eind van de eerste tranche, alvorens te besluiten over de tweede tranche en deze aanpak ook van toepassing te verklaren op de volgende tranches. In de evaluatie ten minste te onderbouwen:
 - o Een duidelijke analyse van de door het verkeersmodel berekende prognoses en de uitgevoerde jaarlijkse monitoring van de feitelijke situatie t.a.v. de effecten en een verklaring te geven over eventueel opgetreden verschillen hierin.
 - o Het effect van de maatregelen uit de eerste tranche en in hoeverre dit al dan niet moet leiden tot aanpassing van de voorgestelde maatregelen in de tweede tranche en welke overwegingen hieraan ten grondslag liggen.
 - o Per maatregel inzicht te geven in het participatieproces, en hoe geprobeerd is tot draagvlak te komen.

(*opmerking: dit wordt voorzien in de komende evaluatierapportage 2027, aan het eind van de eerste tranche*)

Daarnaast heeft de toenmalige wethouder diverse toezeggingen gedaan aan de raad, die hebben geleid tot het vaststellen van het VCP. Deze toepassingen waren op dat moment nog niet verwerkt in de uitvoeringsagenda van het VCP, en dit heeft een vertaling gekregen in het Programmaplan 2022. De raad is geïnformeerd over de afweging die hier per project is gemaakt.

Naar aanleiding van de discussie van 7 mei 2025 over het naar voren halen van VCP projecten uit latere tranches, wordt voor de 20 extra projecten die in de eerste tranche zijn toegevoegd, nogmaals

toegelicht wat de reden is dat deze zijn toegevoegd aan de eerste tranche. Er is gekozen voor slim werk met werk te maken, en kansen te verzilveren als die zich voordeden. Of er was sprake van uitvoering van een toezegging die is gedaan bij de totstandkoming van het besluit in de raad.

Extra projecten tranche 1	Reden
8. Slim verkeersmanagement in verkeerslichten	De nota verkeerslichten is in mei 2023 door de raad vastgesteld. Op basis hiervan worden verkeerslichten die nu worden vervangen uitgevoerd als intelligente verkeerslichten (iVRI's). Bij het plaatsen van zo'n iVRI wordt nagedacht hoe de regeling eruit moet zien om te voldoen aan de nota verkeerslichten.
10. Koningin Wilhelminaweg, herinrichting naar 30 km/u (noordelijk stuk)	Toezegging van de wethouder tijdens de commissie stad van 28 juni 2021 na aandringen van de raad vanwege de discussie die daarover ontstond.
10. Herinrichting Oranjeplein	Zie hierboven. Is wezenlijk onderdeel van de aanpak KW-weg
20. Onderzoek en herinrichtingsplan Nieuwe Veerstal autoluw	De raad heeft op 19 oktober 2022 het college opdracht gegeven om een herinrichtingsplan op te stellen.
23. Oversteekbaarheid Rotterdamseweg	Het project is opgenomen voor de 2de tranche VCP, maar voor een autoluw Nieuwe Veerstal die vanaf 2027 wordt gerealiseerd en de vervanging van de Mallegatsbrug, is het realiseren van een keermogelijkheid voor (vracht)verkeer komend vanaf de Schielandse Hogezeedijk gewenst/randvoorwaardelijk.
32. Achterwillenseweg - fietsstraat	Dit project stond in de vierde tranche van het UVP VCP, maar vanuit beheer en onderhoud moet de Achterwillenseweg worden opgehoogd. Dit biedt kansen om nu al een gedeelte van de weg in te richten als fietsstraat. Vanuit het VCP zijn hier geen kosten mee gemoeid in deze fase.
37. Fietsparkeren binnenstad	Op 17 mei 2023 heeft de raad het wijkmobiliteitsplan binnenstad vastgesteld, met hierin de maatregel fietsparkeren binnenstad die in de eerste tranche uitgevoerd moet worden. Vanuit de raad is hier ook geld voor beschikbaar gesteld.
38. Nieuwe wandelbrug singels thv Klein Amerika (onderzoek)	In het kader van het WMP-binnenstad is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid voor een nieuwe wandelbrug, om te kunnen bepalen of deze in de toekomst nog geprogrammeerd moest worden. De raad heeft dat in het WMP vastgesteld.
42. Ambitieroute fiets Westergouwe-Gouda (onderzoek)	Het onderzoek naar een mogelijk trace inclusief kosten stond in het UVP VCP gepland in de tweede tranche, maar vanwege de ontwikkeling A20 is dit onderzoek in regionaal verband (provincie heeft dit geïnitieerd) naar voren gehaald. Hieruit blijkt dat een tracé langs het spoor, met een nieuwe brug over de Gouwe, het meest bijdraagt aan de fietsbereikbaarheid. Het gedeelte tussen de nieuwe brug en station Gouda is ook verder onderzocht, ook in relatie tot de woningbouwontwikkeling op de Lombok locatie en hierbij heeft het college gekozen voor een voorkeurstracé. Met deze onderzoeksresultaten in relatie tot de andere

	ontwikkelingen in het gebied (A20, N207/457, nieuw station, Westergouwe/Vijfde Dorp) streeft de regio ernaar om de realisatie van deze ambitieroute op de rijksagenda te laten komen (MIRT). De raad is met een raadsmemo's (305 en 679) in juni 2021 en april 2023 op de hoogte gebracht.
45. Fietsstraat Jacob van Lennepkade	Het B&O project herinrichtingsplan Korte Akkeren gaf de kans om werk met werk te maken, en daarmee de uitvoering van de oversteek Jacob van Lennepkade naar voren te halen. In UVP VCP 2021 was dit project opgenomen in de tweede tranche, maar om de route compleet te maken is deze naar de eerste tranche gehaald. Het gaat om het realiseren van een fietsstraat in het stuk tussen de KW-Weg en de Herenstraat dat valt buiten de herinrichting van de oversteek van de Jacob van Lennepkade (project 10) over de KW-weg en het herinrichtingsproject Korte Akkeren. Dit herinrichtingsplan Korte Akkeren was een beheer en onderhoudsproject dat ten tijde van het opstellen van het VCP nog niet op de planning stond. Hiermee ontstaat een kans om een doorlopende fietsstraatroute vanaf het sluseiland naar de binnenstad te maken, conform het wensbeeld fiets VCP
46. Regionale doorfietsroute Gouda-Bodegraven	In het UVP VCP stond deze maatregel voor de tweede tranche, maar vanwege de bestuurlijke afspraken in Beter Bereikbaar Gouwe is een realisatie van deze route naar voren gehaald, hiervoor is namelijk 50% subsidie mogelijk. Bij later uitvoeren zou dit geld vervallen en wordt de doorfietsroute niet gelijktijdig in de verschillende gemeentes gerealiseerd. Aangezien de fietsroute ook langs de Bodegraafsestraatweg valt, die vanuit beheer en onderhoud moet worden opgehoogd, zowel de weg als het fietspad, is hiermee werk met werk gemaakt. Dit is ook aangegeven in het programmaplan VCP 2022
48. Regionale doorfietsroute Gouda-Alphen	Zie 46, met als aanvulling dat de route via de Burgemeester Jamessingel loopt, als onderdeel van de Spoorzone waar de uitvoering start in 2027. Ook hier wordt werk met werk gemaakt.
50. Brug Karnemelksloot thv IJssellaan (onderzoek)	Als reactie op de discussie in de raadscommissie van 28 juni 2021 over de fietsbruggen heeft de wethouder het volgende toegezegd: Fietsbrug Karnemelksloot; alle straten die liggen op de fietsroute vanaf de Haastrechtse brug (eerste tranche) tot aan de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat in te richten en daarbij de (eerste tranche) tot aan de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat in te richten en daarbij voor de brug – nu als reserveproject – inspanning te doen om deze brug al in de eerste tranche al aan te leggen, opdat er een complete fietsroute ontstaat.

	Gestart is met een onderzoek om de haalbaarheid en kosten in beeld te brengen. Hieruit is gebleken dat een brug op deze plek niet kan. In het wijkmobiliteitsplan Kort Haarlem, staat op 17 mei 2023 door de raad is vastgesteld is deze brug ook opgenomen, waarbij eerst onderzoek moet komen naar de beste locatie van een brug over de Karnemelksloot.
51. Brug Karnemelksloot thv Krugerlaan (onderzoek)	Zie 50. Bij deze brug is de haalbaarheid wel goed. Deze brug wordt opgevoerd voor een latere tranche, en betrokken bij een lijst aan toekomstige projecten die door de raad wordt vastgesteld.
52. Haastrechtsebrug e.o. onderzoek upgrade infra.	Betreft het onderzoek naar mogelijkheden om fietsinfrastructuur duidelijker en veiliger te maken. Op deze manier ontstaat inzicht in de totale fietsstructuur aan de zuidkant van Gouda, inclusief Rotterdamseweg, Nieuwe Veerstal en Goejanvervelledijk. En dit in relatie tot de aanpak van de Haastrechtsebrug. De uitvoering van deze maatregelen staat gepland voor tranche 3 van het VCP. Vanwege de samenhang van andere projecten is alleen het onderzoek naar de eerste tranche gehaald. In de commissie stad van 9 juni 2021 heeft de wethouder, in reactie op een discussie in de raad, toegezegd dat in de Pilot veerstal de mogelijkheid om de Haastrechtsebrug meer ruimte voor fietser te creëren wordt meegenomen, en bij positief resultaat deze maatregel door te voeren. Dit is gedaan, en dit heeft geleid tot uitkomsten die weer input gaven voor een nadere verkenning naar andere mogelijkheden voor upgrade van de infra voor fietsers.
62. Routing en 2 haltes Nieuwe Gouwe OZ	Vanaf medio december 2024 rijdt Qbuzz volgens het vervoersplan 2025 met een nieuwe lijn over de Nieuwe Gouwe OZ, om zo bedrijventerrein Gouwespoor inclusief het Hoornbeekcollege van openbaar vervoer te kunnen voorzien. Hiervoor is het noodzakelijk dat enkele haltes worden gerealiseerd. Dit is geen project uit een volgende tranche, maar een doorlopend iets op basis van de optimalisatie van het ov-netwerk.
63. Onderzoek station Gouweknoop	Het betreft een onderzoek dat is gedaan in samenspraak met regio partijen en is belangrijk om zowel Cortelande als Westergouwe goed te kunnen laten ontwikkelen. Nu is het zaak om dit op de landelijke politieke agenda te krijgen. Dit project heeft geen kosten gehad voor het VCP.
64. Deelvervoer en mobiliteitshub stimulering	In het UVP VCP is in de eerste tranche geen budget opgenomen, en in de tweede tranche 300.000. Vanwege de noodzaak van een beleidskader, omdat deelmobiliteitspartijen graag deelmobiliteit wilden aanbieden in Gouda, is dit in de eerste tranche uitgevoerd. Kosten betreffen het opstellen van het beleidskader. De

	raad heeft op 12 april 2023 het beleidskader vastgesteld. Onderhand is subsidie binnengehaald voor de uitvoering van het actieplan deelvervoer.
64. Mobiliteitshub Klein Amerika/bushaltes centrum	De eerste invulling van een hub, op basis van het vastgestelde beleidskader deelvervoer. Vanwege de herinrichting van het Leo Vromanpark is besloten om de invulling van een hub naar de eerste tranche te halen om een integrale oplossing te krijgen.
64. Mobiliteitshub Herpstraat	Een tweede invulling van een hub, op basis van het vastgestelde beleidskader deelvervoer. Vanwege de herinrichting van de Herpstraat besloten om de invulling van een hub naar de eerste tranche te halen om een integrale oplossing te krijgen

2. Partij van de Dieren

A. Hebben wensen van de raad tot meer kosten en tot vertraging geleid, zoals het parkeren?

Niet direct. De discussie over parkeren heeft wel geleid tot vertraging in de totstandkoming van het Omgevingsprogramma Parkeren, dat weer input is voor de wijkmobiliteitsplannen.

B. Klopt het dat door het instellen van 30 km/u, naast minder ongevallen, ook de ernst van de ongevallen minder groot is?

Ja, dat klopt. De kans op een ernstig ongeval bij 50 km/u is 3,5 keer groter dan bij 30 km/u ([bron](#)).

C. Hoeveel duurder wordt het VCP nu door het uitstellen van projecten en daardoor langere looptijd?

Het jaarlijks taakstellend budget wordt niet standaard geïndexeerd. De projecten in de toekomst zijn dus duurder dan nu. In de afgelopen 4 jaar waren de kosten 30% hoger dan bij het opstellen van het VCP ([bron](#)). De verwachting is dat de inflatie rond de 3% per jaar blijft. Het toevoegen van 5 jaar aan het VCP (2042-2047) betekent dus dat de investeringskosten voor de laatste tranche naar verwachting ca. 16% duurder zullen zijn dan dezelfde projecten in tranche 4. Dat gaat om circa 2,2 miljoen extra kosten. Het gaat echter om een projectie van verwachte kosten over 20 jaar. De daadwerkelijke kosten zijn hoogst onzeker. De methode van adaptief programmeren zorgt er ook voor dat prioriteiten en kosten t.z.t. worden overwogen. De raad heeft in 2023 overigens een aanvullend investeringsbudget beschikbaar gesteld op basis van de flink afwijkende index voor Grond- weg- en waterbouw voor de periode tot en met 2023.

3. Leefbaar Gouda

A. Er worden eenrichtingswegen gecreëerd. Hoe gaan we dan om met de hulpdiensten? Is er gekeken of dit voor hen niet te tijdrovend is?

Met het opstellen van het VCP is nadrukkelijk gekeken wat het instellen van eenrichtingsverkeer doet met de routing van de nood- en hulpdiensten ([zie hoofdstuk 2.16 en 4.12 van de achtergrondrapportage VCP](#)), als onderdeel van het totale VCP-pakket. Hieruit blijkt dat de impact op de aanrijtijden van de hulpdiensten mee valt. De zorg van de hulpdiensten zit meer in het instellen van 30 km/u in combinatie met snelheidsremmende maatregelen.

B. Er zijn projecten afgerond, zoals de schoolzones Plaswijckweg. Op deze plannen is aardig wat kritiek geweest ook met de 30 km/u zone vanwege onduidelijkheid voor fietsers

en weggebruikers. De KW-weg wordt ook 30 km/u. Wordt met die soort signalen ook rekening gehouden bij die inrichting?

De gedeeltes van de Ridder van Catsweg en Plaswijckweg die zijn aangepakt, zijn schoolzones, waarbij gekozen is voor een fietsstraat. Dit is een bijzondere vorm van een inrichting van een 30 km/u weg. Bij de KW-weg komt geen fietsstraat, maar een GOW30 profiel met fietsstroken en een rijloper voor het gemotoriseerd verkeer.

- C. Bij de inrichting van een 30 km/u weg is de ervaring dat fietsers worden ingehaald door ongeduldige automobilist. Wordt bij de inrichting van de KW-weg bijvoorbeeld ook gekozen voor een middenstrook, zodat er niet ingehaald kan worden?

Nee, het profiel bestaat uit een rijloper voor gemotoriseerd verkeer met daarnaast, in een andere kleur, brede fietsstroken. Een niet overrijdbare middenstrook kan leiden tot andere onveilige situaties, bijvoorbeeld als hulpdiensten een weggebruiker willen passeren.

4. Gouda Vitaal

- A. Hoe gaan we de 30 km/u wegen handhaven?

Met de juiste inrichting van de 30 km/u wegen, is de inzet dat deze zelfhandhavend zijn. Met andere woorden, de inrichting van de weg zorgt al voor een verlaging van de snelheid. Daarnaast is het sinds kort ook mogelijk om flitspalen aan te vragen voor 30 km/u wegen, in het geval er toch problemen ontstaan ([bron](#))

5. GBG

- A. Het Oranjeplein is niet zo lang geleden opgeknapt en daar is veel geld in gestoken, en die gaat nu weer op de schop. Waarom is dat?

Het Oranjeplein is in 2018 aangepakt, maar dat is gedeeltelijk geweest. Daarnaast is het kruispunt in de laatste twee jaar lange tijd opgebroken geweest voor aanpassing kabels en leidingen, zo ook voor een duiker. Bij de plannen die nu voor liggen, wordt het hele kruispunt aangepast. De KW-weg komt in de voorrang te liggen en de Reigersstraat als zijweg. Hiermee kunnen betere fietsoversteken gemaakt worden en verbetert de verkeersveiligheid. Ook wordt het hiermee mogelijk om Onder de Boompjes een eenrichtingsweg te maken, zodat de kruising Goudkade-Onder de Boompjes eenvoudiger kan worden.

- B. Waarom pakken we niet de KW-weg in 1 keer aan, dus ook met de kruising Goudkade-KW-weg?

De kruising Goudkade-KW-weg is een apart VCP-project, dat nu ook in voorbereiding is voor uitvoering in de eerste tranche.

- C. Waarom pakken we de kruising Rotterdamseweg-KW-weg niet gelijk mee?

Dit is financieel niet haalbaar helaas. De kosten hiervoor zijn 1,3 miljoen euro.

- D. Hoe gaan we de randwegen op orde brengen? Bijvoorbeeld de N207 tussen sluiseiland en rotonde 't Weegje?

De gemeente voert doorlopend gesprekken met de provincie Zuid-Holland en Zuidplas voor de aanpak, planning en financieren voor de maatregelen op de N207 en N457. Dit conform de overeenkomst middengebied, waarin afspraken met de verschillende wegbeheerders zijn gemaakt voor de uitvoering van de maatregelen.

- E. Hoe gaan wij de tranches betalen als het duurder wordt? Waar komt dat geld vandaan?

Bij het bepalen maatregelen voor de nieuwe tranches maakt het college inzichtelijk welke maatregelen logisch zijn om te gaan uitvoeren en wat de kosten hiervan zijn en legt dit voor aan de raad. Bij hogere

kosten kan dat leiden tot het schrappen of faseren van projecten, of het opnieuw heroverwegen van het VCP-budget.

6. Fractie van der Mije

- A. Wanneer worden de cijfers van het programma VCP verwerkt in de financiële rapportage aan de raad? Wat zat er in de laatste bestuursrapportage en wat komt er in de nieuwe bestuursrapportage?

Het VCP-budget is een investeringsbudget dat nu verdeeld is in jaarschijven met de verwachte uitgaven van de projecten. Het financiële inzicht hiervan loopt mee met de reguliere P&C cyclus.

- B. Wordt door de aanpak van het VCP bespaard op beheer en onderhoud?

Ja en nee. Als het VCP in de lead is qua herinrichting, dus wanneer het VCP de planning bepaald, kan dit leiden tot (veel) hogere kosten dan aanvankelijk gedacht, omdat vanuit beheer en onderhoud niet wordt gespaard voor de aanpak van wegen. Als een weg vervroegd wordt aangepakt, is het niet zo dat er voor al die jaren al geld gespaard is, dat beschikbaar kan worden gesteld als cofinanciering van het project. In die zin wordt dan bespaard op beheer en onderhoud, omdat er dan weer een nieuwe weg ligt die weer jaren mee kan, zonder dat daar geld vanuit beheer en onderhoud bij is gekomen.

Aan de andere kant komt het ook voor dat vanuit beheer en onderhoud een weg dringend aan vervanging toe is, zoals bijvoorbeeld de Bleker- en Fluwelensingel. Dan lift het VCP mee, zonder daarin een bijdrage te leveren en worden wel de wensen/eisen van het VCP gerealiseerd in deze reconstructie. Deze extra kosten worden dan vanuit beheer en onderhoud betaald.

- C. Waarom is specifiek gekozen voor het Herfstakkoord, terwijl we weten dat het duurder wordt en dat we achterlopen. Waarom is er niet gekozen voor een andere methodiek, zoals het geld vragen aan de raad?

Om de uitgaven aan investeringen te laten passen binnen de door de raad vastgestelde kengetallen, is gekozen voor een vast investeringsbudget per jaarschijf in de begroting

7. D66

- A. Is het eerlijk om de kosten van klimaatadaptatiemaatregelen op het mobiliteitsbudget te laten drukken? Is het niet beter om dat bijvoorbeeld uit het rioleringsbudget te halen?

Bij het opstarten van een project vindt een inventarisatie plaats van vastgesteld beleid om het ontwerp daarop passend te maken. Uit verschillende beleidsvelden wordt budget bij elkaar gebracht tot het projectbudget. Voor klimaatmaatregelen (bijvoorbeeld voorkomen wateroverlast) kan dat ook vanuit het Water en rioleringsprogramma beschikbaar worden gesteld.

- B. Worden kosten van de infraprojecten ook verhaald op de ontwikkelaars van de woning bouw? Dit conform een eerder aangenomen motie.

Ja, dit gebeurt. Voor de Spoorzone gaat dit nu om een bedrag van circa 6,3 miljoen euro.

- C. Wat is de stand van zaken van het parkeerverwijssysteem?

Bij de factsheet van project 40: dynamisch parkeerverwijssysteem is de stand van zaken gegeven: *De verwijzingsstrategie is opgesteld. Dit vertaalt zich in een beordingsplan, met statische en dynamische verwijzing. Hieruit volgt een aanbesteding. Uitvoering is naar verwachting in Q3 2025.*

8. Groenlinks

- A. Hoe wordt gewaarborgd dat de ambities die we hebben in het VCP daadwerkelijk worden gerealiseerd, nu ook blijkt dat het autobezit, autogebruik maar ook het autoformaat steeds aan het toenemen zijn en het OV gebruik juist afneemt?

Het toenemend autogebruik toont juist aan dat de (snelle) uitvoering van het VCP nodig is, en dat misschien zelfs aanvullende gerichte (gedrags)maatregelen nodig zijn. Dit is onderdeel van de evaluatie in 2027.

- B. Welke concrete stappen worden door het college ondernomen om te kijken of 30 km/u als standaard snelheid kan worden ingevoerd in de bebouwde kom van Gouda?

Feitelijk is dat met de insteek van het VCP al zo. Als het VCP is gerealiseerd zijn er nog maar enkele 50 km/u wegen over. Dat zijn de wegen die onderdeel zijn van de randwegen van Gouda, waar door push en pull maatregelen het autoverkeer zoveel mogelijk wordt geconcentreerd om rust te krijgen op de wegen die wel 30 km/u worden. Het ook instellen van 30 km/u op die randwegen kan ertoe leiden dat dit concept niet meer werkt, omdat omrijden via een randweg dan niet meer sneller is. Dan vindt er ook geen verschuiving van verkeer meer plaats, of kan het zelfs drukker worden dan de bestaande situatie.

- C. Hoe is de verhouding tussen de huidige parkeernorm en het VCP, voorbeeld in de Spoorzone? Meer woningen maar lagere parkeernormen kan een uitkomst zijn.

De parkeernormen kunnen lager worden als woningen dicht bij een treinstation worden gebouwd. Dan kunnen de [STOMP – principes](#) het beste worden toegepast. De gemeente vraagt de projectontwikkelaar om met een goed mobiliteitsplan te komen, waarin duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd. Dit kan leiden tot lagere parkeernormen en meer woningen. Ook helpt het instellen van gereguleerd parkeren om de autogeneratie terug te dringen, en juist het lopen, fietsen en ov-gebruik te stimuleren.

9. PVDA

- A. Voor de KW-weg wordt een heel ander profiel gekozen dan wat is gerealiseerd bij de Plaswijckweg. Wat is daarvan de reden?

De gedeeltes van de Ridder van Catsweg en Plaswijckweg die zijn aangepakt, zijn schoolzones, waarbij gekozen is voor een fietsstraat. Dit is een bijzondere vorm van een inrichting van een 30 km/u weg. Bij de KW-weg komt geen fietsstraat, maar een GOW30 profiel met fietsstroken en een rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer.

- B. Heeft de toename van bijvoorbeeld E-bikes, fatbikes en andere soorten fietsen ook invloed op hoe een fietspad eruit moet zien? En heeft dat ook invloed op de projecten binnen het VCP?

Ja, dit heeft met name invloed om de breedte van het fietspad. Hoe drukker het fietspad, hoe breder het pad moet worden. Dit heeft invloed bij de uitwerking van bijvoorbeeld doorfietsroutes, waarbij fietspaden moeten worden verbreed en dit ten koste kan gaan van (ecologische) bermen. Dit is een politieke afweging, waarbij soms voor de berm en soms voor het fietspad wordt gekozen.

10. Gouda Positief

- A. Het valt op dat er voor de 1 meting veel data niet is ingevuld in de Voortgangsrapportage. Een van de belangrijkste redenen om nog geen evaluatierapport (in 2025) te maken is dat we nog weinig zicht hebben op de impact van grotere projecten. Maar er zijn ook duidelijk dingen die te maken hebben met de binnenstad, met hoe we de verandering in parkeren ervaren. Is dat nu de reden om geen evaluatie te doen, of is er wellicht een andere reden waarom die kolom van de 1 meting zo onvolledig is ingevuld?

Er zijn meerdere redenen dat niet overal een update van een indicator in de Voortgangsrapportage zit:

- De informatie is simpelweg niet beschikbaar, omdat data periodiek beschikbaar wordt gesteld door andere organisaties.
- De kosten voor het jaarlijks meten te hoog zijn, zoals het doen van onderzoek naar verkeersdrukke.
- Het weinig zinvol is om jaarlijks een nieuwe waarde te willen hebben, omdat de effecten pas over jaren zichtbaar worden.

In het [Monitoring en evaluatieplan VCP](#) (bijlage 7 van het Programmaplan VCP) is aangegeven wat de databronnen zijn van de indicatoren en hoe vaak deze worden geüpdatet.

Op basis van de indicatoren waar wel een update is, is op dit moment een goed beeld te krijgen over de effecten van het VCP tot nu toe.

- B. Wat maakt de nieuwe raming van de KW-weg nu zoveel duurder dan de oude raming in het VCP, zijn dat de geluidsreducerende klinkers?

De kosten van de reconstructie van de KW-weg zijn hoger dan in de Uitvoeringsagenda 2021 (UVP) van het VCP opgenomen. Dit heeft met name te maken met de gestegen bouwkosten van 30% ten opzicht van 2021, het gebruik van te lage kengetallen in het UVP die uitgingen van een 1-op-1 vervanging van de rijbaan en omdat de werkelijke kosten door Goudse ondergrond hoger blijken dan in andere steden, essentiële beleidseisen zoals klimaatadaptatie in het ontwerp een plek moesten krijgen (waterdoorlatende parkeerplaatsen, geluidsreducerende klinkers), uitbreiding van de scope met het Oranjeplein en gedeelte Reigerstraat bij de school Goudakker. In de systematiek van de raming van projecten, wordt de gehanteerde bandbreedte steeds nauwkeuriger. Bij een Schetsontwerp is de gehanteerde bandbreedte -40 tot +40 procent, terwijl bij een Definitief ontwerp dit -10 tot 10% is. In de situatie van de KW-weg viel de raming van het definitief ontwerp hoger uit dan het Schetsontwerp.

- C. Met een taakstellend budget wordt het beschikbare budget afgekapt per jaar, terwijl wij zien dat de projecten al doorschuiven naar de tweede tranche. We schuiven in tijd iets door maar het geld blijft hetzelfde. De verwachting is dat er projecten gaan afvallen. Het is dus fundamenteel dat we aan het eind van de eerste tranche zicht hebben op de monitor + data + echte analyse op de vertraging en wat we dan nog wel gaan doen en wat niet.

Met het evaluatierapport van 2027 geeft het college de raad dit inzicht.

11. Christenunie

- A. De raad heeft besloten dat verkeersveiligheid leidend moet zijn bij de prioritering van projecten. Wordt er nog naar dat criterium gekeken of wordt er vooral gekeken om aan te sluiten bij de beheerscyclus?

Het zal een combinatie zijn van beide. Het VCP zal vanaf tranche 2 voornamelijk meeliften op de beheerscyclus van beheer en onderhoud, maar heeft eigen budget om maatregelen te treffen die met name gericht zijn op de verkeersveiligheid. De prioritering hiervan wordt in 2027 door de raad bepaald.

- B. In de presentatie werd de Graaf Florisweg gepresenteerd als 1 van de wegen waar we een goede inrichting hebben als 30 km/u, maar dat is nu een hele gevaarlijke weg voor fietsers vanwege de wegversmallingen. Is dit een voorbeeld van hoe het nieuwe 30 er overal uit gaat zien?

In de KW-weg inrichting wordt gekozen om ter hoogte van oversteekplaatsen de weg ook uit te buigen, zodat auto's daar niet gedwongen achter een fietser moeten worden. Bij de uitwerking van andere GOW30 wegen blijft dat een afweging. Immers, als ergens een

oversteekplaats gewenst is, zodat voetgangers en fietsers op een veilige en comfortabele manier de overkant kunnen bereiken, betekent dat een uitbuiging van de weg. Als daar dan net (monumentale) bomen staan die gekapt moet worden, is dat een afweging die moet worden gemaakt.

- C. Bij hogere autointensiteiten kunnen fietsenstraten onveilig zijn, omdat er te veel auto's zijn om het verkeer te kunnen mengen. Maar we gaan die fietsstraten wel op verschillende plekken in Gouda toepassen, onder andere bij de Achterwillenseweg waar de verkeersintensiteit hoog is. Waarom kiezen we soms voor fietsstraten in plaats van vrijliggende fietspaden?

In principe past de gemeente alleen fietsstraten op plaatsen waar volgens de CROW-richtlijnen de verhouding fiets- en autointensiteit een fietsstraat nog mogelijk is. Deze afweging is ook gedaan voor de Achterwillenseweg. Naast mobiliteit heeft het bestuur ook andere beleidseisen, zoals vergroening en klimaatadaptatie. Het weghalen van (onnodige) verharding biedt extra kwaliteiten. Zie bijvoorbeeld de herinrichting van de Wilhelmina van Pruisenlaan. In deze afweging is verkeersveiligheid echter altijd een belangrijk aspect.

12. VVD

- A. Bij de behandeling van de schoolzones heeft VVD gerefereerd naar een onderzoek waar de gescheiden fietspaden meermaals benoemd zijn. Toen is gezegd door de wethouder dat daar nog eens naar gekeken zou gaan worden, en dat ziet VVD niet terugkomen in de presentatie over het VCP. Is er nog wel naar gekeken, of is er een uitspraak van de raad voor nodig als we anders zouden willen?

U refereert waarschijnlijk naar de vorig jaar verschenen SWOV-publicatie "[Verkeersveiligheid van fietsers in Nederlandse steden](#)". Ja, dit is bestudeerd, en ook specifiek op wat deze nieuwe inzichten betekenen voor Gouda. Voor de interpretatie van de onderzoeksresultaten moeten we ons realiseren dat de data is onttrokken uit de vier grootste steden van Nederland, en dat de wegvakken die in deze studie zijn meegenomen relatief hoge motorvoertuigintensiteiten hebben. Dan is een vrijliggend fietspad inderdaad veiliger dan fietsen op de rijbaan. De onderzoeker geeft daarbij aan dat het vrijliggend fietspad dan wel de juiste veilige kenmerken moet hebben. Zoals afgeschermd, obstakelvrij, breed genoeg, met vergevingsgezinde randen en bermen. Deze ruimte is er vaak niet. Dat is de reden dat fietsers nu vaak op de rijbaan moeten fietsen, in de bestaande situatie vaak op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u (zoals Joubertstraat, singels, KW-weg etc). Het ministerie heeft gemeentes de handvatten gegeven om deze wegen veiliger in te richten (als GOW30). Gouda volgt deze aanbevelingen. Wegen die goed en veilig als 50 km/u kunnen worden ingericht, blijven ook 50 km/u. Wegen waar dit niet kan, waar fietsers dus de rijbaan delen met auto's, of waar er niet voldoende ruimte is voor aanliggende fietspaden, zijn of worden 30 km/u om de verkeersveiligheid zo goed als mogelijk te borgen.

- B. Wat doet de herinrichting van de KW-weg met de ontsluiting van Gouda West? Wetende dat de ontwikkelingen bij de Goudse Poort een risico vormen, waar recent over gesproken is, maar ook de verbreding van de N207, die ook langer duurt.

De herinrichting van de KW-weg zorgt er niet voor dat er verkeer niet meer langs kan rijden. Wel is de wens dat verkeer andere routes kiest, waardoor de verkeersintensiteit op de KW weg afneemt, en leefbaarheid en verkeersveiligheid toeneemt. Maar dit zal met name gaan gebeuren wanneer de randwegen, zoals Goudse Poort en N207, beter op orde zijn.

- C. Welke feitelijke bevindingen zorgen ervoor dat we voldoende realisatiekracht denken te hebben en een beheersbaar traject houden?

Onduidelijk is wat met deze vraag wordt bedoeld.

13. CDA

- A. Kijkt het college bij het monitoren naar veiligheid ook nog naar het veiligheidsgevoel bij fietsers?

Ja, in de jaarlijkse stadspeiling worden bewoners gevraagd naar hoe de deelname aan het verkeer ervaren wordt, zowel de bereikbaarheid als verkeersveiligheid. Deze cijfers zijn ook indicatoren voor de voortgangsrapportages.

B. Kunnen we nog op de subsidies blijven rekenen, of het dat straks afgelopen?

De verwachting is dat er altijd subsidiemogelijkheden zullen blijven. Vanuit de regio Midden-Holland is elk jaar ruim 1 miljoen euro beschikbaar, die wordt verdeeld onder de deelnemende gemeentes. Ook vanuit het rijk zijn regelmatig subsidiemogelijkheden op het gebied van verkeersveiligheid, maar ook het stimuleren van duurzame mobiliteit (SPUK).

14. SGP

A. Hoe zit het met het vrachtverbod op de KW-weg, wordt dat uitgebreid naar 24/7?

Hierover vinden nog gesprekken plaats met belanghebbenden. Er is een analyse gedaan naar het aantal, soort en bestemming van het vrachtverkeer van, naar en door de KW-weg. Ook zijn analyses gemaakt van effecten van het instellen van vrachtwagenverboden (met ontheffingen) op de KW-weg.

B. Hoe zit het met de draagkracht van elementenverharding als de vrachtwagens hier nog overheen mogen rijden?

Hier is rekening mee gehouden in de constructieopbouw van de KW-weg