AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

Rapportage over participatieproces VCP

Bijlagenboek: aanpak en verslagen: Denktank

Projectnummer

Datum

5 mei 2021

Status

Definitief rapport

Opdrachtgever

Gemeente Gouda

AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

Inhoudsopgave

1 Participatie-aanpak VCP Gouda 4

2 Gang van zaken proces Denktank Verkeerscirculatieplan 12

3 Verslag eerste bijeenkomst Denktank 16

4 Verslag tweede bijeenkomst Denktank (a) 32

5 Tweede bijeenkomst Denktank bijlage: Chatberichten 46

6 Verslag tweede bijeenkomst Denktank (b) 50

7 Verslag derde bijeenkomst Denktank 62

8 Derde bijeenkomst Denktank bijlage: Duiding verkeerscijfers Bodegraafsestraatweg en Plaswijck 77

9 Verslag vierde bijeenkomst Denktank 83

10 Verslag vijfde bijeenkomst Denktank 97

11 Verslag zesde bijeenkomst Denktank 118

12 Zesde bijeenkomst Denktank bijlage: Beantwoording vragen bewoners Bodegraafsestraatweg 124

Bijlage A - Bewoners Binnenstad 131

Bijlage B - Bodegraafsestraatweg 135

Bijlage C - Singelbewoners 138

Bijlage D - Bewonersplatform Gouda Noord 140

Bijlage E - Wijkteam Goverwelle 141

Bijlage F - Joubertstraat 143

Bijlage G - Netwerk Achterwillens 147

Bijlage H - Wijkteam Nieuwe Park 150

Bijlage I - Wijkteam Oost 154

Bijlage J - Wijkteam Plaswijck 156

Bijlage K - Groene Hart Ziekenhuis 162

Bijlage L - Driestar College 165

Bijlage M - Driestar Educatief 170

Bijlage N - Fietserbond 175

Bijlage O - Rover 179

Bijlage P - Gouda Sterk aan de IJssel 182

Bijlage Q - Wijkteam Kadebuurt 186

Bijlage R - Goudse Sint-Jan 188

13 Verslag zevende sessie Denktank 191

14 Verslag achtste bijeenkomst Denktank 206

15 Gezamenlijke sessie Denktank en Gouda onderneemt: zienswijzen en afronden 224

AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

1 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

1.1 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.

1.2 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 èn 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)[1].

1.2.1 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

[1] Zie verder de notitie: 'Mobiliteitsplan en Verkeerscirculatieplan (VCP) – trechtering'

doorstroomfunctie, waarbij we ook moeten zorgen voor verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.
- 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.

1.2.2 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.

1.2.3 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.

1.3 Participatieplan

1.3.1 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.

1.3.2 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.

1.3.3 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[2] groepen:

- een ondernemersvertegenwoordiging (Gouda Onderneemt)[3] 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

[2] Gouda Onderneemt is de representatieve vertegenwoordiging van alle ondernemers van Gouda.
[3] 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 zoja 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).

1.3.4 Deelnemers Denktank

Als vertegenwoordigers van belangengroepen in de Denktank zijn de volgende deelnemers beoogd[4]:

- Bewonersgroeperingen (via wijkteams[5])
- 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

[4] Zij moeten nog benaderd worden, of de vertegenwoordiger moet zich nog melden
[5] 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

- Gouda sterk aan de IJssel

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 'lekken' die in de samenleving eerder tot verwarring dan tot cohesie zullen leiden.

1.3.5 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.

1.4 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.

1.5 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.

2 Gang van zaken proces Denktank Verkeerscirculatieplan

Vooraf: Voorbereiding zowel met GO als met DT (Denktank met vertegenwoordigers van de wijken en andere belangengroepen).

Participatie om te komen tot een verkeerscirculatieplan is in overleg met GO en DT gebaseerd op het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2017 en de daarin geformuleerde ambities en beleidsdoelen.

GO en DT doorlopen op verzoek van GO 2 aparte participatiesporen. Procesopzet voorziet wanneer dat mogelijk is in een gecombineerde sessie om te verkennen waar mogelijkheden liggen voor consensus, in de richting van een breed gedragen gefaseerd maatregelpakket (vcp). Deze gezamenlijke sessie blijkt in de praktijk van het doorlopen proces niet eerder mogelijk dan na de zienswijzeprocedure.

<u>DT: Sessie 1 (La Patapouf) – 9 september 2020</u>

- Enquête vooraf over start-percepties t.a.v. bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, w.b. hoofdwegennet, fietsnetwerk, looproutes, openbaar vervoer, verblijfsgebieden,
- Ppt:
    - Toelichting mobiliteitsplan, doelen, en PvA participatieproces
    - Verkeerssituaties en urgentie / trends
    - Wensbeelden netwerken per modaliteit
    - Toelichting bestaande scenario's + effectiviteit
    - Praatplaat en fasering stappenplan
- Vragen, eerste reacties en thuis verder nadenken

<u>DT: sessie2a (digitaal) – 30 september 2020</u>

- Ppt GC:
    - Ladder van Verdaas (proportioneel toenemende zwaarte van verkeersmaatregelen)
    - Voorwaardelijkheid van capaciteit randwegen
    - Typering straten en hun inrichting en capaciteit
    - Behandeling wensbeelden netwerken per modaliteit (voetgangers, fietsers, auto)
- Vragen, reacties, suggesties voor verbetering verkeersafwikkeling, vanuit ieders lokale kennis en specifieke belangenbehartiging
- Afspraak vervolgsessie omdat we op eindtijd nog niet klaar waren
- Tussentijds komt een mailwisseling tot stand tussen leden en de gemeente/ GC en tussen leden onderling. Alle relevante input wordt transparant uitgewisseld; de bespreking van wat men belangrijk vindt moet bij voorkeur in de groepsbijeenkomsten, zodat er meteen ook op elkaar kan worden gereageerd.

<u>DT: sessie 2b (digitaal) – 12 oktober 2020</u>

- Behandeling overige wensbeelden netwerken OV en vrachtverkeer

- Vragen en reacties/ input vanuit ieders lokale kennis en specifieke belangenbehartiging
- Voorbeelden van mogelijke maatregelpakketten, toegespitst op corridors en clusters met samenhangende verkeersproblematieken

DT: sessie 3 (St. Jans kerk en deels digitaal) – 27 oktober 2020

- Toelichting confrontatie van alle wensnetwerken met elkaar, incl. input J. Rijnsburger
- Mogelijke maatregelen inclusief verkeerskundige toelichting, voor:
    - randwegen, corridors (Van Reenen-, Goudse Hout-, Goverwellesingel), oostelijke stadsboulevard, binnenstadssingels, Kleiwegplein, Nieuwe Veerstal, Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat inclusief suggestie doorsteek randweg-Plaswijck (hierover naderhand uitgebreid apart memo GC naar alle leden met uitputtende uitleg over de negatieve effecten), Kromme Gouwe-Kon. Wilhelminaweg, Bloemendaalseweg-Kleiweg,
- 1e voorstel voor varianten van maatregelpakketten
- Vragen, reacties, suggesties voor verbetering verkeersafwikkeling, vanuit ieders lokale kennis en specifieke belangenbehartiging

DT: sessie 4 (St. Janskerk en deels digitaal) – 24 november 2020

- Autoluwe binnenstad: opgaven, differentiaties in milieus
- Discussie a.d.h.v. stellingen per binnenstadsmilieu (kernwinkelgebied, rond de grachten, woonbinnenstad)
- Trends en analyses van verkeersonderzoek, uitleg verkeersmodellen, rekenvarianten met maatregelpakketten (opklimmende zwaarte) 1, 2, 3a, 3b,
- Vragen, reacties, suggesties voor verbetering verkeersafwikkeling, vanuit ieders lokale kennis en specifieke belangenbehartiging

DT: sessie 5 (digitaal) – 15 december 2020

Presentatie van een combinatie van de wensbeelden voor alle afzonderlijke modaliteiten, zoals mede door de DT geformuleerd.

Nadere uitwerking van enkele eerder geformuleerde varianten en beschouwing van hun effectiviteit.

Suggesties voor (combinaties van) maatregelen zoals onder meer het verbeteren ZW-Randweg/N207, ‘doorwaadbare stad’ op basis van invoering van 30 km/u als uitgangspunt, aanpassen van Kleiwegplein, Bodegraafsestraatweg, Joubertstraat, éénrichtingcarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg, autoluw aken van Nieuwe Veerstal.

Als ‘huiswerk’ wordt de DT-leden gevraagd om – mede geïnspireerd door dit resumé uit alle voorgaande besprekingen - bij de volgende bijeenkomst te presenteren wat ieder ziet als ingrediënten van een samenhangend vcp-pakket, om zo naar een synthesemodel toe te werken. Zo kan er een breed gedragen maatregelenpakket gepresenteerd worden aan de

gemeenteraad. De oproep is om niet enkel te pleiten voor de eigen voordeur, maar goed te kijken naar maatregelen die voor heel Gouda zinvol kunnen zijn.

DT: sessie 6 (digitaal) – 12 januari 2021
De Denktankleden hebben zoals gevraagd in deze sessie elk een presentatie gehouden. Dit markeert de overgang van de fase van beeld- en oordeelsvorming (waar gaat het om, wat kunnen we doen wat zou daarvan de effectiviteit kunnen zijn) naar keuzes: wat willen we op basis van alles wat is besproken, nou eigenlijk wel en wat willen we niet en waar zijn nog vraagtekens bij.

Sommige leden leverden hun inbreng op basis van tevoren geproduceerde teksten en/of beeldmateriaal, anderen door ter plekke een bijdrage te leveren. Alle deelnemers hadden slechts maximaal 4 minuten 'zendtijd'.

Om de presentaties niet tekort te doen, verwijzen wij naar de verslaglegging en de separaat opgenomen bijlagen van de Denktankleden die tevoren hun bijdrage al hadden geformuleerd. Daarbij zijn twee nagezonden, niet tijdens de sessie gehouden bijdragen ook in de bijlagen opgenomen, van respectievelijk Wijkteam Kadebuurt en Stichting Goudse Sint-Jan.

De inbreng van de DT-leden diende als sturing op en verrijking van het denkwerk van gemeente en ondersteunende specialisten van bureau Goudappel, voor het formuleren van een synthesevariant VCP, op weg naar een concept-VCP.

DT-sessie 7 (digitaal) – 26 januari 2021
De Denktank kreeg in deze sessie de 'Synthesevariant Verkeerscirculatieplan' gepresenteerd, die mede is gebaseerd op hun inbreng. Daarin zijn zowel maatregelen te vinden die op breed draagvlak binnen de groep kunnen rekenen, maar ook keuzes die niet door allen worden gesteund.

Bij de maatregelen werd ook uitvoerig stilgestaan bij hun berekende effectiviteit en bij enkele uitgangspunten voor uitvoering en fasering.
Met een aantal DT-leden is ook tussen de sessies door een zeer uitvoerige mailwisseling geleverd, en met enkele groeperingen zijn op hun verzoek bilateraal overleggen gevoerd (zoals bijvoorbeeld met ROVER en met de belangenbehartigers van de Bodegraafsestraatweg).

DT-sessie 8 (digitaal) – 16 februari 2021
Mede op basis van de reacties ter plekke tijdens sessie 7 en wat later (per mail) is aangeleverd, is het 'concept Verkeerscirculatieplan – Aantrekkelijk en toegankelijk Gouda' geformuleerd en tijdens de achtste sessie gepresenteerd. Daarbij kwamen aan de orde de Top 10 maatregelen:

- Verbeteren Zuidwestelijke Randweg-N207
- Stadsboulevard Van Reenensingel-Goverwellesingel

- Doorwaadbare stad met het nieuwe 30
- Vereenvoudigen Kleiwegplein
- Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal
- Verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel
- Verbeteren Bodegraafsestraatweg
- Verbeteren Joubertstraat-Zwarteweg
- Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg
- Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

Apart is stilgestaan bij de mogelijke stappen naar een autoluwe binnenstad.

De procesplanning is toegelicht vanaf dit moment: via wethouder en college, vrijgave voor zienswijzeprocedure, onderzoek naar economische effecten, behandeling van de uitkomsten van de zienswijzeprocedure met DT en GO, op weg naar besluitvorming in de Raad eind mei – juni 2021. Ook is een eerste opzet getoond van de uitvoeringsstrategie, ingedeeld in korte termijn (2022-2025), middellange termijn (2025-2030) en lange termijn (na 2030).

<u>Gezamenlijke sessie DT en GO (digitaal) – 21 april 2021</u>
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 15.
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

-*-

3 Verslag eerste bijeenkomst Denktank

Datum	:	woensdag 9 september 2020	
Tijd	:	van 19:30 tot 21:50	
Locatie	:	Le Patapouf, Gouda	
Aanwezigen	:	Mette Corsel	Projectleider, gemeente Gouda
		Pascal Anker	Programmamanager / ambtelijk opdrachtgever VCP Gemeente Gouda
		Christiaan Kwantes	Verkeerskundige, Goudappel Coffeng
		Marco de Baat	Verkeerskundige, Goudappel Coffeng
		Paul Weststrate	Voorzitter, Awareness
		Jim Pedd	Verslaglegging, Awareness
		René van den Broek	Wijkteam Goverwelle
		Kees Codée	Driestar Educatief
		Jan Willem Eelkman Rooda	Wijkteam Nieuwe Park
		Jan Willem Fortuin	ROVER
		Wim van der Hoeven	Wijkteam Oost
		Margriet de Kruijf	Bewonersplatform Binnenstad
		Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
		Michel van Lookeren	GAB Gouda
		Gerard Overkamp	Gouda Sterk aan de IJssel
		Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijck
		Hans du Pré	O.a. werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
		Jaap van Rijn	Stichting Goudse Sint-Jan
		Jaap Rijnsburger	Fietsersbond
		Niek van der Sprong	Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
		Lute-Geert Verdouw	Driestar College
		Sidney Verkade	MBO Rijnland
		Frank van der Voordt	Netwerk Achterwillens
		Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat
		Jeroen van Walstijn	Wijkteam Gouda Noord
		Marcel de Wit	Netwerk Achterwillens
Afwezigen	:	Marloes Liem-Mulder	Wijkvereniging Westergouwe
		Martin van Maanen	Wijkteam Goverwelle
		Arthur Rebelo	Groene Hart Ziekenhuis
		Maurice Simons	VGSO
		Wilco Spek	Wijkteam Kadebuurt

Willem Jan van Tilborg	Bewoners IJssellaan e.o.
Ineke Verkaaik-Hogervorst	Historisch Platform Gouda
Ineke Woudenberg	Platform Binnenstad en haar randen

Bijlagen : Presentatie gemeente Gouda

1. Opening en mededelingen

De voorzitter heet de deelnemers welkom en legt uit dat wethouder Hilde Niezen helaas niet aanwezig kan zijn vanwege verkoudheidsverschijnselen. Zij moet een coronatest ondergaan. Vervolgens licht de voorzitter het participatieproces toe. De deelnemers aan de denktank wordt gevraagd om gezamenlijk vanuit de beleidsdoelen van het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan te overleggen over de inhoud van een zo goed mogelijk afgewogen nieuw verkeerscirculatieplan. De groep wordt een set regels voorgelegd, waarmee iedereen akkoord gaat. Belangrijkste doel daarvan is, dat men vrijuit kan spreken in een veilige setting, om met voortschrijdend groeps-inzicht tot goede oplossingen te komen. De regels zijn:

- oplossingsgericht meedenken, binnen gestelde kaders;
- luisteren naar elkaar, omgaan met elkaars argumenten op basis van openheid, eerlijkheid en wederzijds respect;
- vaste deelnemers t.b.v. voortgang en kwaliteit van de collectieve gedachtevorming;
- de Denktank neemt geen besluiten. Dat doet bevoegd gezag (wethouder, college, gemeenteraad);
- integer omgaan met de geboden informatie (dus niet b.v. lekken naar de pers of elkaar buiten dit overleg citeren);
- communicatierol in twee richtingen tussen Denktank en eigen achterban; goed informeren en ophalen wat in het proces vervolgens namens hen moet worden ingebracht. Mede o.b.v. verslag en aub ook alle context meegeven uit deze overleggen;
- De discussie wordt gevoed door informatie vanuit de gemeente door medewerkers en waar nodig externe partijen zoals Goudappel Coffeng.

De agenda

Vervolgens presenteert de voorzitter de agenda van de avond:

- Welkom en installatie Denktank
    - Toelichting op het proces door voorzitter
    - Kennismakingsronde
    - Bespreking uitkomsten enquête
    - Toelichting projectleider Mette Corsel van gemeente Gouda
    - Toelichting verkeerskundigen Goudappel Coffeng
    - Toelichtende vragen over presentatie Goudappel Coffeng
    - Eerste reactie Denktank-leden
    - Discussie
- Afsluiting met conclusies en vervolgafspraken

Gouda Onderneemt

De voorzitter legt uit dat met Gouda Onderneemt (GO) een separaat participatiespoor wordt doorlopen, omdat GO geen deel wil uitmaken van deze groep. De afspraak is dat beiden groepen kennis nemen van elkaars voortgang door uitwisseling van de verslagen. Op een zo vroeg mogelijk moment volgt een gezamenlijke sessie om dan te bekijken waar Denktank (DT) en GO het over eens (kunnen) zijn. Hoe meer consensus tot stand komt, hoe groter de kans is dat het bestuur (college en raad) de uitkomsten van dit participatieproces zullen overnemen. Uiteraard zal ook benoemd worden waar men het niet over eens is, zodat een goed beeld ontstaat van standpunten en onderliggende argumenten. In de politieke beraadslagingen zal de gemeenteraad uiteindelijk die standpunten en argumenten een eigen weging geven, om tot een raadsbesluit te komen.
De Denktank heeft de nodige vragen bij het niet willen samenwerken van GO met de bewonersgroep en enkele leden vinden het ongewenst dat GO voor een eigen spoor kiest.

Flankerende communicatie

De voorzitter licht toe dat het algemeen publiek in Gouda zal worden geïnformeerd over het Verkeerscirculatieplan-in-wording. We noemen dit 'flankerende communicatie'. Inwoners krijgen via geëigende communicatiekanalen informatie over nut, noodzaak en achtergronden van het participatieproces. Daarbij wordt ook aangegeven hoe inwoners of ondernemers via een van de belangenbehartigers in het participatieproces – dus via GO of leden van de Denktank - desgewenst inbreng kunnen leveren.

Daarom vraagt de voorzitter aan aanwezigen of zij ermee akkoord gaan dat hun naam en contactgegevens bekend worden gemaakt in deze communicatie-uitingen. De aanwezigen gaan daarmee akkoord.
Na het participatieproces komt er een grote oploop, waarschijnlijk digitaal, waarin het proces en de uitkomsten uitgebreid toegelicht worden. Ook de gemeenteraad zal tussentijds en over de uitkomsten worden betrokken en geïnformeerd.

2. De enquête

De voorzitter wil nog kort ingaan op de enquête die voorafgaand aan deze eerste bijeenkomst via de mail is verspreid. Het doel was dat iedereen de gelegenheid kreeg om tevoren al de eigen belangrijkste belangen en posities aan elkaar en aan de gemeente kenbaar te maken. Ongeveer de helft van de DT-leden heeft de enquête ingevuld. De voorzitter geeft een korte presentatie over die uitkomsten. Een uitgebreide versie van de enquête wordt met dit verslag onder de deelnemers verspreid.

- Een deelnemer merkt op moeite te hebben om de cijfers met het gemiddeld belang bij de drie thema's van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te duiden. Een begrip als leefbaarheid is bijvoorbeeld niet geduid. Zo kan iemand van mening zijn dat leefbaarheid betekent dat er minder auto's in de wijk moeten rijden. Of dat ook echt goed is voor de leefbaarheid is echter niet zo gezegd.
  De voorzitter legt uit dat leefbaarheid een containerbegrip is. Leefbaarheid heeft betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit en ook veiligheid; voldoet het gebied aan de functies die je er zou willen hebben, zoals ontmoeten, stilte, water en groen?

Iedereen kan daar zelf nader invulling aan geven, en dat komt dan ter sprake in deze overleggen.

- Een van de deelnemers vraagt of de enquête alsnog ingevuld kan worden.
  De voorzitter legt uit dat dit niet hoeft. De denktanksessies geven alle gelegenheid om genuanceerde standpunten in te brengen.
- Jaap Rijnsburger van de Fietsersbond merkt op de enquête niet ingevuld te hebben vanwege het ontbreken van nuance. Bereikbaarheid wordt bijvoorbeeld gekoppeld aan het hoofdwegennet, terwijl Gouda vooral met de fiets bereikbaar zou moeten zijn. Die koppeling klopt dus niet volgens de heer Rijnsburger.

3. Toelichting projectleider Mette Corsel van gemeente Gouda

Projectleider Mette Corsel geeft een toelichting op het project. Hij staat kort stil bij de voorgeschiedenis: op basis van het Mobiliteitsplan zijn vorig jaar diverse scenario's opgesteld om de beleidsdoelen in de vorm van een verkeerscirculatieplan te realiseren. Op basis van de verschillende effectiviteit van die scenario's op de doelen van het Mobiliteitsplan, en met een eigen politieke weging kwam het college van burgemeester en wethouders tot een voorkeursscenario. Behandeling daarvan in de gemeenteraad leidde ertoe dat de raad opdracht gaf om het gevoerde participatieproces verder en grondiger te voeren. Daarom zitten we nu bij elkaar.
Dit tweede participatieproces is eind vorig jaar opgesteld. De coronacrisis maakte de start in de maanden maart en april onmogelijk. Besloten is tot uitstel. Die tijd is nuttig gebruikt om de verkeersmodellen verder te kalibreren en te detailleren. Die modellen zijn nodig om de ideeën uit dit participatieproces te toetsen op hun effectiviteit. Daarmee kan worden onderbouwd wat de best denkbare evenwichtige set van maatregelen is, in de vorm van het met elkaar te ontwikkelen verkeerscirculatieplan. Het streven is om in juni 2021 het verkeerscirculatieplan aan de gemeenteraad voor te leggen.

- Anja Lelieveld, die de bewoners van de Bodegraafsestraatweg vertegenwoordigt, vraagt wat de 'plausibiliteitstoets' van gemeente Gouda in relatie tot het verkeersmodel inhoudt.
  Mette Corsel van gemeente Gouda antwoordt dat er gekeken is of de gebruikte systematiek en modellen van voldoende kwaliteit zijn, in het bijzonder of de startsituatie van het huidige verkeer in de modellen overeenkomt met de werkelijkheid op straat. Ofwel: de betrouwbaarheid van de modellen. Er was ook bij Gouda Onderneemt twijfel over de modellen.

4. Kennismakingsronde

In een voorstelronde wordt de deelnemers gevraagd hun naam en functie in dit verband te noemen, en wat elke deelnemer het belangrijkste vindt om in dit proces te realiseren. De voorzitter licht toe dat deelnemers daardoor beter van elkaar kunnen begrijpen welke posities en belangen anderen hebben. Dit wederzijds begrip is bevorderlijk voor het samenwerken aan oplossingen, die voor zo veel mogelijk deelnemers zinvol zijn en - ook als compromis - voldoende verdedigbaar zijn naar hun achterban.

- Martin Pohlkamp, Wijkteam Plaswijck

De heer Pohlkamp behartigt de belangen van alle bewoners in de wijk. Hij is al lange tijd actief, met name op het gebied van verkeer. Hij heeft een grote achterban en veel bewonersavonden georganiseerd. Daar zijn veertig punten opgehaald die een plaats zouden moeten krijgen in het verkeerscirculatieplan.

- Jeroen van Walstijn, Wijkteam Gouda Noord
  De heer Walstijn behartigt de belangen van zijn wijk. Hij wil vooral dat er geen buitengewoon nadelige gevolgen zijn voor bewoners. Dat betekent dat er bijvoorbeeld geen extra verkeer op de routes door de wijk moet komen.
- Sidney Verkade, MBO Rijnland
  De heer Verkade wil graag dat de school goed en veilig bereikbaar is, dus dat studenten bijvoorbeeld met de bus voor de deur van het MBO uit kunnen stappen. Hij zit ook in de denktank als bewoner van Gouda en ziet de complexiteit van de stad.
- Wim van der Hoeven, Wijkteam Oost
  Voor de heer Van der Hoeven is vooral de leefbaarheid in Gouda-Oost van belang. Die is nu goed en dat moet zo blijven, net als de bereikbaarheid. Als burger is de heer Van der Hoeven van mening dat het een kunst is om goed evenwicht te vinden tussen de verschillende belangen waarin de structuur van Gouda een grote rol heeft. Hij vraagt zich af wat er na de gemeenteraadsverkiezingen overeind blijft van het plan, maar voelt zich wel positief en zit met een doel in de denktank. Hij wil graag dat het voor de fietser goed vertoeven is in de wijk en dat kinderen veilig op straat moeten kunnen spelen. De belangen tussen verschillende verkeersdeelnemers moeten goed gebalanceerd vertegenwoordigd worden.
  De voorzitter merkt nog in een reactie op, dat de verkiezingen ook een kans vormen voor dit proces: politieke partijen kijken naarmate de verkiezingen dichterbij komen, steeds beter naar wat hun kiezers wel en niet willen. Dus als dit proces een breed gedragen uitkomst oplevert in de vorm van een gebalanceerd en effectief verkeerscirculatieplan, dan zal men wel uitkijken om tegen de zin van de kiezers een te sterk afwijkend besluit te nemen.
- Kees Codée, Driestar Educatief
  Het belang van de heer Codée ligt bij de studenten die met de fiets komen, maar ook de cursisten die met de auto komen. De parkeerplaats bij Driestar Educatief moet dus groot blijven. Bereikbaarheid hiervan speelt een grote rol.
- Jaap van Rijn, vertegenwoordiger van Stichting Goudse Sint-Jan en van andere culturele en historische instellingen in de binnenstad.
  De heer Van Rijn maakt zich sterk voor een aantrekkelijke stad voor bewoners, bezoekers en toeristen. De nadruk ligt op de binnenstad en de ring er direct omheen. Het is volgens de heer Van Rijn van belang dat Gouda een aantrekkelijke stad blijft. Desgevraagd legt de heer Van Rijn uit dat hij graag wil dat inwoners van steden als bijvoorbeeld Haarlem en Deventer sneller geneigd zijn een dagje naar Gouda te gaan.
- Pascal Anker, programmamanager / ambtelijk opdrachtgever VCP Gemeente Gouda
  De heer Anker is vooral als toehoorder aanwezig. Hij ziet meer opgaven dan alleen verkeer. Als het plan af is, moet hij ervoor zorgen dat het wordt gerealiseerd.

- Jan Willem Eelkman Rooda, Wijkteam Nieuwe Park
  De heer Eelkman Rooda werkt voor het wijkteam Nieuwe Park, een wijk die dicht bij de oprit naar de A12 ligt. De bereikbaarheid van de wijk is dus goed op orde. Hij zal zich vooral richten op een eventuele toename van sluipverkeer, juist omdat de wijk ingesloten zit tussen alle verschillende stukken. Nu is Nieuwe Park voor een deel al een 30-km-zone, wat men vanuit de wijk graag uitgebreid ziet worden.
- Anja Lelieveld, Bewoners Bodegraafsestraatweg
  Mevrouw Lelieveld wil namens de bewoners van de Bodegraafsestraatweg ervoor zorgen dat de gemeente haar beleid en eerdere toezeggingen over de verkeerssituatie op de Bodegraafsestraatweg serieus neemt en nakomt. Het eerder door het college voorgestelde verkeerscirculatieplan bevatte goede uitgangspunten, onder meer binnen het sectorenmodel en met de hoofdstructuur die daarin is gepresenteerd. Maar mevrouw Lelieveld wil voorkomen dat de criteria voor de Bodegraafsestraatweg niet worden meegenomen in het plan waardoor haar wijk alleen maar verder door verkeer overbelast zou worden.
- Jaap Rijnsburger, Fietsersbond Gouda
  Toen de gemeenteraad in 2017 het mobiliteitsplan aannam, bood de Fietsersbond Gouda de gemeente aan, om samen een hoogwaardig fietsnetwerk te ontwikkelen. Daar is samen met de gemeente hard aan gewerkt en het verkeerscirculatieplan vormt het begin hiervan. Het is volgens de heer Rijnsburger van belang om dit fietsplan in overeenstemming te brengen met de belangen van buurten en wijken. Het is dan ook de hoop van de heer Rijnsburger dat er synergie komt tussen de leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelen.
- Niek van der Sprong, Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
  De heer Van der Sprong wil graag iets doen tegen de toenemende verkeersonveiligheid op de singels. Hij zit er dan ook voor een deel namens de bewoners van de Kattensingel. Nu er plannen zijn voor een grote supermarkt in de buurt van de singels, dreigt de verkeersonveiligheid groter te worden. Daar maken de buurten van de heer Van der Sprong zich zorgen over. Hij hoopt dan ook dat er radicale keuzes gemaakt worden ten gunste van de leefbaarheid in de stad. Dat is hard nodig, want na dertig jaar in Zwolle te hebben gewoond en anderhalf jaar geleden teruggekeerd te zijn in Gouda, ziet de heer Van der Sprong naar eigen zeggen overal auto's. Een radicale oplossing is hard nodig.
- Lute-Geert Verdouw, Driestar College
  Elke dag komen er - onder normale omstandigheden - zo'n 3.000 leerlingen naar het Driestar College. Het is dus een grote streekschool. Twee jaar geleden werden medewerkers en leerlingen opgeschrikt door het overlijden van een van de leerlingen. De veiligheid voor fietsers kan en moet dus echt beter volgens de heer Verdouw.
- Marcel de Wit, Netwerk Achterwillens
  De heer De Wit maakt zich namens de bewoners van de wijk Achterwillens hard voor de bereikbaarheid van de wijk. Er zijn plannen waarbij een boel toeritten mogelijk

afgesloten worden, wat de bereikbaarheid van het gebied met de auto zal doen verslechteren.

- Frank van der Voordt, Netwerk Achterwillens
  De heer Van der Voordt vertegenwoordigt net als de heer De Wit het Netwerk Achterwillens. Een van de punten die hij nog wil aandragen is de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Goudse Houtsingel. Er liggen nu mede dankzij de Fietsersbond snelheidsverlagende drempels, waardoor oversteken veiliger is. Maar auto's rijden nog altijd te hard in het gebied. Bij een toename van het aantal verkeersbewegingen daar wordt het te onveilig voor kinderen en vreest de heer Van der Voordt voor de leefbaarheid.
- Margriet de Kruijf, Bewonersplatform Binnenstad
  Mevrouw De Kruijf vertegenwoordigt bewonersbelangen van de binnenstad. Die lopen heel erg uiteen, want iedereen heeft eigen behoeftes en eigen belangen. Maar mevrouw De Kruijf zoekt altijd naar een middenweg. Iedere bewoner is zich volgens haar bewust van het feit dat hij of zij in de binnenstad woont. En dus zitten die bewoners er ook anders in dan bewoners van de andere wijken. Dat een auto niet voor de deur kan staan, begrijpen mensen in de buurt wel, stelt mevrouw De Kruijf. Maar het gebied moet wel veilig en leefbaar zijn.
- Gerard Overkamp, Gouda Sterk aan de IJssel
  De heer Overkamp is voorzitter van de stichting Gouda Sterk aan de IJssel. Het primaire doel van de stichting is om de binnenstad terug naar de rivier te brengen, waar de stad haar oorsprong heeft liggen. Dat wil de stichting concreet door de binnenstad en de Veerstal autoluw te maken, meer ruimte aan fietsers en voetgangers te bieden en door de auto te gast te maken.
- Hans du Pré, o.a. namens de werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
  De heer du Pré vertegenwoordigt de belangen van een hele rits aan stichtingen en werkgroepen. Naast de werkgroep Gouda-Krimpenerwaard zijn dat ook Gouda Sterk aan de IJssel, het wijkteam Korte Akkeren en de Goudse Adviesraad voor mensen met een beperking. Hij maakt zich onder meer hard voor een verbeterde leefbaarheid langs de oevers van de Hollandse IJssel. Dat belang dient hij met de werkgroep Gouda Krimpenerwaard voor het buurtschap Stolwijkersluis, dat al heel wat groen heeft opgeofferd voor extra autoverkeersmogelijkheden. Het doel van de realisatie van de Zuidwestelijke Randweg was volgens de heer du Pré om autoverkeersluwe dijken aan beide zijden van de rivier te brengen, iets wat aan de stadszijde nog niet is gerealiseerd.
- René van der Broek, Wijkteam Goverwelle
  De heer Van der Broek vindt het belangrijk dat de verkeersbelasting in de wijk in balans is. Dat houdt een goede spreiding van auto, fiets en voetgangers in. Dat komt volgens de heer Van der Broek ook ten gunste van de veiligheid voor verkeersdeelnemers.
- Michel van Lookeren, Goudse Adviesraad voor mensen met een beperking

De heer Van Lookeren maakt zich hard voor een toegankelijkere stad en vooral ook een veiliger stad voor mensen met een beperking. Participeren in Gouda wordt volgens de heer Van Lookeren voor mensen met een beperking steeds moeilijker.

- Henk de Vos, Bewoners Joubertstraat
  De heer De Vos vertelt dat bewoners van de Joubertstraat liever niet zien dat het nog een weg voor doorgaand verkeer is. Bewoners willen een weg met lagere verkeersdruk en willen dat het geen racebaan meer is. Dat heeft namelijk een negatief effect op de leefbaarheid en de veiligheid.
- Jan Willem Fortuin, ROVER
  De heer Fortuin houdt zich voor Rover bezig met mobiliteit. Hij wil met name dat mensen die echt afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, daar ook goed gebruik van kunnen maken.

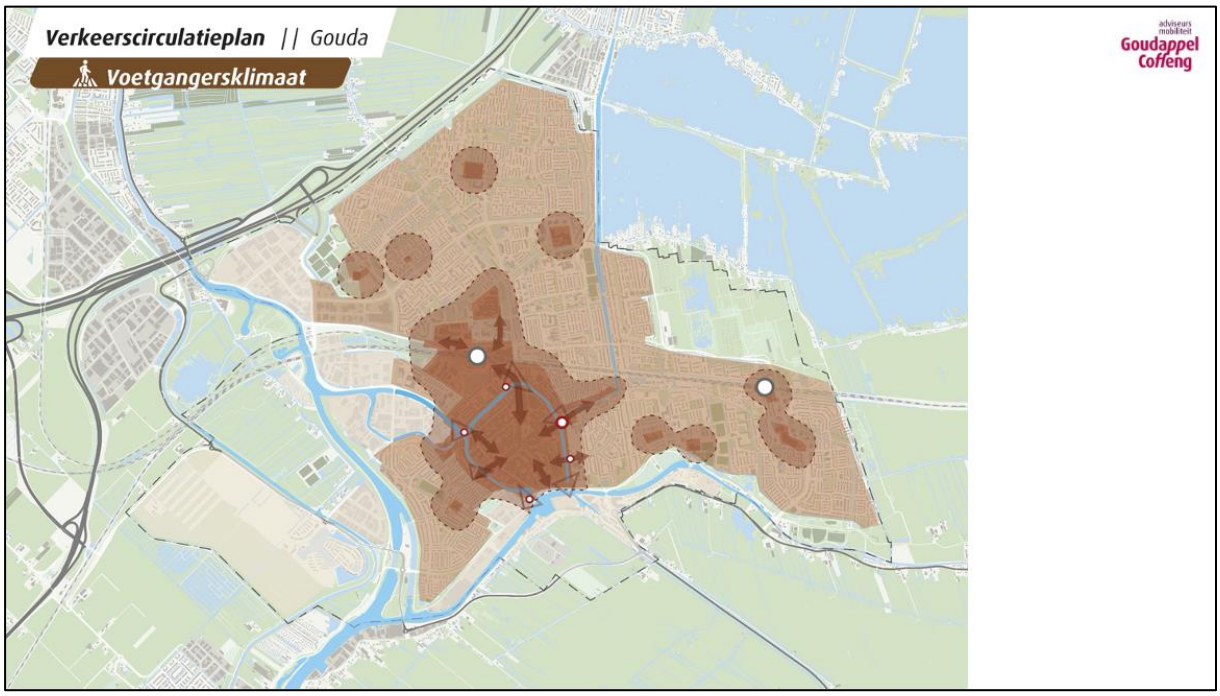
Omstreeks half negen is het tijd voor een pauze. Na een kwartier wordt de bijeenkomst hervat.

5. Toelichting verkeerskundigen Goudappel Coffeng

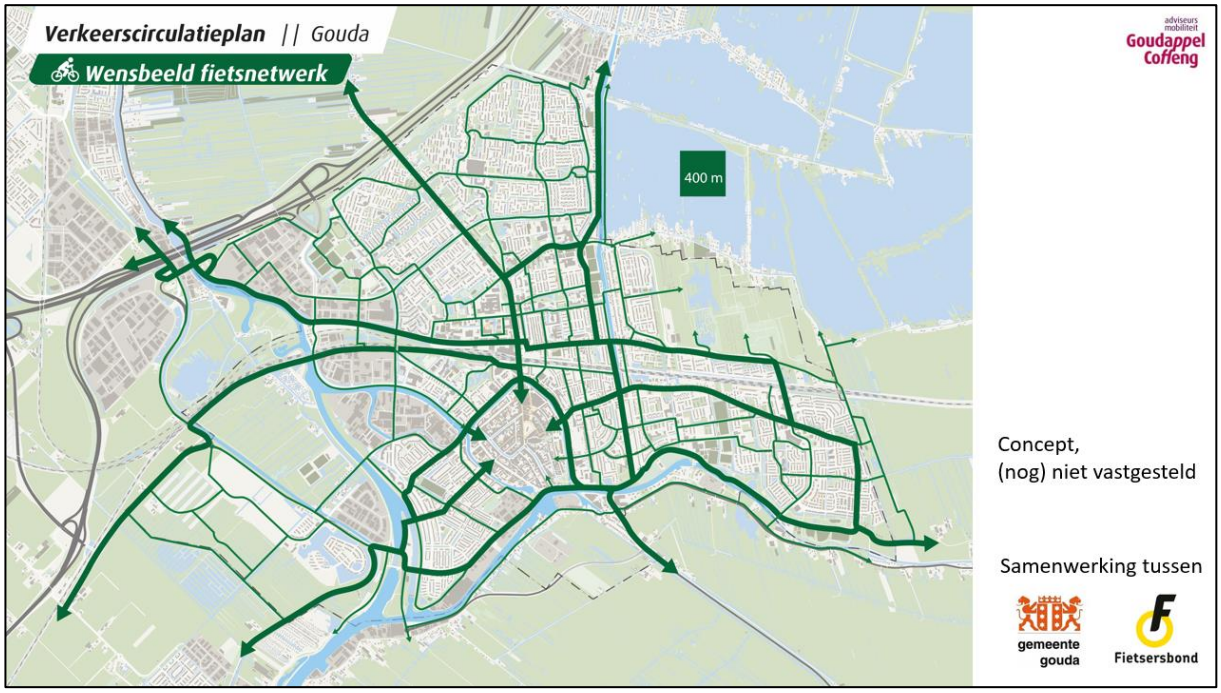
Goudappel Coffeng geeft een toelichting op de verkeersaspecten die er toe doen voor het ontwikkelen van een verkeerscirculatieplan. De presentatie wordt verzorgd door Christiaan Kwantes, verkeersadviseur bij Goudappel Coffeng. Ook zijn collega, Marco de Baat, stelt zich aan de groep voor. Voor de volledigheid is de volledige presentatie als bijlage bij dit verslag opgenomen. Enkel de dia's waar vragen over gesteld zijn, of waarbij 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.



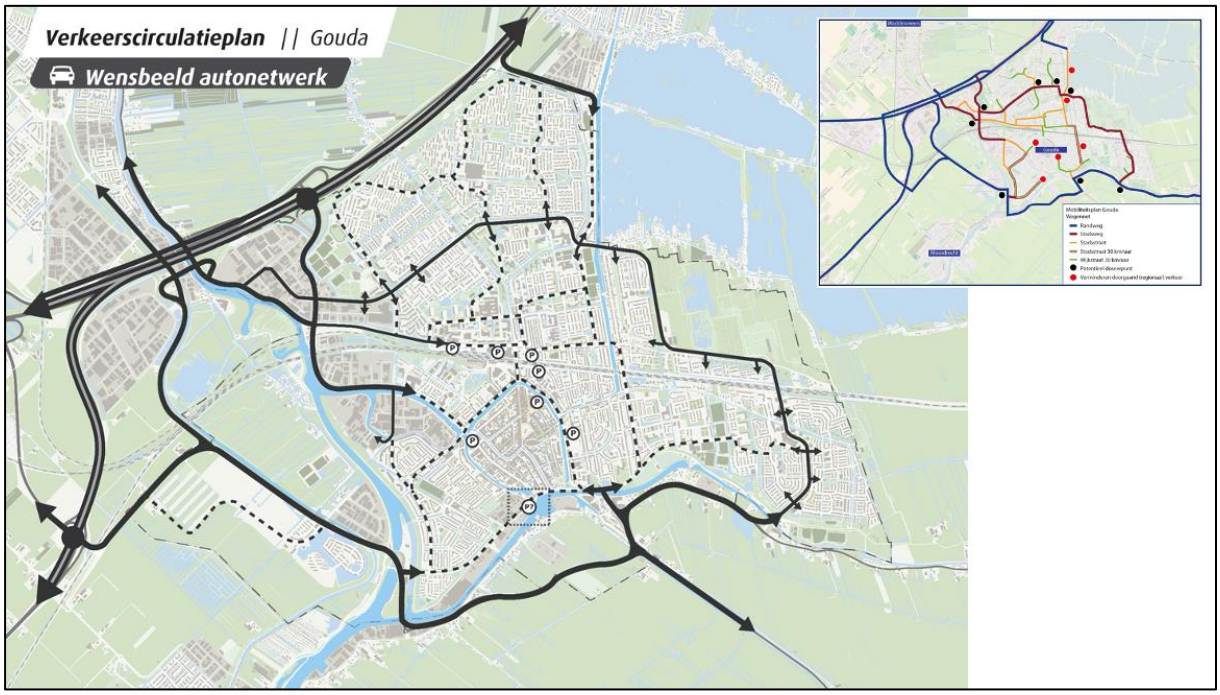
Deze sheet laat volgens de heer Kwantes de vijf doelstellingen van het college ten aanzien van de mobiliteit zien, afkomstig uit het Mobiliteitsplan. Het idee is om een integrale mobiliteitsstrategie te ontwikkelen die past bij alle vijf de doelen.



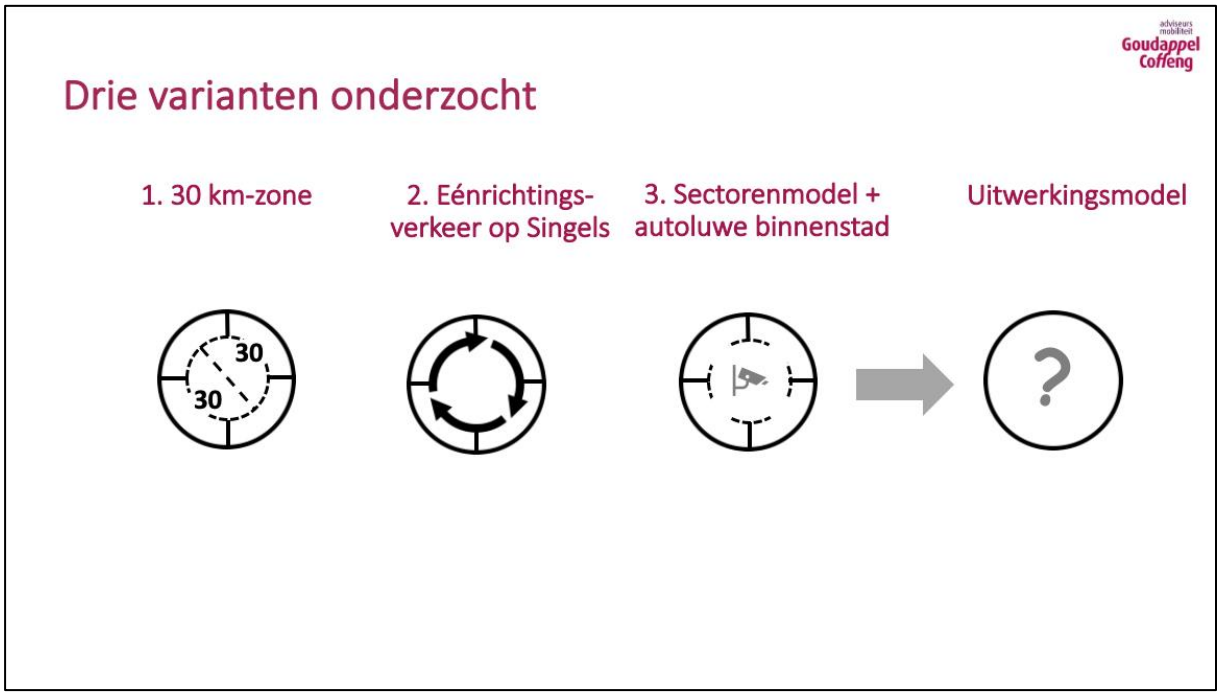
In het verkeerscirculatieplan wordt met alle verschillende vervoerwijzen rekeningen gehouden, zo ook met de veiligheid en aantrekkelijkheid voor voetgangers. Iedere verplaatsing (ongeacht de vervoerwijze) begint en eindigt immers te voet. Er zijn binnen het plan voor Gouda typerende mobiliteitsmilieus gespecificeerd, waarbij voor de donkergekleurde gebieden zoals de binnenstad, spoorzone, het ziekenhuis en het onderwijs, extra nadruk ligt op een goed voetgangersklimaat. Overigens geldt natuurlijk voor heel Gouda dat er genoeg plekken moeten zijn waar mensen veilig kunnen oversteken. Het is ook van belang om met name met de binnenstad verbindingen te leggen en daarbij de historische structuren van Gouda te gebruiken. Het is belangrijk om op te merken dat dit om een concept gaat, dat dus allerminst definitief is en juist bedoeld is als voorstel om over in gesprek te gaan.



Bovenstaande dia toont het fietsnetwerk zoals dat binnen het concept verkeerscirculatieplan voorligt. Er moet volgens de heer Kwantes rekening gehouden worden met allerlei soorten fiets-achtige voertuigen, waaronder ook e-bikes. Ook zijn er verschillende routes met elk een eigen behoefte. De dikste lijnen laten regionale fietsroutes zien, die mensen voor de langere afstand gebruiken. Dat betekent dat het vooral rechte verbindingen moeten zijn. Zoals te zien, sluiten ze ook aan op de historische structuren van Gouda. Verder zijn de dunnere groene lijnen de fietsnetwerken voor dagelijks gebruik. Daarin is een maaswijdte van 400 bij 400 meter van belang, wat in de kronkelige wegen van de oudere delen van Gouda nog best complex kan zijn.



Bovenstaande dia toont links een wat duidelijker vertaling van de dia rechts uit het Mobiliteitsplan, maar met dezelfde principes erachter. De grootste lijnen op de dia zijn de snelwegen en provinciale wegen; grote ontsluitingsstructuren die bedoeld zijn om autoverkeer aan te zuigen, zodat dit op andere plekken die daarvoor minder geschikt zijn, niet hoeft te rijden. Verder is volgens de heer Kwantes te zien dat Gouda geen volledig gesloten snelwegring heeft, en dus zal er een ander soort verbinding moeten zijn die ’t verkeer dat normaliter over zo’n ringweg rijdt, op kan vangen. Binnen Gouda zijn daarvoor de Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel en Goverwellesingel logische schakels in het wegennet. Voor deze wegen moet het logisch voelen om maximaal 40-50 km/u te rijden. Verder zijn er nog diverse wijkstraten (gestippelde lijnen) die met name bedoeld zijn om de verschillende bestemmingen in een wijk te ontsluiten, maar niet om doorgaand verkeer te faciliteren.



De belangrijkste vraag is volgens de heer Kwantes welk uitwerkingsmodel de voorkeur heeft. Er waren drie varianten in eerste instantie, die los van elkaar onderzocht zijn. Elk met zijn eigen voor- en nadelen. De '30km-zone'-variant was redelijk gematigd en omvatte vooral een aantal wegen die minder geschikt werden gemaakt voor doorstroming van autoverkeer. In de 'Eénrichtingsverkeer op Singels'-variant werden al wat radicalere keuzes gemaakt met eenrichtingswegen rond de binnenstad. In de 'Sectorenmodel + autoluwe binnenstad'-variant zijn de verst strekkende keuzes gemaakt, waarin gekozen is voor een sterke randwegenstructuur, waarbij je niet zomaar binnendoor van de ene naar de andere plek zou kunnen rijden.

De hoop is om samen met de Denktank een model te ontwikkelen waarbij de stad Gouda ook in 2030 al het autoverkeer aan kan en een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen geleverd kan worden.

Tot slot merkt de heer Kwantes op dat het de bedoeling is om het verkeerscirculatieplan volgens een stappenplan uit te voeren. Zodat in een overzichtelijk proces na elke stap met een aantal maatregelen, eerst wordt gemeten en beoordeeld wat de effecten zijn, voordat de volgende stap – al dan niet met aanpassingen - wordt gezet.

6. Toelichtende vragen over presentatie Goudappel Coffeng

Hieronder een overzicht van alle gestelde vragen en de gegeven antwoorden.

- Michel van Lookeren, GAB Gouda, vindt de plannen en doelstellingen erg mooi. Maar in juni 2021 moet het verkeerscirculatieplan al bij de raad liggen voor een

raadsbesluit. De heer Van Lookeren vraagt zich af waarom gedacht wordt dat het plan ditmaal wel goedgekeurd zou worden.
De voorzitter geeft antwoord op de vraag. Vorig jaar greep de raad in toen het college nog naar de effecten van de eerder ontwikkelde scenario's keek. Daar kwam toen uit naar voren dat het sectorenmodel het beste scoorde als naar de vijf doelstellingen uit het Mobiliteitsplan gekeken werd. De raad greep daarop in omdat er volgens hen onvoldoende participatie was geweest om zulke ingrijpende veranderingen te rechtvaardigen. Daarom wordt nu gekeken wat er anders zou kunnen of zou moeten. Zo kan er een breed gedragen plan komen, waarmee de raad de Denktank de mogelijkheid geeft om te sturen op de daadwerkelijke keuzes die ten aanzien van het verkeerscirculatieplan van Gouda gemaakt worden. Als dit participatieproces in de ogen van de raad grondig genoeg is en bovendien met voldoende consensus tot een effectief verkeerscirculatieplan leidt, is er geen reden om aan te nemen dat de raad die uitkomst niet in een besluit omzet.
Gerard Overkamp van Gouda Sterk aan de IJssel breekt in. Hij wil het beeld van de raad die de participatie onvoldoende zou hebben gevonden nuanceren. Volgens de heer Overkamp was er voor het vorige plan ook goed geparticipeerd, maar schrok de raad van de heftige reacties vanuit de ondernemers. Volgens de heer Overkamp moest er vooral beter geparticipeerd worden rond de knippen die in het sectorenmodel staan. Daarop werd het plan destijds afgeschoten.

- Jan Willem Fortuin van ROVER vraagt zich af of de planning niet te krap is, en waarom het allemaal zo snel moet. De heer Michel van Lookeren van GAB Gouda geeft nogmaals aan te twijfelen over de rol van de raad in het proces.
  Volgens de voorzitter moet het ook met deze strakke planning mogelijk zijn om tot een goed plan te komen.
- Niek van der Sprong die in de Denktank zit namens de bewoners van de Fluwelensingel en de Blekerssingel, stelt een overkoepelend doel te zien boven de plannen. Namelijk hoe ervoor gezorgd kan worden dat mensen zich ook aan de achterliggende gedachtes van bepaalde maatregelen houden. Hoe zorg je dat iemand daadwerkelijk 30 km/u rijdt op een weg die daarvoor bedoeld is? De handhaafbaarheid van maatregelen die in het verkeerscirculatieplan komen te staan, moet ook hierin meegenomen worden.
  De heer Kwantes reageert: Goudappel Coffeng maakt al lange tijd verkeersplannen. De politie geeft altijd te kennen pas te gaan handhaven als een straat er ook uitziet naar de snelheid die een weggebruiker er mag rijden. Het antwoord ligt dus in de inrichting en het ontwerp van straten: die moeten aansluiten bij het gewenste gebruik
  Mevrouw De Kruijf vraagt of hiermee dan het gedrag van verkeersdeelnemers bedoeld wordt.
  Dat bevestigt de heer Kwantes; het gaat om het gedrag dat uitgelokt wordt door de inrichting van een straat.
- Frank van der Voordt van Netwerk Achterwillens vindt de uitgangspunten tegenstrijdig. Gouda wil op allerlei vlakken groeien: toerisme, economische

bereikbaarheid, aantal inwoners en meer plaats bieden aan ondernemers. De heer Van der Voordt vraagt zich af of dat wel de juiste keuze is: groei helpt niet bij het oplossen van een verkeersinfarct, tenzij er zeer ingrijpende maatregelen genomen worden. Daar moet goed over nagedacht worden bij de ontwikkeling van het verkeerscirculatieplan.
De voorzitter geeft aan dat landelijk sprake is van een trek naar, en bevolkingsgroei van steden. Hij benadrukt ook dat dit vooral een vraag is aan de gemeente. Uitgaande van een groei van het aantal inwoners, moeten er bepaalde maatregelen genomen worden. Daar wordt in dit verband dus ook over nagedacht.
De heer Kwantes van Goudappel Coffeng zegt de zorgen van de heer Van der Voordt te begrijpen. Het is volgens de heer Kwantes dan ook van belang om de juiste randvoorwaardes te leveren voor een groei van het aantal inwoners. Groei mag niet ten koste van de leefbaarheid gaan en om die reden is dat een van de doelen van het college. Die doelen kunnen ook samengaan volgens de heer Kwantes. Er zijn bedrijven die bijvoorbeeld bewust voor Gouda kiezen omdat de stad een prettig leefklimaat biedt en niet vanwege de autobereikbaarheid.

- Anja Lelieveld, die namens de bewoners van de Bodegraafsestraatweg aan de Denktank deelneemt, vraagt zich af of er wel groei komt. Landelijk is er volgens mevrouw Lelieveld sprake van krimp als het op inwonersaantallen aankomt. Daarom vraagt ze zich ook af of economische scenario's meegenomen worden: je wil bijvoorbeeld niet dat de hele binnenstad leeg komt te staan.
  De heer Kwantes bevestigt dat naar uiteenlopende economische en demografische ontwikkelingen en scenario's gekeken wordt. Maar dat het ook belangrijk is om te onthouden dat in levendige binnensteden de winkels die eventueel leeg komen te staan, gebruikt kunnen worden voor andere doelen. Zo kunnen winkels soms ook woningen worden. Dat moet volgens mevrouw Lelieveld dan wel gevolgen hebben voor de mobiliteit. De heer Kwantes vertelt nog dat er in de modellen ook rekening gehouden wordt met factoren als demografische ontwikkelingen, economische groei of krimp en zelfs met factoren als de brandstofprijzen en tarieven van het openbaar vervoer.
- Martin Pohlkamp van het Wijkteam Plaswijck, vraagt zich af of er inzicht is in de verkeersstromen. Hij wil graag weten of bekend is waar het verkeer vandaan komt en welke bestemming dat heeft. Kan die data met de Denktank gedeeld worden?
  De heer Kwantes legt uit dat er een kentekenonderzoek gedaan is om uit te zoeken of het verkeer een bestemming in de binnenstad heeft of niet. Dat is interessant, want doorgaand verkeer heeft geen toegevoegde waarde in de binnenstad en moet daarom bij voorkeur om de stad geleid worden, wat zorgt voor een betere luchtkwaliteit, leefbaarheid en betere verblijfskwaliteit in de binnenstad.
  Daarop brengt de heer Pohlkamp in dat hij er waarde aan hecht dat dit punt zeer serieus opgepakt wordt. Het wordt namelijk al jaren bij de gemeente ingebracht, zonder dat daar gevolgen aan verbonden worden. De heer Kwantes ondersteunt dat punt.

- Wim van der Hoeven van het Wijkteam Oost noemt het een semantische discussie. Het verkeerscirculatieplan gaat volgens de heer Van der Hoeven uit van optimaliseringsdenken. Volgens hem zou er vooral onderscheid gemaakt moeten worden in het circuleren van het verkeer en het beheersen van verkeersstromen.
  De heer Kwantes zegt dat beide in het plan worden meegenomen. Het gaat om het verbeteren van de stad.
- Henk de Vos, die namens bewoners van de Joubertstraat aan de Denktank deelneemt, vertelt dat het volgens hem van belang is om ook goed af te stemmen met de provincie. Er moet bijvoorbeeld al tijdig op de provinciale weg duidelijk gecommuniceerd worden naar vrachtwagenchauffeurs welke route ze het beste kunnen nemen.
  De heer Kwantes bevestigt dat dit een complexe kwestie is. In Nederland zijn er nou eenmaal veel overheden die elk hun eigen invloed hebben en dus ook zelf bepaalde belangen vertegenwoordigen. Het is zaak om goed overleg te hebben. Volgens de heer Corsel vinden er nu al gesprekken plaats met de provincie.
- Marcel de Wit van Netwerk Achterwillens vraagt zich vooral af welk onderliggend probleem opgelost moet worden met de drie scenario's die voorlagen. Volgens hem zijn ze vooral gericht op het verminderen van het verkeer in en om de binnenstad.
  De voorzitter licht toe dat de raad met de ambities in het Mobiliteitsplan heeft aangegeven dat ze op de genoemde vijf hoofddoelen (zie eerste sheet in dit verslag) verbeteringen wenst: leefbaarheid, aantrekkelijkheid, duurzaamheid, economie en toekomstbestendigheid van Gouda.
  De heer De Wit vertelt liever niet te werken aan de tientallen problemen die er tijdens de presentatie geschetst zijn. Hij ziet liever dat de Denktank nadenkt over een aantal belangrijke knelpunten. De heer De Wit vindt het enigszins naïef om te denken dat de Denktank de vele problemen allemaal op kan lossen. Bovendien vreest hij dat het oplossen van een probleem in de ene straat weer leidt tot problemen in een andere straat.
  De voorzitter beaamt dat het complex is. Het is de vraag aan de Denktank om naar het geheel te kijken en integraal te zoeken naar oplossingen. Aan Goudappel Coffeng de taak om de gevolgen van bepaalde keuzes of voorkeuren goed in kaart te brengen, zodat de Denktank vervolgens de ideeën en plannen steeds beter kan bijstellen.

De voorzitter rondt de bijeenkomst af. De presentatie, een verslag van de bijeenkomst en de uitgebreidere terugkoppeling over de enquête zullen onder alle deelnemers verspreid worden. Mevrouw De Kruijf zegt nog dat een verslag dat bijvoorbeeld met haar wijk gedeeld wordt, kan gaan zwerven en dat dit voor gedoe bij de media zou kunnen zorgen. De voorzitter vraagt opnieuw dat de leden hun achterbannen informeren op een prudente en respectvolle manier, dus door wel de verslagen en presentatie te gebruiken, maar inclusief de context van deze bespreking. Dat betekent dat verslagen en presentaties dus niet zomaar zonder toelichting kunnen worden gedeeld. Zorgt u er alstublieft voor dat uw achterban ook de nuances en de context van deze bespreking meekrijgt, zodat alles goed begrepen kan

worden. Met elkaar tot een effectieve en gedragen oplossing komen lukt niet als op een verkeerde manier flarden van de inhoud zomaar ergens terecht komen, of als de media ermee aan de haal gaan zonder nuance en context.

Om 21:50u sluit de voorzitter de bijeenkomst met de volgende afspraken:

- Denktankleden denken na over de geboden informatie en informeren hun achterban
- Goudappel Coffeng gaat volgende sessie nader in op de probleemanalyse
- Goudappel Coffeng komt de volgende bijeenkomst met een analyse van het doorgaand verkeer
- Denktankleden reflecteren volgende keer op de wenskaarten die in de presentatie van vandaag zijn opgenomen.

-- EINDE --

4 Verslag tweede bijeenkomst Denktank (a)

Datum	:	woensdag 30 september 2020	
Tijd:	:	van 19:30 tot 21:45	
Locatie	:	online, via Microsoft Teams	
Aanwezigen	:	Mette Corsel	Projectleider, gemeente Gouda
		Pascal Anker	Programmamanager / ambtelijk opdrachtgever VCP Gemeente Gouda
		Christiaan Kwantes	Verkeerskundige GoudappelCoffeng
		Marco de Baat	Verkeerskundige GoudappelCoffeng
		Paul Weststrate	Voorzitter, Awareness
		Jim Pedd	Verslaglegging, Awareness
		Jan Willem Fortuin	ROVER Gouda
		Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
		Gerard Overkamp	Gouda Sterk aan de IJssel, Platform Binnenstad en haar Randen
		Marie-Louise Pierson	Bewonersplatform Binnenstad
		Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijck
		Hans du Pré	Wijkteam Korte Akkeren en Werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
		Jaap Rijnsburger	Fietsersbond
		Jan Willem Eelkman Rooda	Wijkteam Nieuwe Park
		Maurice Simons	VGSO
		Wilco Spek	Wijkteam Kadebuurt
		Niek van der Sprong	Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
		Willem Jan van Tilborg	Bewoners IJssellaan
		Lute-Geert Verdouw	Driestar College
		Frank van der Voordt	Netwerk Achterwillens
		Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat
		Marcel de Wit	Netwerk Achterwillens
Afwezigen	:	Michel van Lookeren	GAB Gouda
		Jaap van Rijn	Stichting Gouda Sint-Jan
		Jeroen van Walstijn	Wijkteam Gouda Noord
Bijlagen :		Chatberichten in Microsoft Teams	
		Presentatie GoudappelCoffeng	

1. Mededelingen

De voorzitter heet de deelnemers welkom en vertelt dat vanwege de eerder die week aangekondigde coronamaatregelen helaas besloten moest worden om de bijeenkomst digitaal te houden. Voordat die beslissing genomen is, is een enquête georganiseerd onder de deelnemers om te bekijken wat de voorkeur had. Daar reageerden 18 deelnemers op en bleek een meerderheid de voorkeur te hebben voor een digitale vergadering. Bovendien bleken de meeste deelnemers te beschikken over Microsoft Teams. Daarom is voor dat medium gekozen. De voorzitter legt in het kort een aantal spelregels uit om dit online overleg zo goed mogelijk te laten verlopen:

- wees kort en bondig om elkaar zoveel mogelijk ruimte te geven om mee te praten;
- iedereen zet in principe zijn of haar microfoon uit;
- als iemand het woord wil, steekt deze persoon een digitaal handje op om de voorzitter daarvan op de hoogte te stellen. Pas als de voorzitter de beurt geeft, mag iemand het woord nemen;
- er wordt niet7 door elkaar gepraat, online is dat namelijk echt niet te volgen;
- probeer tijdens de presentaties geen vragen te stellen, maar bewaar ze - tenzij het echt niet anders kan - voor daarna.

2. De agenda

Vervolgens presenteert de voorzitter de agenda van de avond:

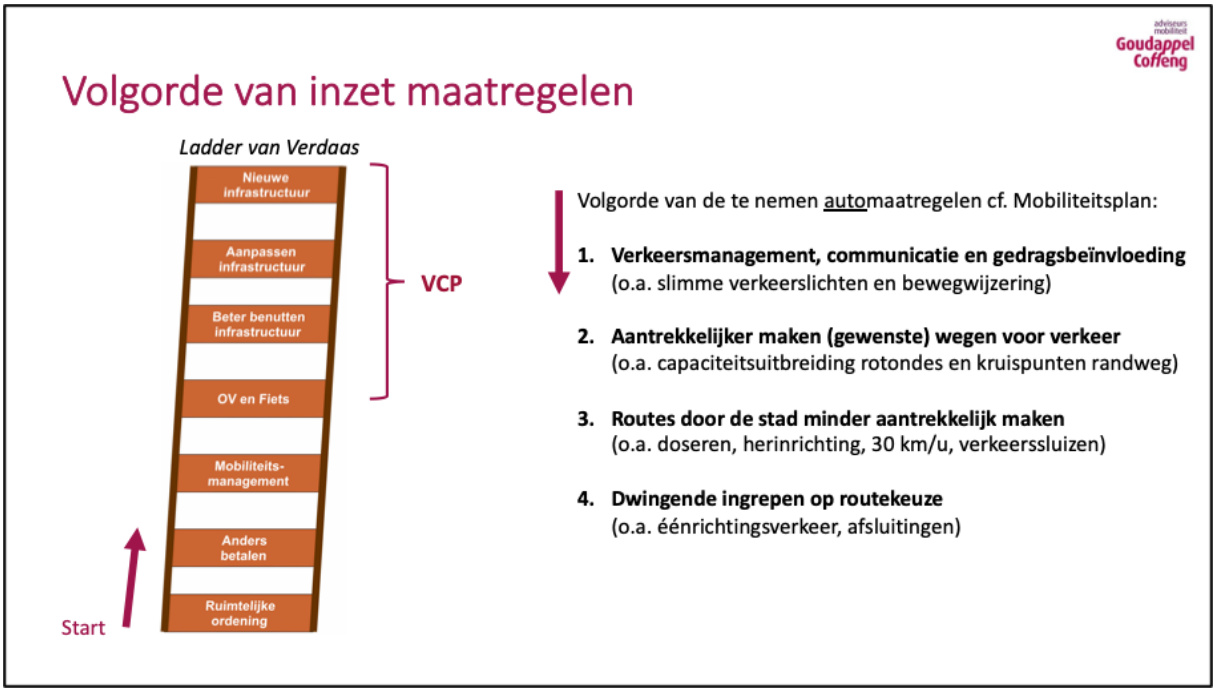
- Opening door voorzitter Paul Weststrate
    - Toelichting op de 2e bijeenkomst
    - Verslag 1e bijeenkomst
    - Toelichting randwegen op orde - GoudappelCoffeng (Marco de Baat)
    - Toelichting wensnetwerken - GoudappelCoffeng (Christiaan Kwantes)
    - Vragen en discussie
- Afsluiting met conclusies en vervolgafspraken

3. Het verslag

Het verslag van de eerste sessie van de Denktank, van 9 september 2020, wordt besproken. Er zijn op verzoek drie redactionele aanscherpingen gemaakt. Tijdens deze bijeenkomst worden nog een paar kleine wijzigingen voorgesteld. Die zijn akkoord, waarmee het verslag definitief wordt vastgesteld.

4. Toelichting randwegen op orde, verkeerskundige Marco de Baat

Marco de Baat, verkeerskundige van GoudappelCoffeng, geeft een presentatie over de randwegen van gemeente Gouda. Voor de volledigheid is de volledige presentatie als bijlage bij dit verslag opgenomen. Enkel de dia's waar vragen over gesteld zijn, of waarbij 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.



Marco de Baat legt het principe van de Ladder van Verdaas uit. Deze bepaalt wat je in welke volgorde kunt doen om structureel de mobiliteit te verbeteren. Volgens de Ladder van Verdaas moet je eerst een goede ruimtelijke ordening hebben, dus zorgen voor een kloppende inrichting als het aankomt op programma, functie en functiemenging. Zo moet er voldoende plek zijn voor voetgangers en fietsers en moeten voorzieningen voldoende bereikbaar zijn. Dat zit in Gouda wel goed, vertelt de heer De Baat, want elke buurt heeft wel een eigen wijkwinkelcentrum. Als de ruimtelijke ordening op orde is, en verdere verbetering noodzakelijk is, moet volgens de Ladder van Verdaas naar andere maatregelen gekeken worden om de mobiliteit te beïnvloeden. Telkens als een maatregel onvoldoende effectief blijkt, ga je een stap verder op de ladder. Zo kan het dus zijn dat je mensen anders laat betalen voor mobiliteit, meer investeert in het OV en fiets, en de huidige infrastructuur beter gaat benutten of vervolgens de inrichting aanpassen. Pas als alle opties uitgeput zijn, besluit je volgens de Ladder van Verdaas tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur.



Bovenstaande sheet laat zien dat je lokaal extra capaciteit kan creëren op randwegen door rotondes te vervangen door kruispunten met verkeerslichten. Op de zuidwestelijke randweg moeten de rotondes worden vergroot om meer capaciteit te krijgen. Volgens de heer De Baat zijn deze rotondes bij het huidige verkeersaanbod onvoldoende in staat om het verkeer op de randwegen in goede banen te leiden. In 2030 zal die situatie nog verder verslechterd zijn. Door de rotondes te vervangen door geregelde kruispunten, kunnen ze meer verkeer verwerken. De afbeelding rechts, 'Verbetering doorstroming op de randweg', laat zien hoe de ochtendspits er in 2030 uit zou zien als kruispunten aangepast worden.

- De heer Van Tilborg vraagt hoe het zit met de N207 en de A20. Daar staat het nu al in de ochtend helemaal vast en de A20 opkomen is daardoor niet eenvoudig. De heer Van Tilborg zou graag willen weten of daar rekening mee is gehouden. Bovendien was er volgens de heer Van Tilborg in het verleden al budget om de toeritten te verbeteren, maar zijn die middelen door een Goudse wethouder voor andere doelen aangewend.
  De heer De Baat legt uit dat bij de berekeningen voor het toekomstscenario 2030 ook rekening is gehouden met alle bekende plannen. Een daarvan is een verbreding van de A20, waarbij ook de aansluiting van de weg wordt aangepast. Volgens de heer De Baat is dan te zien dat de doorstroming van de A20 met deze maatregelen in 2030 op orde is. Verkeer komt de snelweg makkelijker op en er zijn minder opstoppingen.
  Mette Corsel van gemeente Gouda vult aan dat al enige jaren naar de N207 gekeken wordt. Er worden samen met de provincie gesprekken gevoerd over welke maatregelen passend zijn op deze weg, en op de N457. De gedachte is om zo min mogelijk infrastructuur aan te hoeven leggen, met zo goed mogelijke doorstroming. Als voorbeeld noemt de heer Corsel de N207, die 2 rijstroken heeft en waarvan het vanuit het oogpunt van Westergouwe niet wenselijk is om hem meer stroken te

geven. Dan snijd je Westergouwe als het ware af van de rest van Gouda. Uit studies die met de provincie zijn gedaan, blijkt dat de N207 ook met de huidige twee rijstroken over voldoende capaciteit beschikt. Kruispunten kunnen de doorstroming verbeteren.

- De voorzitter vraagt de heer De Baat toe te lichten waarom een kruispunt met verkeerslichten hier beter werkt dan een rotonde.
  De heer De Baat vertelt dat de doorstroming van een weg bepaald wordt door de doorstroming op de rotonde of kruising. Een kruispunt kan bij het huidige verkeersaanbod door de combinatie van verkeerslichten en meer en/of langere opstelstroken voor verschillende richtingen meer verkeer verwerken. Zo zie je dus dat je meer capaciteit krijgt op de route.
  Maurice Simons geeft aan zich erover te verbazen dat een kruising de voorkeur heeft ten opzichte van een rotonde. Volgens de heer Simons hangt het er maar net van af wat voor rotonde tegenover een kruising gezet wordt. De N207 is volgens de heer Simons ontworpen als ontsluiting van de wijk en er wordt nu voor zijn gevoel een provinciale route gemaakt. Die dan langs een woonwijk loopt. Dat is zonde, vindt de heer Simons, want dat zou voor capaciteitsproblemen kunnen zorgen.
- Hans du Pré merkt op dat het voor fietsers en voetgangers een groot voordeel kan zijn als er bij de Westergouwe een verkeerslicht komt te staan. Vooral tijdens de spits is het moeilijk om de rotonde over te steken. Wat de heer du Pré betreft, zou er ook gesproken moeten worden over fietsers en voetgangers en niet alleen over auto's.



Marco de Baat geeft een toelichting op bovenstaande tabel, die de verschillende genormeerde gemeentelijke typen straten en wegen beschrijft, die het CROW onderscheidt. Bij die karakterisering horen onder meer bepaalde inrichtingseisen en maximale aantallen voertuigen per etmaal. Als er desondanks meer verkeer door zo'n straat gaat, tast dat de

identiteit, kwaliteit en veiligheid van die straat aan, omdat de inrichting niet meer klopt met het feitelijk gebruik.

Wilco Spek vraagt zich af of de cijfers die in het overzicht op bovenstaande dia staan wel kloppen. In het overzicht staat 4.000 tot 8.000 voertuigen per etmaal voor wijkstraten, terwijl bij een eerder soortgelijk traject er over een maximum van 2.500 verkeersbewegingen gesproken werd.

- De heer De Baat zegt dat er na de categorie 'wijkstraten' nog een vierde categorie is, de 'overige woonstraten', die niet in dit overzicht benoemd staan. Daarbij gaat het om woonstraten waar met het oog op de leefbaarheid en verkeersveiligheid lage snelheden en lage verkeersintensiteiten wenselijk zijn. 90 procent van de straten in Gouda valt in deze categorie volgens de heer De Baat.
- Maurice Simons mist ook nog de provinciale wegen in het overzicht, die anders ingericht worden dan stadswegen.
  De heer De Baat reageert hierop door uit te leggen dat voor provinciale wegen inderdaad andere kenmerken en richtlijnen gelden, maar dat die eisen door de provincie gesteld worden en niet door de gemeente.

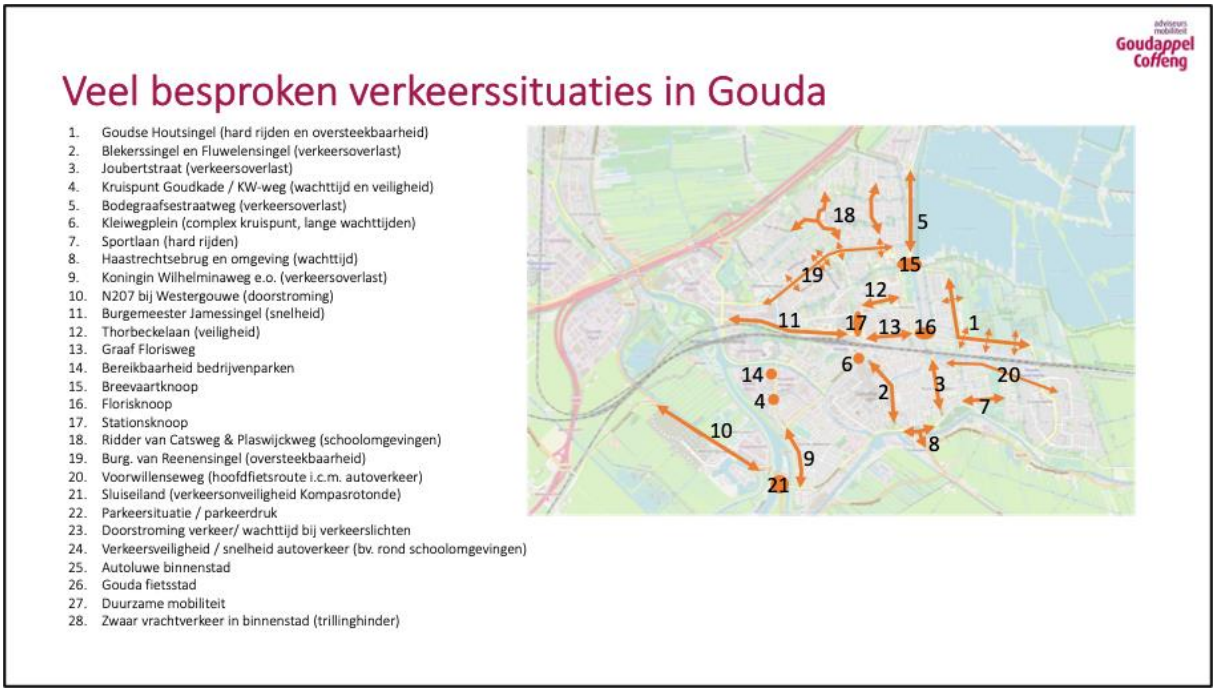
Met deze dia is de presentatie van de heer De Baat afgerond. Er volgen enkele reacties op zijn verhaal.

- Hans du Pré vindt de Ladder van Verdaas heel interessant, maar in het verleden is een andere aanpak gekozen voor het verkeer in Gouda. Voor de Kleiweg en de markt is besloten dat er helemaal geen auto's meer kunnen komen. Het idee om de Ladder van Verdaas dan te doorlopen lijkt onnodig, je kiest er immers voor om een heel gebied af te sluiten. De vraag is of dit ook geldt voor bepaalde andere gebieden, zoals de Fluwelensingel.
  Marco de Baat zegt dat voor verschillende straten en knelpunten een verschillende aanpak kan gelden. De Ladder van Verdaas geeft houvast en handvaten om gedoseerd maatregelen te nemen die bijvoorbeeld goedkoper of structureler van aard zijn. Dat betekent dus ook dat je niet per se alle treden hoeft af te lopen als je er bijvoorbeeld voor kiest een straat autovrij te maken. De Ladder van Verdaas geldt vooral voor autobereikbaarheid en de verkeersdoorstroming op wegen.
  Henk de Vos vraagt zich af of de kaart wel klopt waarop te zien is hoeveel verkeer er over een bepaalde weg stroomt. Voor de Joubertstraat wijst de kaart erop dat 12 procent van het verkeer regionaal doorgaand verkeer is, dat dus geen herkomst en bestemming heeft in Gouda. Dat lijkt een grote onderschatting. Martin Pohlkamp onderschrijft deze conclusie van de heer De Vos.
  De heer De Baat legt uit dat het onderzoek is gedaan met kentekencamera's op de toegangspunten, om in kaart te brengen hoe het verkeer beweegt. Het gaat dus om feitelijke data. Het zijn vastgestelde hoge aantallen. Dat kan een aanleiding zijn om daadwerkelijk maatregelen te nemen.
- De heer De Vos merkt ook op dat het regionale doorgaande verkeer eigenlijk in zijn geheel uit de stad geweerd zou moeten worden. De heer De Baat vindt dit een mooi

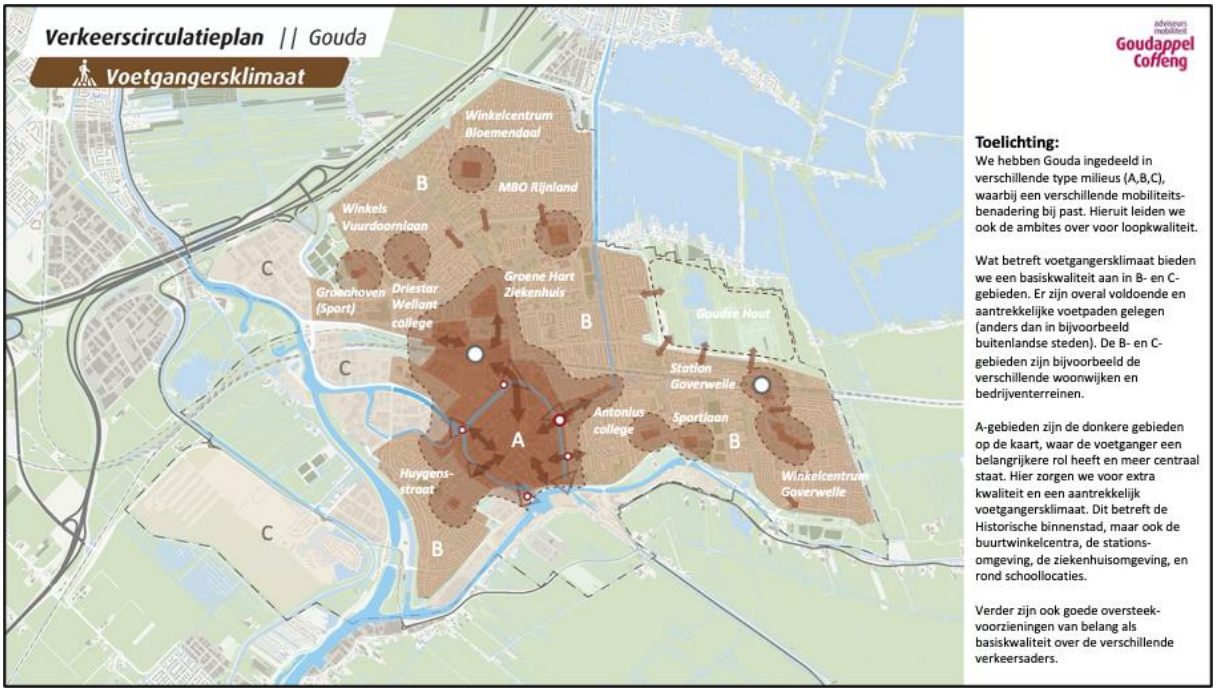
streven, en merkt tegelijk op dat voor Gouda sprake is van een incomplete provinciale wegenstructuur. Aan de oostkant ontbreekt die, waardoor het verkeer via andere wegen een noord-zuid relatie rijdt.

- Anja Lelieveld wil de conclusie uit de verkeersanalyse onderschrijven waaruit blijkt dat de Joubertstraat en Bodegraafsestraatweg op dit moment het meeste doorgaand verkeer opvangen. Dat terwijl de wegen daar volgens haar het minst op ingericht zijn.
- Willem Jan van Tilborg concludeert op basis van de presentatie van de heer De Baat dat de provinciale structuur rond Gouda niet op orde is. En dat er door de wijken een boel verkeer gaat waar je dat niet wil hebben. Kan via de provincie niet afgedwongen worden dat er een randweg komt?
  De heer Corsel vertelt dat de provincie ook de Ladder van Verdaas gebruikt. Nieuwe infrastructuur staat bovenaan de ladder en is daarmee de meest verstrekkende - en laatste te nemen - maatregel. Het is van belang om eerst goed te kijken naar andere maatregelen die mogelijk zijn. Dat wordt in overleg met de provincie besproken. Ook zal de provincie moeten aangeven hoe zij de problemen op gaat lossen die er nu zijn. Nieuwe infrastructuur is voorlopig echter niet aan de orde.
- Frank van der Voordt wil nog opmerken dat problemen op de zuidelijke rondweg opgelost moeten en kunnen worden op de route richting de A20 en niet naar de A12. Als toch voor dat laatste gekozen wordt, is dat geen oplossing maar verplaatst dat slechts het probleem. Dan gaat er namelijk weer meer verkeer door de Goudse Poort of de Bodegraafsestraatweg. Er zal een fundamentelere oplossing voor de A12 gevonden moeten worden.
- Anja Lelieveld draagt aan dat een aansluiting op de A12 misschien juist wel als oplossing zou kunnen dienen. De randweg bij Reeuwijk is volgens haar vrij breed en geschikt voor doorgaand verkeer, maar houdt ineens op. Als die een goede aansluiting zou krijgen, kan deze zijn functie beter vervullen en komt het verkeer dat Gouda nu via de Bodegraafsestraatweg en de Jouberstraat binnenkomt, via andere wegen de stad in.

Om 20:40 geeft Christiaan Kwantes, verkeerskundige van GoudappelCoffeng, het tweede deel van de presentatie.

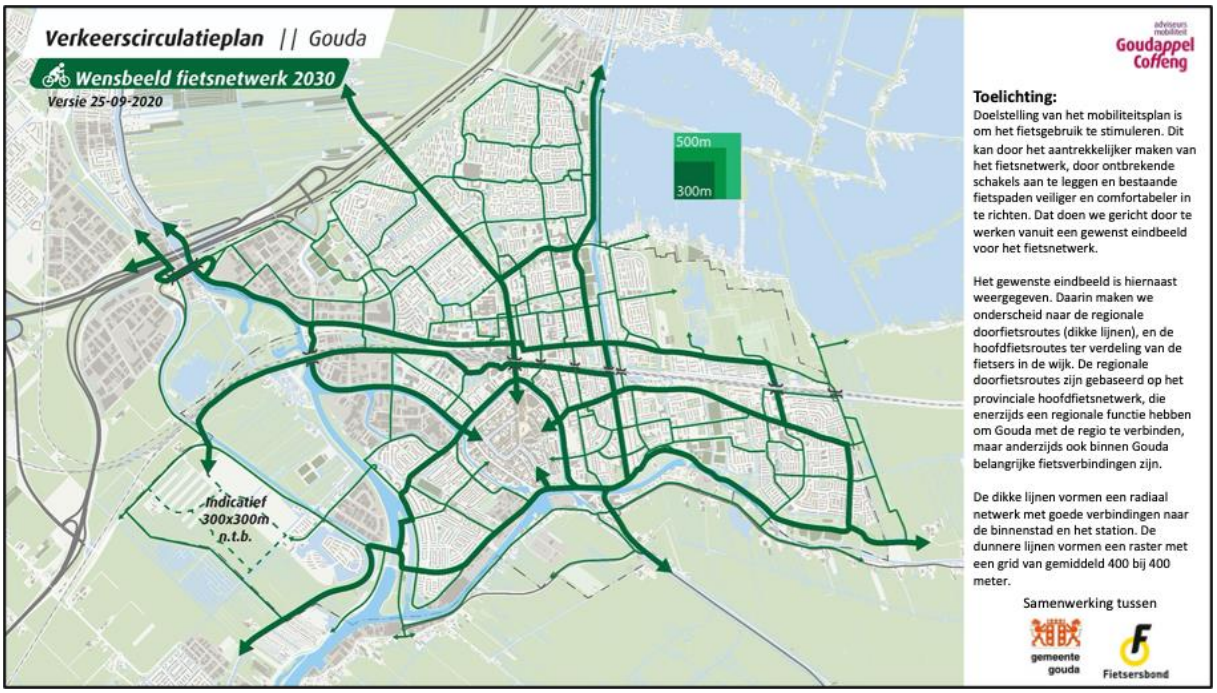


Christiaan Kwantes vraagt de deelnemers om bovenstaande dia na de bijeenkomst nog eens goed door te nemen. Als iemand nog iets in dit overzicht mist is het verzoek om via de mail te laten weten wat er ontbreekt.



Christiaan geeft een toelichting op het wensbeeld van de verschillende voetgangersklimaten in de stad.

- Hans du Pré vraagt waarom de voetgangerszone niet doorloopt tot de rivier. Dat gebeurt wel bij de singels en dat zou wat de heer du Pré betreft ook hier het geval moeten zijn.
  De heer Kwantes reageert positief: het vormt een grote kans voor Gouda om mensen te verleiden om naar de rivier te lopen, waar nu hinder is van de weg die daar loopt. De heer Kwantes vertelt dat men met de voetgangersgebieden ook graag wil aansluiten op historische elementen van de stad Gouda.
- Gerard Overkamp vraagt of er ook dwarsverbindingen kunnen komen tussen de twee driehoeken die bij de Veerstal getekend staan. Het zou moeten gaan om dwarsverbindingen die via het water lopen, zodat er aan het gemaal De Hanepraaij een wandelgebied ontstaat.
- Lute-Geert Verdouw merkt op dat het Driestar College middenin een B-gebied getekend is, terwijl daar heel veel wordt gelopen. Het Calvijncollege ligt er ook in de buurt. Volgens de heer Kwantes is hier al rekening mee gehouden en zijn de scholen ook een A-gebied.



Christiaan Kwantes geeft een toelichting op het wensbeeld van het fietsnetwerk.

- Niek van der Sprong vertelt dat de Fluwelensingel wat hem betreft heel aantrekkelijk is om als doorgaande fietsroute te dienen. Maar de straat is nu niet geschikt om als hoofdfietsroute gebruikt te worden.
  De heer Kwantes geeft terug dat de afbeelding een wensbeeld laat zien. Om tot dit wensbeeld te komen, moeten inderdaad maatregelen genomen worden en dat geldt ook voor de Fluwelensingel.
- Lute-Geert Verdouw vraagt of het klopt dat de Thorbeckelaan een dunne lijn heeft.

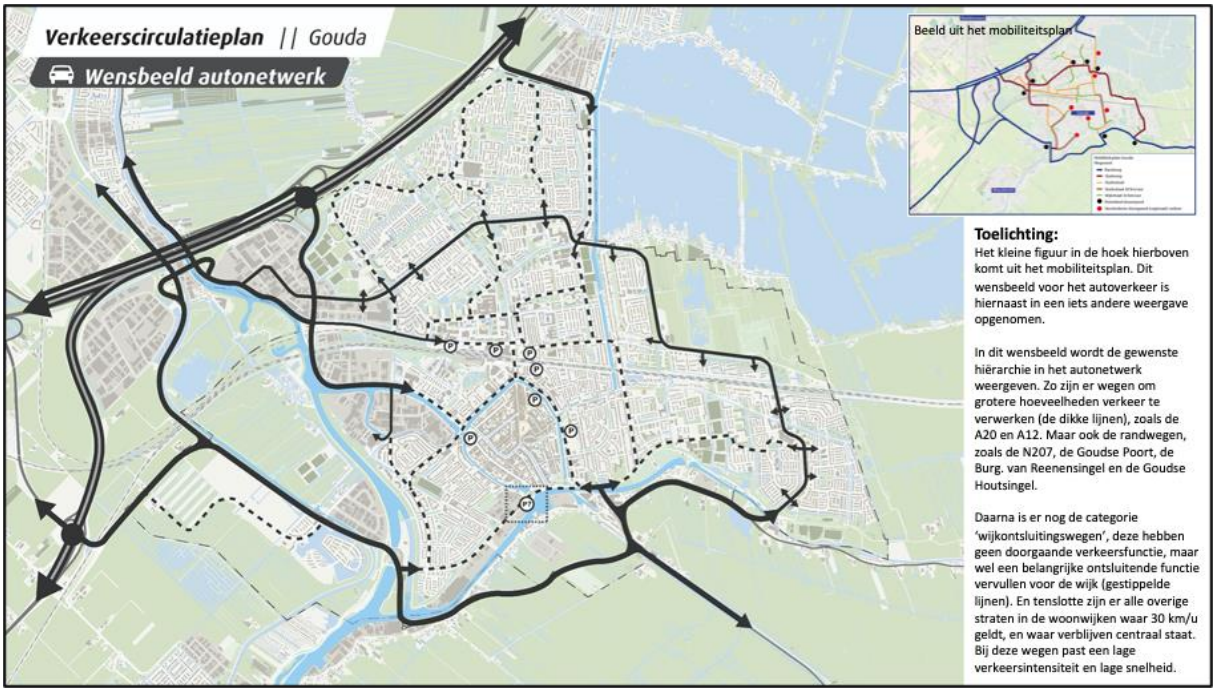
De heer Kwantes antwoordt dat deze constatering klopt. Maar dat dit niet wil zeggen dat de Thorbeckelaan dan geen fietsroute van belang is. In tegendeel: het is een fietspad met regionale functie.
De heer Verdouw zegt dat de veiligheid van de Thorbeckelaan belangrijk is, vooral als fietsers in de toekomst meer ruimte krijgen. De vraag is wat de heer Verdouw betreft dan ook vooral of een dikke lijn garandeert dat de nodige veiligheidsmaatregelen genomen worden.
De heer Kwantes zegt dat alle fietsroutes veilig moeten zijn. De dikke lijnen moeten vooral langs belangrijke bestemmingen lopen zoals het ziekenhuis en de scholen.
De heer Verdouw vraagt zich daarop af of al helder is waar die veiligheid precies uit zal bestaan, of dat dit op een later moment duidelijk wordt.
De heer Kwantes antwoordt de volgende keer over knelpunten te willen spreken en welke maatregelen daar nodig zouden kunnen zijn.
Tot slot vraagt de heer Verdouw of op de rondweg bij de Goudse Houtsingel een fietspad komt. De heer Kwantes geeft aan dat er al een parallelroute ligt via de Achterwillenseweg.

- Marie-Louise Pierson vraagt waarom de fietsroute die vanuit Sluiseiland naar de binnenstad voert een dun lijntje heeft gekregen. Zij verwacht dat er juist meer fietsers komen als de Westergouwe meer bewoners trekt en dat de fietser de snelste route kiest, dus dat deze fietsroute zwaarder belast zal worden.
  De heer Kwantes kan zich hier wel in vinden.
- Hans du Pré zegt dat deze route veelbesproken is in het Wijkteam Korte Akkeren. Volgens hem is de kruising bij de Herenstraat en de Walvisstraat behoorlijk onhandig en komt de fietser in verdringing door de opzet van de kruising.
  Vervolgens voegt de heer du Pré een punt toe voor het overzicht met veelbesproken verkeerssituaties in Gouda. Volgens de heer du Pré hoort daar de route over de Mallegatbrug en Rotterdamseweg door Croda bij, omdat daar slechts een smal fietsers- en voetgangerspad is, dat door fietsers en voetgangers moet worden gedeeld. Die komen bij elkaar en dat zorgt voor een onveilige situatie.
  De heer du Pré noemt verder de nieuwe brug op Sluiseiland als een kans. Daar staat nu een voetgangersbrug gepland en die zou ook ruimte moeten bieden aan de fietser. Voor de fietser biedt dat een kans, want voetgangers en fietsers die nu in de avonduren en weekeinden over de slingerende Schielands Hoge Zeedijk gaan, moeten nu via de drukke Kompasrotonde op Sluiseiland.
  Tot slot corrigeert de heer du Pré de kaart. In de Krimpenerwaard staat een fietspad evenwijdig aan de Zuidwestelijke Randweg getekend, dat is er volgens hem niet.
- De heer Van Tilborg vindt de wensbeelden voor fietsers erg mooi, maar mist de auto in dit verhaal.
  De heer Kwantes licht toe dat een wensbeeld voor elke vervoerswijze eerst apart wordt bekeken. Het autonetwerk komt dus ook nog ter sprake. Voor elk van deze vervoerswijzen wordt een voorkeursvariant opgesteld, waarna de varianten als het ware bovenop elkaar worden gelegd. Dan blijkt waar die netwerken goed

verenigbaar zijn en op welke plekken knelpunten ontstaan. Daarover moeten dan keuzes worden gemaakt.

- Jan Willem Fortuin merkt op dat evenwijdig aan het spoor aan beide kanten een hoofdfietsroute loopt. Hij vraagt of dat nodig is en of er zo veel andere doorgaande fietsroutes nodig zijn. Na uitleg concludeert de heer Fortuin dat het niet slim (veilig) is om zowel doorgaande fietsroutes als OV-routes over de singels te leiden.
  De heer Kwantes legt uit dat de dikke lijnen ook regionale routes omvatten, die door of naar Gouda leiden. Fietsroutes aan beide zijden van het spoor zijn bewust gekozen als hoofdfietsroute, omdat het spoor een barrière vormt. Het idee is om mensen aan beide kanten van het spoor snel naar het station te kunnen leiden. Daarom is er de noodzaak voor een verdubbeling zoals in de dia ingetekend is.
- Jan Willem Eelkman Rooda vraagt of het de bedoeling is dat de knooppunten op doorgaande fietsroutes prioriteit krijgen als het aankomt op doorstroming. Daarbij moet wat de heer Eelkman Rooda betreft dan goed gekeken worden naar stoplichten en de inrichting.
  De heer Kwantes vertelt dat het fietsverbindingen zijn die relatief hoge prioriteit hebben.
- Maurce Simons vindt het mooi dat gewerkt wordt met wensbeelden. Maar de heer Simons kan vanuit zijn ervaring als civieltechnisch adviseur voor gemeente Delft vertellen dat de kosten voor bepaalde plannen - zoals twee nieuwe bruggen - erg hoog zijn. Er moet wat hem betreft dus realistisch gekeken worden. Bovendien vraagt de heer Simons zich af of ook rekening gehouden wordt met fietssnelwegen naar Rotterdam vanuit Westergouwe.
  De heer Kwantes legt op het tweede punt uit dat de route inderdaad een discussiepunt is. Het is vooral een route naar Gouda, maar tegelijk ook onderdeel van een grotere structuur van regionale fietsroutes.
  Over het budget laat de heer Corsel weten dat het plan is om in juni 2021 met een totaalplan naar de gemeenteraad te gaan. Gezamenlijk moet de Denktank met prioriteiten komen voor bijvoorbeeld randwegen en fietsmaatregelen. Samen wordt gekeken wat goed werkt en wat de verwachte effecten van die maatregelen zullen zijn. Op die manier kan naar een stip aan de horizon toegewerkt worden.

Het is 21:20. Vanwege het tijdstip en het geplande einde van deze tweede sessie om 21:30 stelt Christiaan Kwantes voor om de wensbeelden voor het openbaar vervoer en vrachtroutes voor een inhaalsessie te bewaren. Hij stelt voor om in gesprek te gaan over de wensbeelden voor autoverkeer; een voorstel waar de Denktank mee akkoord gaat.



Christiaan Kwantes legt uit dat het idee is om routevorming te beïnvloeden, om zo te zorgen dat het verkeer beter om en door Gouda geleid wordt. Daar zijn verschillende maatregelen voor mogelijk, onder meer door goede ringwegen. Het ontbreken daarvan wreekt zich nu onder meer op de Koningin Wilhelminaweg en de Jouberstraat.

- Anja Lelieveld merkt op dat het ook bij de Bodegraafsestraatweg knelt, wellicht zelfs meer dan op de genoemde wegen.
  De heer Kwantes bevestigt dat het om een hele corridor gaat waar het beter zou moeten.
- Marcel de Wit vraagt zich af waar de kleine pijlen op de routes voor staan.
  De heer Kwantes vertelt dat het de toegangen naar de wijken zijn. Daarop zegt de heer De Wit dat de pijl bij de Goudse Houtsingel in de knik er niet is. Daar ligt nu een bussluis waar je niet in kan rijden.
- Willem Jan van Tilborg mist in het wensbeeld een aansluiting richting Reeuwijk. Bovendien is de heer Van Tilborg van mening dat de toegangswegen tot de wijken behoorlijk kwetsbaar zijn; met een verhuiswagen kom je de wijk al bijna niet meer in. Die robuustheid is dus een belangrijk aandachtspunt.
- Frank van der Voordt zegt dat er een duidelijke en robuuste ontsluiting gemaakt moet worden om Reeuwijk te ontlasten. Als je vanuit Achterwillens naar de A12 wil rijden, rijd je nu via Reeuwijk, omdat de andere routes aanzienlijk langer zijn. Er moet dus een belangrijke en kostbare keuze gemaakt worden om het verkeer weg te leiden zonder dat het dan op andere plekken voor overbelasting zorgt.
- Anja Lelieveld schaart zich achter de woorden van de heer Van der Voordt. De randweg zou wat haar betreft doorgetrokken moeten worden. De Bodegraafsestraatweg kan dan ontlast worden, aangezien de straat nu veel meer gebruikt wordt dan de 15.000 verkeersbewegingen waar deze geschikt voor zou zijn. Er is dus nog iets nodig voor de randweg en de aansluiting op de A12.

- Martin Pohlkamp heeft een aantal punten die hij graag bij zou willen dragen. Allereerst vraagt hij zich af of in het wensbeeld rekening is gehouden met de grote projecten, zoals de Prins Willem Alexander Kazerne die gepland staan voor Gouda. Dat blijkt het geval te zijn.
  De heer Pohlkamp heeft als voorbereiding op deze sessie van de Denktank goed onderzoek gedaan naar verschillende studies die naar Plaswijck gedaan zijn. Die zal hij opsturen, want hij vindt het belang daarvan groot. Verder zegt hij toe zijn bijdragen voor Plaswijck via de mail op te zullen sturen.
- Niek van der Sprong vraagt zich af in hoeverre in de toekomst sprake zal zijn van overbelasting van bijvoorbeeld de singels. Er wordt immers gekeken naar belangrijke looproutes plus hoofdfietsroutes, plus extra ontsluitingen voor de auto's en extra ruimte voor het openbaar vervoer. De optelsom daarvan zou tot een onwerkbare situatie leiden. Desgevraagd stelt de heer Van der Sprong voor om – naar voorbeeld van Delft - een verdiepte spoorlijn aan te leggen om Gouda weer één te maken. De stad wordt nu in twee delen opgesplitst door de spoorlijn. Maar realistischer acht hij het verlagen van de snelheid op de Fluwelensingel naar 30 kilometer per uur, zorgen voor handhaving en het scheiden van fietspaden en autowegen.
- Gerard Overkamp vraagt zich af wat de P met een vraagteken onderin de kaart betekent. Wat hem betreft is een parkeergelegenheid in dat gebied een noodzaak. Het vraagteken moet een uitroepteken zijn.
- De heer Jan Willem Eelkman Rooda steunt het idee van een verdiepte spoorlijn, omdat het verkeer maar op vier of vijf punten onder het spoor door kan. Dat is volgens de heer Eelkman Rooda de basis-oorzaak van de problemen in Gouda. Hij realiseert zich dat het een langetermijnoplossing is. Tot slot merkt de heer Eelkman Rooda op dat een goede fietsroute langs de Boelekade of IJssellaan een mooie oplossing zou zijn, omdat deze dan de Fluwelensingel en Blekerssingel kan ontlasten. De heer Van der Sprong vreest dat het autoverkeer dan nog sneller zal gaan rijden.
- Lute-Geert Verdouw stelt dat er - zoals vaker gezegd is - iets gedaan moet worden aan de Joubertstraat. Om die autoluwer te maken, zal de rondweg van Goverwelle naar de Goudse Houtsingel zwaarder belast worden en daarvoor zijn verbeteringen van de aansluitingen met verkeerslichten noodzakelijk. De veiligheid zal ook beter moeten, wat bijvoorbeeld kan met drempels. Ook zou gekeken moeten worden om een langere route om Goverwelle aan te leggen, die als doorgaande N-weg kan dienen.

Om 21:43 zijn er geen vragen of opmerkingen meer van de deelnemers van de Denktank. De voorzitter stelt voor de discussie af te ronden. De wensbeelden over het openbaar vervoer en vrachtverkeer komen in een aanvullende sessie aan bod. De heer Kwantes wil in de daarop volgende sessie de verschillende wensbeelden met de groep over elkaar heen leggen, om samen te kijken naar de knelpunten.
Bij wijze van rondvraag hebben enkele deelnemers nog laatste opmerkingen:

- Lute-Geert Verdouw vindt het een goed idee om het huiswerk de volgende keer vooraf met de hele Denktank te delen, zodat de vergadering dankzij meer

voorbereiding effectiever en sneller kan verlopen. Wel heeft hij alle lof voor hoe de voorzitter het nu heeft gedaan.
De voorzitter vindt dat een goed idee, als het praktisch uitvoerbaar blijkt. Hij legt uit dat bovendien een belangrijk aspect is dat iedereen ter plekke van elkaar meekrijgt hoe de leden een bepaald wensbeeld zien en hoe ze erop reageren. Daardoor is er sneller begrip voor elkaars wensen en mogelijk geconstateerde problemen, en is het makkelijker om naar consensus toe te werken.

- Jan Willem Fortuin wil graag bilateraal de kaartjes doornemen met de heer Kwantes. Eventuele aanvullende reacties zal hij in elk geval aan de heren Weststrate, Pedd, Kwantes, De Baat en Corsel toesturen.
- Pascal Anker van gemeente Gouda vraagt of het de deelnemers nu duidelijker is wat met dit proces wordt beoogd en hoe het is bedacht. Hij is programmamanager Openbaar Gebied voor gemeente Gouda en is ambtelijk opdrachtgever voor alle grote projecten. Hij had de indruk uit de vorige sessie dat enkele leden van de Denktank het onnodig vonden om te kijken naar problemen buiten de binnenstad van Gouda. De heer Anker hoopt dat nu duidelijk is dat om de knelpunten in de binnenstad op te lossen, er breder naar het gehele verkeerssysteem van Gouda gekeken moet worden. Er wordt vanuit de Denktank instemmend gereageerd.

Om 21:50 dankt de voorzitter de deelnemers voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst.

-- EINDE --

5 Tweede bijeenkomst Denktank bijlage: Chatberichten

Hieronder volgt een overzicht van alle chatberichten tijdens de bijeenkomst.

- [19:43] Frank van der Voordt
  Ik ben akkoord met ongewenst. Mag wel een krachtig signaal zijn.
- [19:47] Rover Gouda (Gast)
  Blijkbaar functioneert mijn microfoon niet (Jan Willem Fortuin Rover)
- [19:47] Paul Weststrate | Awareness
  Kun je wellicht in instellingen van de computer verhelpen?
- [19:50] Paul Weststrate | Awareness
  Microfoon instellen als die het niet doet kan via de drie stipjes in de instrumentenbalk, en kies dan voor apparaatinstellingen
- [19:51] Rover Gouda
  Dank
- [19:53] Jaap Rijnsburger - Fietsersbond
  Ik zie geen plaatjes alleen stilstaand hoofd Marco
- [19:53] L.M. Verdouw
  Ligt aan je verbinding thuis ben ik bang
- [19:53] Maurice Simons
  Zet je camera uit dat helpt misschien
- [19:53] Jaap Rijnsburger - Fietsersbond
  Heb ik uit
- [19:54] Maurice Simons
  Afsluiten en opnieuw inloggen
- [20:23] Maurice Simons
  Ik mis ook de n207 als aparte wegcategorie
- [20:24] Rover Gouda
  Voor OV staan er alleen halteringssituaties. Wanneer is de voorziening busbaan nodig?
- [20:33] Wilco
  Het is gemeten over de hele dag in de spits zal het aantal doorgaan verkeer een stuk hoger zijn
- [20:41] Rover Gouda
  Herhaling van oude discussie? Verkeer verplaatsen van Bodegraafsestraatweg naar Plaswijckweg?
- [20:46] Maurice Simons
  Ik mis de voetverbinding van korte akker naar de sportvelden aan de andere kant van Gouwe
- [20:46] Paul Weststrate | Awareness
  Zet dat aub na afloop op de mail
- [20:58] Marcel de Wit
  Ik viel ineens weg
- [21:01] Jaap Rijnsburger - Fietsersbond

Er komt een fietsverbinding over het Aschpotpad, dat is het fietspad parallel aan de Goudse Houtsingel

- [21:01] Marcel de Wit
  Dan mag er wel verlichting geplaatst worden op het Aschotpad
- [21:02] Jaap Rijnsburger - Fietsersbond
  Het komt
- [21:02] Maurice Simons
  Ik vind het eens beeld goed maar ik ben zeer huiverig voor het kostenplaatje dat er aan vast hangt
- [21:03] Maurice Simons
  Moet zijn: wensbeeld
- [21:15] Marcel de Wit
  Omwille van de tijd heb ik handje ingetrokken. Ik zal opmerkingen en vraag per email sturen.
- [21:16] Paul Weststrate | Awareness
  Dank
- [21:18] Willem Jan van Tilborg
  Er wordt op dit moment toch al besloten over een snelfietsroute iig in Zuidplas en Rotterdam
- [21:18] Martin Pohlkamp
  Paul / voorziter, ik wil graag nog enkele punten benoemen, meer mensen denk ik, is daarvoor nog tijd?
- [21:19] Paul Weststrate | Awareness
  Martin: als iedereen kijkt wat per se moet worden gezegd dan proberen we zo ver mogelijk te komen...
- [21:19] Willem Jan van Tilborg
  Vergeet ook de verkiezingen niet
- [21:19] Willem Jan van Tilborg
  Vergeet ook de verkiezingen niet
- [21:19] Frank van der Voordt
  Er liggen nog drie andere wensplaten voor.
- [21:24] Rover Gouda
  Goverwelle richting Utrecht laten ontsluiten via de Zuidelijke Randweg????? Wat voor infra is daarvoor nodig?
- [21:24] Henk de Vos
  Mee eens
- [21:24] Frank van der Voordt
  Als daar de bezetting toeneemt is de capaciteit nooit genoeg.
- [21:27] Rover Gouda
  Bussluis wordt niet gebruikt
- [21:27] Maurice Simons
  Dit is toch een wensbeeld
- [21:29] Rover Gouda
  Wens is: OV richting Reeuwijk te routeren over de Plaswijckweg
- [21:29] Marcel de Wit

In het mobiliteitsplan en het vcp staat dat de ommeslag geen doorgaande weg is of wordt. Dit kan dan ook geen wensbeeld zijn toch?

- [21:29] Maurice Simons
  Ik mis ook de ontsluiting richting Reeuwijk dorp vanaf Bloemendaal
- [21:30] Rover Gouda
  Dat is thans de Bloemendaalseweg
- [21:30] Maurice Simons
  Klopt die staat er niet op
- [21:32] Rover Gouda
  Niet uitlopen, volgende keer hiermee verder
- [21:32] Willem Jan van Tilborg
  Digitaal is erg intensief
- [21:38] Rover Gouda
  In deze fase een oplossing te bieden is onterecht
- [21:39] Jaap Rijnsburger - Fietsersbond
  Verdiept spoor lost structureel heel veel problemen op
- [21:40] Frank van der Voordt
  Nadeel, de kosten. Dat is écht ontzettend kostbaar. De gemeente heeft net aangegeven dat we 10M moeten bezuinigen. Dat zie ik als een groot risico.
- [21:42] Rover Gouda
  De situatie in Almelo is niet vergelijkbaar met Gouda we zakken de Reeuwijkse plassen in
- [21:43] Frank van der Voordt
  Dan zitten we nog steeds met een niet bestaande Oostelijke ringweg vanaf de A12.
- [21:43] Rover Gouda
  Inderdaad
- [21:43] Maurice Simons
  Delft is mbt spoorzone mbt jaren lang platzak geweest. Dat is niet wenselijk
- [21:43] Frank van der Voordt
  Tunnel is vele malen kostbaarder dan in Delft, me waarschijnlijk ontzettend veel schade aan funderingen.
- [21:43] Marcel de Wit (Guest)
  Ontbreken van een goede ring oost is een groot probleem
- [21:43] Frank van der Voordt
  Met
- [21:46] Frank van der Voordt
  Het proces kost nu eenmaal tijd.
- [21:47] Frank van der Voordt
  Ik waardeer zeer de input van alle anderen.
- [21:47] L.M. Verdouw
  Eens hoor. Het proces is ook waardevol.
- [21:49] Willem Jan van Tilborg

Eens, ik vind de persoonlijke toelichtingen en interacties erg waardevol. Niet te veel schriftelijk afdoen

- [21:49] L.M. Verdouw
  Dank allen, ik sluit af.

6 Verslag tweede bijeenkomst Denktank (b)

Datum	:	maandag 12 oktober 2020	
Tijd:	:	van 19:30 tot 21:30	
Locatie	:	online, via Microsoft Teams	
Aanwezigen	:	Mette Corsel	Projectleider, gemeente Gouda
		Christiaan Kwantes	Verkeerskundige GoudappelCoffeng
		Rob Ogink	Beleidsmedewerker OV, gemeente Gouda
		Paul Weststrate	Voorzitter, Awareness
		Jim Pedd	Verslaglegging, Awareness
		René van den Broek	Wijkteam Goverwelle
		Kees Codée	Driestar Educatief
		Jan Willem Fortuin	ROVER Gouda
		Wim van den Hoeven	Wijkteam Oost
		Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
		Michel van Lookeren	GAB Gouda
		Gerard Overkamp	Gouda Sterk aan de IJssel, Platform Binnenstad en haar randen
		Marie-Louise Pierson	Bewonersplatform Binnenstad
		Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijck
		Hans du Pré	Wijkteam Korte Akkeren en Werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
		Jaap van Rijn	Stichting Gouda Sint-Jan, culturele en toeristische instellingen
		Jaap Rijnsburger	Fietsersbond
		Jan Willem Eelkman Rooda	Wijkteam Nieuwe Park
		Maurice Simons	VGSO
		Niek van der Sprong	Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
		Willem Jan van Tilborg	Bewoners IJssellaan
		Sidney Verkade	MBO Rijnland
		Frank van der Voordt	Netwerk Achterwillens
		Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat
		Jeroen van Walstijn	Wijkteam Gouda Noord
Afwezigen	:	*Niemand heeft zich afgemeld.*	
		Ineke Verkaaik- Hogervorst	Historisch platform Gouda
		Artur Rebelo	Groene Hart Ziekenhuis
		Lute-Geert Verdouw	Driestar college
		Wilco Spek	Wijkteam Kadebuurt

Ineke Woudenberg	Platform Binnenstad en haar randen (wordt vertegenwoordigd door Gerard Overkamp)
Marloes Liem-Mulder	Leefbaarheid wijkvereniging Westergouwe

1. Mededelingen

De voorzitter heet de deelnemers welkom en legt uit dat dit een inhaalsessie is. Vorige keer konden we de wensbeelden voor voetgangers, fietsnetwerk en het autonetwerk behandelen. Daarmee zijn er nog een aantal wensbeelden over, die we vanavond behandelen. De voorzitter vraagt aanwezigen de chatfunctie zo min mogelijk voor onderlinge discussies te gebruiken, omdat anderen het ofwel niet kunnen lezen (omdat ze in de meeting zitten) of dat het te veel afleidt. Dus graag wat er toe doet inbrengen in het gezamenlijke overleg.

- Anja Lelieveld vraagt de voorzitter toe te lichten wat met het huiswerk gebeurt. De voorzitter zegt dat hij geprobeerd heeft om dat in een mail uit te leggen. Tijdens de sessie is het van belang hoofd- en bijzaken zoveel mogelijk te scheiden, om discussies zoveel mogelijk te stroomlijnen. Het gebeurt dat iemand reacties wil van een aantal denktankleden voor de volgende bijeenkomst en daarvoor een mail aan allen stuurt. Wie zich geroepen voelt, moet dan ook vooral reageren op de e-mail. Het is wel aan degene die het gesprek begonnen is en daarmee als 'eigenaar' wordt beschouwd, om in de eerstvolgende sessie in essentie over te brengen wat onderling is uitgewisseld.
  Mevrouw Lelieveld vraagt vervolgens hoe de gemeente met alle reacties omgaat. De voorzitter zegt dat als een mail of vraag aan de gemeente gericht is, het aan de gemeente is om daar op te reageren.
  Soms is sprake van een verzoek om een bilateraal of vertrouwelijk overleg. Dat laatste kan niet; we willen het proces open en transparant houden. Dat eerste kan wel als iets niet onmiddellijk voor de groep interessant is. Denk daarbij aan een specialist als Jaap van Rijnsburger van de fietsersbond die iets eerst wil sonderen bij de gemeente. Als de uitkomst daarna maar wel weer met de groep wordt gedeeld.
  Mette Corsel vertelt dat de gemeente naar de alternatieve routes die in het huiswerk zijn ingebracht kijkt en die door zal rekenen. De gemeente doet dus haar best om zoveel mogelijk antwoord te geven op vragen. Behandeling kan even duren, omdat er veel verzoeken en ideeën zijn opgestuurd.

2. De agenda

Christiaan Kwantes, verkeerskundige van GoudappelCoffeng presenteert de agenda van de avond:

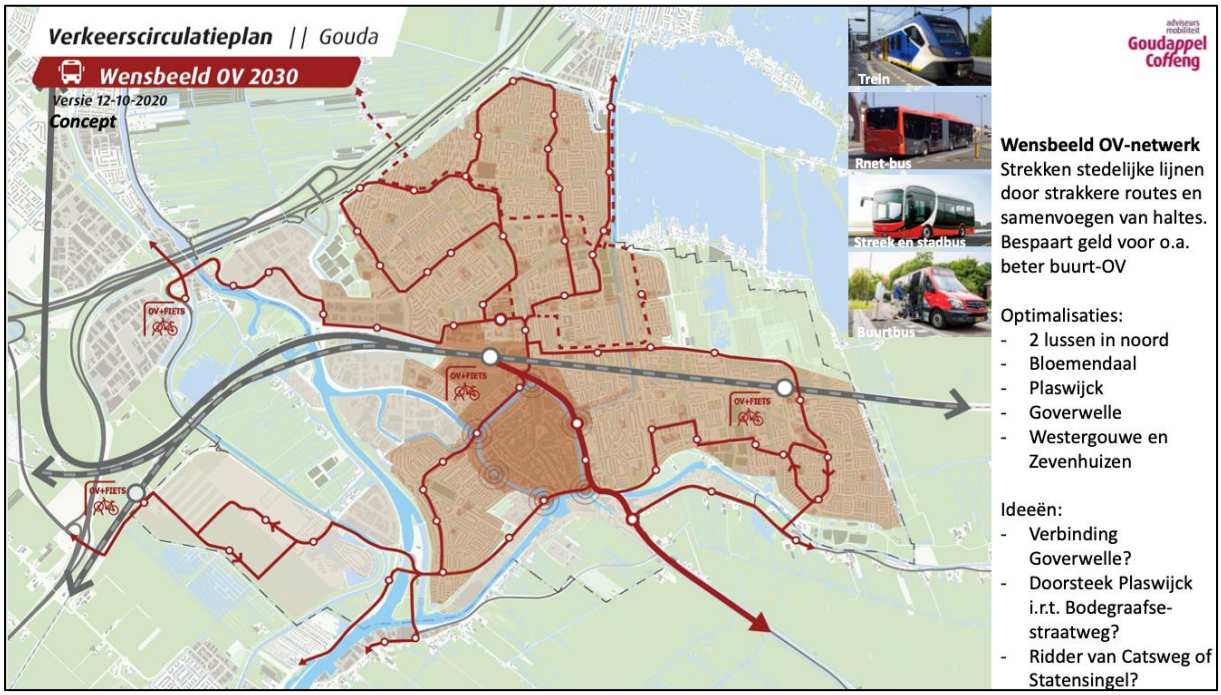
- Opening door voorzitter Paul Weststrate
  - Waar staan we in de inhoudelijke samenwerking, door Christiaan Kwantes
  - Toelichting wensnetwerken, door Christiaan Kwantes

- Eerste voorschot richting vervolg: maatregelpakketten, door Christiaan Kwantes
- Vragen en discussie

- Afsluiting met conclusies en vervolgafspraken

3. De resterende wensbeelden

Christiaan Kwantes geeft een doorkijkje naar de rest van het proces. Bovendien laat hij een nieuwe versie van de veelbesproken verkeerssituaties in Gouda zien. De heer Kwantes vertelt dat het verkeer in Gouda de afgelopen jaren behoorlijk veranderd is. Het zou goed zijn om ruimte te maken voor fietsers en voetgangers, maar ook voor het openbaar vervoer als duurzame alternatieven voor de auto.



Om tot een goed OV-netwerk te komen, is het volgens Christiaan Kwantes van belang te beseffen dat elke vorm van openbaar vervoer weer andere eisen heeft. Treinverkeer is de grootste trap en bedoeld voor snelle reizen tussen belangrijke knooppunten. Dat geldt ook voor de R-Net buslijnen, die relatief minder tussenstops maken dan bijvoorbeeld de stedelijke buslijnen. De meeste stops maakt de buurtbus. Belangrijk is ook om ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Zo kan je denken aan knooppunten met OV-fietsen. Door dit soort strakke routes en het samenvoegen van haltes, realiseer je volgens de heer Kwantes besparingen, die het mogelijk maken om andere delen van Gouda een beter OV te geven. Voor het OV zou aan het einde van de Plaswijckweg een doorsteek richting de Reeuwijkse Randweg gemaakt kunnen worden.

N.B. toegevoegd op verzoek van de heer Fortuin ter verduidelijking: “Dit hangt af van de vervoersmaatschappij die OV-routes voorstelt aan de concessieverlener (de Provincie Zuid-Holland). De Gemeente Gouda kan als wegbeheerder daarop invloed uitoefenen via de

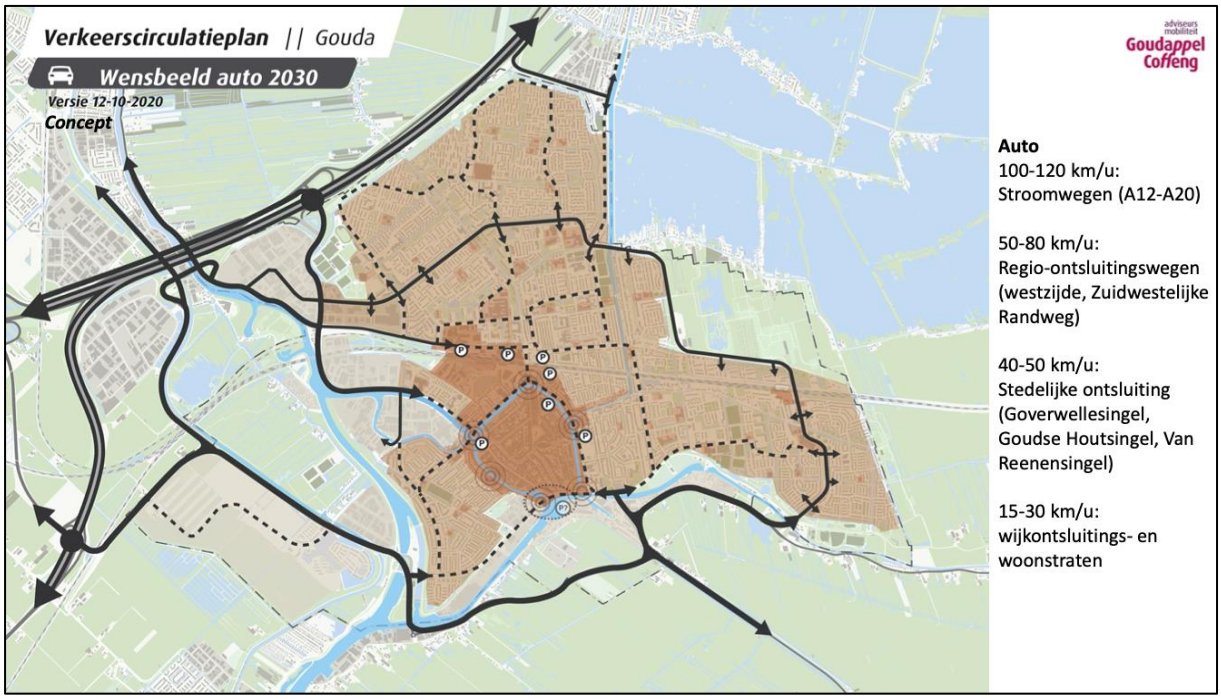
Stuurgroep die elk jaar dienstregelingen voor Zuid Holland Noord vaststelt. Daaraan dient de Gemeente zich te houden."

- Martin Pohlkamp heeft twee vragen. Hij ziet in verschillende media dat er de nodige discussie is over de toekomst van het openbaar vervoer. Deskundigen zeggen nu dat maatwerk de toekomst is en dat vaste netwerken met vaste haltes minder interessant zijn. De tweede vraag gaat over de buurtbus: is dat concept niet wat achterhaald, gezien het geringe aantal mensen dat er gebruik van maakt?
  De heer Kwantes antwoordt dat het goed kan dat de accenten gaan verschuiven in het OV, maar dat de kans groot is dat bijvoorbeeld sterke stadslijnen en de R-lijnen blijven bestaan. Wat de tweede vraag over de buurtbus betreft, legt de heer Kwantes uit dat het goed mogelijk is dat buurtbussen enkel nog vraagafhankelijk gaan rijden. Hij schetst een beeld van mensen die met een mobiele app een bus kunnen aanvragen.
- Niek van der Sprong vraagt of mensen in de toekomst nog wel gebruik zullen maken van de bus. Dat gebruik loopt volgens hem nu al terug en de vraag is of de bus grote investeringen nog rechtvaardigt. Bovendien vormen grote buslijnen een zware belasting voor de singels.
- Maurice Simons ziet in het wensbeeld dat er sprake is van meer fijnmazigheid, waar hij erg tevreden over is. Maar hij mist in het wensbeeld een ontsluiting van de westkant van Gouda, onder meer van het natuurgebied daar. Hij zou graag willen zien dat er vanuit het sluizencomplex een lus komt richting de Gouwe.
  De heer Kwantes vertelt dat het OV soms ingewikkeld is. Eigenlijk zou je alles wel willen ontsluiten, maar de kosten zijn hoog en als weinig mensen gebruik maken van een bepaalde route, heeft het geen zin om daar in te investeren. Het is een lastig spanningsveld, waar men goed naar moet kijken.
- Jan Willem Eelkman Rooda ziet spanningen tussen de fiets en het openbaar vervoer, met name in smalle straten als de singels. Het gaat dan om drukke lijnen, waarbij de fietsers last hebben van het gedrag van buschauffeurs.
  Volgens de heer Kwantes is een van de oplossingen daarvoor het ontvlechten van de verschillende systemen. Maar tegelijk zijn de singels aantrekkelijk om het OV over te laten rijden. Er zijn dus andere oplossingen nodig. Als voorbeeld van hoe het zou kunnen, haalt de heer Kwantes Leiden aan. Daar is afgesproken dat bussen de fietsers niet meer inhalen op bepaalde trajecten. Als straks de wensbeelden over elkaar liggen, kunnen dit soort conflicten meer aandacht krijgen.
- Jan Willem Fortuin mist in de gesprekken de ontsluitingseis van de provincie. Tachtig procent van de woonadressen moet binnen 500 meter van een halte liggen. Daarvoor zijn cirkels van 350 meter om elke halte voldoende om te zien er wel voldoende dekking is. De heer Kwantes zegt toe dit te zullen controleren.
- Jaap Rijnsburger haakt nog in op het punt van de heer Jan Willem Eelkman Rooda. Het gedrag van de fietser behoeft ook aandacht. Inderdaad denkt hij dat het ontvlechten van modaliteiten een oplossing kan zijn, maar voor Gouda geldt dat dit vaak niet kan. De ruimte daarvoor is beperkt. De fietsersbond vraagt daarom speciale

aandacht voor een weg-inrichtingsstandaard, zodat de bus en fietser op dezelfde wegbreedte kunnen. De Groen van Prinsterersingel is momenteel deels gedeeld en deels met fietsstroken gemaakt; de fietsstroken werken daar totaal niet. Er zijn volgens de heer Rijnsburger een boel situaties waarin straten vanwege ophoging een herinrichting krijgen en daar is een goede standaard voor nodig.

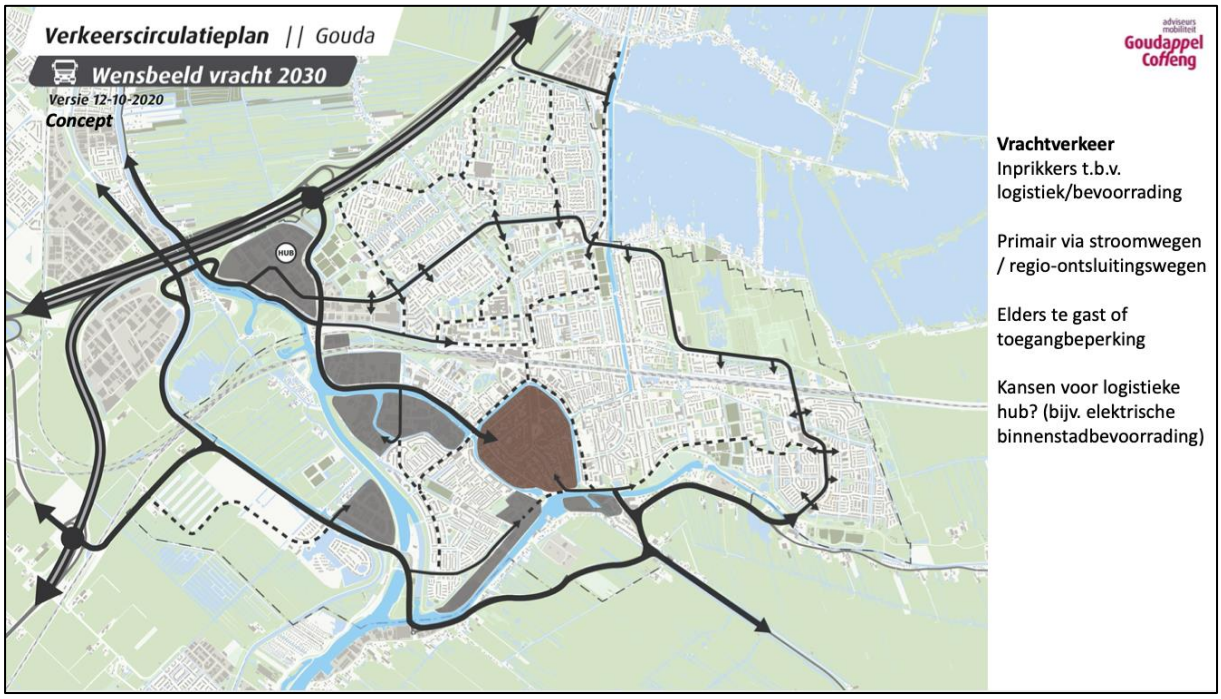
Het is 20:23 en de voorzitter last een korte pauze van vijf minuten in. Om 20:29 hervat de voorzitter de bijeenkomst.

- Jan Willem Fortuin geeft aan in het OV-wensbeeld een buslijn te missen die over de Koningin Wilhelminaweg rijdt, tot aan de Nieuwe Gouwe en dan richting de Kattensingel. Het voornemen is om daar ook een buslijn te laten lopen, zodat ook dit gebied beter ontsloten is.
  Niek van der Sprong vertelt dat hij het gevaarlijk vindt om de normen van de provincie zomaar over te nemen. De situatie zou moeten bepalen hoeveel bushaltes er nodig zijn, niet een norm die van bovenaf is opgelegd. Hij legt verband met het plan voor de supermarkt aan de Fluwelensingel waar bewoners erg sceptisch over zijn.
  De voorzitter reageert dat de kans natuurlijk klein is, dat de gemeente kan afwijken van deze provinciale norm.



Christiaan Kwantes gaat door naar het volgende wensbeeld, dat zich focust op vrachtverkeer. Maar voordat hij daar aan toekomt, wil hij eerst het wensbeeld auto 2030 laten zien, omdat er een duidelijke koppeling tussen de twee zit. Het vrachtverkeer zal voor een deel over dezelfde wegen rijden. De nota Vrachtverkeer 2008/2009 krijgt een update.

- Anja Lelieveld ziet aan de noordkant van bovenstaand wensbeeld dat er een dikkere lijn vanaf de A12 naar het water loopt. Daar gaat de weg twee kanten op, naar links en naar rechts. Aan beide kanten eindigt de weg in een stippellijn. De vraag is wat daar de bedoeling van is.
  Volgens de heer Kwantes is hier sprake van een spanningsveld. De Reeuwijkse Randweg is ooit aangelegd om het doorgaand verkeer in Reeuwijk te verminderen, maar er gaat nu ook veel ander verkeer over. In dit wensbeeld is het zo dat de Bodegraafsestraatweg een lichtere functie zou moeten hebben. Dit is een knelpunt en de hoop is dat we dit kunnen oplossen. Bovendien noemt de heer Kwantes de verkeerssituatie op de Bodegraafsestraatweg en de Joubertstraat zorgelijk. Dit naar aanleiding van een goede aanvullende bestudering van de verkeerssituatie daar.
  Mette Corsel merkt nog op dat het definitief maken van verbindingen voor de volgende keer op de agenda staat. Er zal daarbij onder meer aandacht zijn voor de Bodegraafsestraatweg en voor Plaswijck. Hij bevestigt desgevraagd nogmaals dat het door de bewonersvereniging Bodegraafsestraatweg voorgestelde alternatief zal worden doorgerekend zodat hierover een knoop kan worden doorgehakt.
- Jan Willem Fortuin vraagt of het niet slimmer is om de huidige N207 aan de westkant van Westergouwe te leggen.
  De heer Corsel licht daarop de scope van het verkeerscirculatieplan uit. Het is de bedoeling om gezamenlijk na te denken over maatregelen tot 2030 in het bestaande wegennetwerk. Eventueel nieuwe rondwegen ten oosten en zuiden van Gouda zijn voor de nog langere termijn. Wel zou een paragraaf in het verkeerscirculatieplan met een doorkijkje voorbij 2030 een goed idee zijn. Dat zijn dan wensen, geen expliciet aangedragen maatregelen.
  Willem Jan van Tilborg vindt het in elk geval niet wenselijk om de N207 dwars door een restveengebied te laten lopen, terwijl er nu een weg is die veel meer in een verstedelijkte omgeving ligt.



Christiaan Kwantes hervat zijn presentatie. Bovenstaande dia laat vooral zware structuren aan de west- en zuidkant van Gouda zien. De vrachtwagenstructuren lijken volgens hem op die van de auto's. De gebieden die in het bijzonder een logistieke functie hebben, liggen vooral aan de westkant van de stad. Hier komt zwaar verkeer, dat voor een deel goederen verder de stad in moet afleveren. Het is volgens de heer Kwantes logisch om na te denken over aangepaste vormen van stadslogistiek. Daarvoor lijkt het slim om op een locatie vlakbij de snelweg een hub aan te leggen, met overslagfunctie. Daar kunnen goederen worden overgeladen op andere, kleinere vormen van transport, zoals elektrisch vervoer. Dit zou de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van Gouda ten goede kunnen komen.

- Maurice Simons vindt het een heldere kaart. Hij ziet graag ook een accent bij de winkelcentra Goverwelle en Plaswijck. Zij krijgen ook vrachtverkeer voor de bevoorrading te verwerken.
- Jaap Rijnsburger heeft ook een aanvulling voor de kaart. Het industriegebied op de Schielands Hoge Zeedijk staat wel aangegeven, maar er staat geen weg of route bij. Terwijl het gebied ontsloten is door een eenrichtingslus, die van de Rotterdamsebrug over de Schielands Hoge Zeedijk langs de industrie loopt. Bij Croda maakt de lus een scherpe bocht naar links en vervolgens terug over de Rotterdamseweg. Over die Schielands Hoge Zeedijk loopt ook een recreatieve fietsroute. Maar volgens de heer Rijnsburger hebben fietsers er geen problemen mee dat de weg ook voor vrachtwagens is. Het is voor hen namelijk een eenrichtingsweg, waardoor de situatie behoorlijk overzichtelijk is.
- Willem Jan van Tilborg vraagt of touringcars voor toeristen ook tot de categorie vrachtverkeer behoren. De heer Kwantes bevestigt dat. Vervolgens merkt de heer Van Tilborg op dat hij een pijl richting de Fluwelensingel mist. Klein Amerika is een belangrijke opstelplek voor touringcars, met name als er evenementen plaatsvinden.

Bovendien staat er in het gebied een supermarkt gepland, die ook bevoorrading behoeft, waardoor er dus op de Fluwelensingel een pijl moet lopen die deze kant op gaat. Lang niet alle bewoners zijn blij met de komst van deze supermarkt, vooral door de mogelijk verkeers-aantrekkende werking.

- Hans du Pré vindt de pijl die vanaf de Nieuwe Veerstal bij de Oosthaven loopt hoopgevend. Hij denkt dat dit rust zou kunnen geven op de Nieuwe Veerstal-route, vooral als het vrachtverkeer het centrum alleen nog maar vanaf die oostzijde en niet vanaf de Rotterdamseweg mag naderen. Het is nadrukkelijk niet de wens van de heer Du Pré om de binnenstad vanaf twee zijden toegankelijk te houden. Dit vooral omdat er een mogelijkheid is om het gebied tussen de Oosthaven en Mallegatsluis te verbinden met de rivier. Tegelijk moet het centrum wel goed bereikbaar blijven voor bevoorrading.
  De heer Kwantes bevestigt dat het gebied inderdaad andere kwaliteiten heeft dan alleen die van vrachtverkeer bedienen.
  De heer Du Pré zegt tot slot dat de markt bereikbaar moet blijven vanaf de zuidkant van de stad. Hiervoor is in het wensbeeld de zuidoostkant beschikbaar en dat is bemoedigend.
- Martin Pohlkamp onderstreept nog het punt van de heer Maurice Simons. Het is van belang om de grote winkelcentra mee te nemen, ook die in Plaswijck.
- Niek van der Sprong komt nog even terug op de supermarkt. Volgens hem zijn de toeleveringsbedrijven van supermarkten de nieuwe multinationals. Er zou wel een tegenprestatie mogen komen van dat soort bedrijven. De oplossingen die nu voor liggen, zijn ook ten gunste van het grootkapitaal. De heer Van der Sprong verwacht dan ook een structurele oplossing voor alle winkelcentra.
  De voorzitter wijst op het idee voor een hub met overslag, zodat grootschalig verkeer overgaat in kleiner verkeer.
- Anja Lelieveld rekent ook zwaar landbouwverkeer tot de categorie ‘vrachtverkeer’. Ze heeft het dan over grote tractoren met enorme laadbakken. Mevrouw Lelieveld wil graag weten of de belastbaarheid van een weg onderdeel van de berekeningen is. Sommige straten hebben erg last van dit type verkeer, dat zorgt voor trillingen en bewegingen van de huizen die op een slappe veenbodem staan.
  Mette Corsel vertelt dat gesprekken plaatsvinden met ondernemers van de binnenstad over stadslogistiek. Het zou kunnen dat de gemeente uiteindelijk een zone aanwijst in de binnenstad waar je alleen met elektrische voertuigen mag komen. Dan heb je waarschijnlijk wel een hub als overslagpunt nodig. Wat de belasting van wegen betreft, is er een afdeling binnen de gemeente die waarschijnlijk wel kan achterhalen welke wegen welke belasting kunnen hebben. De gemeente komt hier op terug.
- Marie-Louise Pierson meldt dat er ook trillingen in de binnenstad zijn als gevolg van zwaar stadsverkeer. Heel wat huizen zijn niet onderheid, waardoor de binnenstad grote overlast ondervindt aan het zware verkeer. Wat haar betreft is een overslaghub aan de rand van de stad een goed idee: er is in de binnenstad nauwelijks ruimte op de smalle straten voor de grote vrachtwagens. Wel moet gebruik van de

hub verplicht zijn, anders vreest zij dat we niet hierop kunnen rekenen als oplossing voor het zware vrachtverkeer in de binnenstad.

- Jaap van Rijn vraagt of de venstertijden die nu in de binnenstad gelden ook in het plan staan.
  De heer Kwantes vertelt dat trillingen als gevolg van zwaar vrachtverkeer meespelen in de wensbeelden, evenals eventuele gewichts- en lengtebeperkingen.
  De heer Corsel zegt dat een autoluwe binnenstad op de planning staat voor de volgende sessie. Daar horen venstertijden in thuis. Om te stimuleren dat mensen elektrische voertuigen gebruiken, zouden aparte venstertijden daar interessant voor kunnen zijn.
- *De heer Fortuin heeft problemen met zijn microfoon. Daarom draagt hij via de chat het volgende bij:*

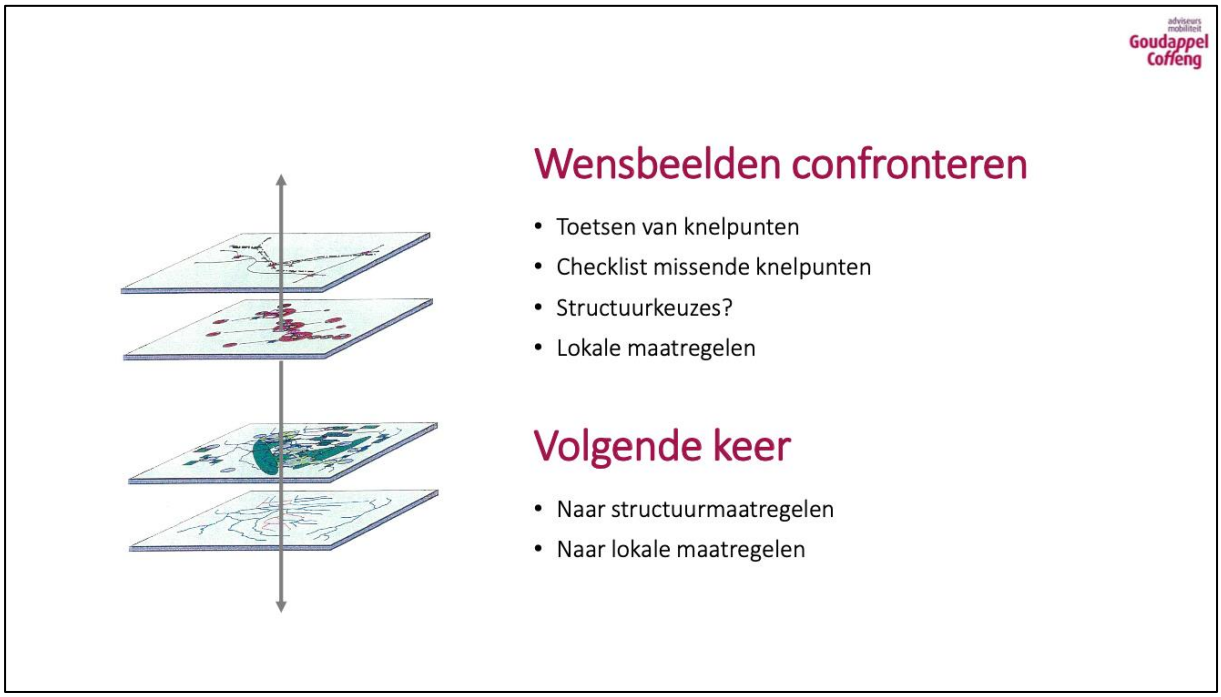
CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:01]: De stippellijnen verwarren het gesprek. Zijn de dikke lijnen aanrijdroutes?

Dat is volgens de heer Kwantes het geval. De dikke doorgetrokken lijnen zijn de doorvoerroutes. Stippellijnen zijn routes van een lagere orde, voor de lokale ontsluiting.

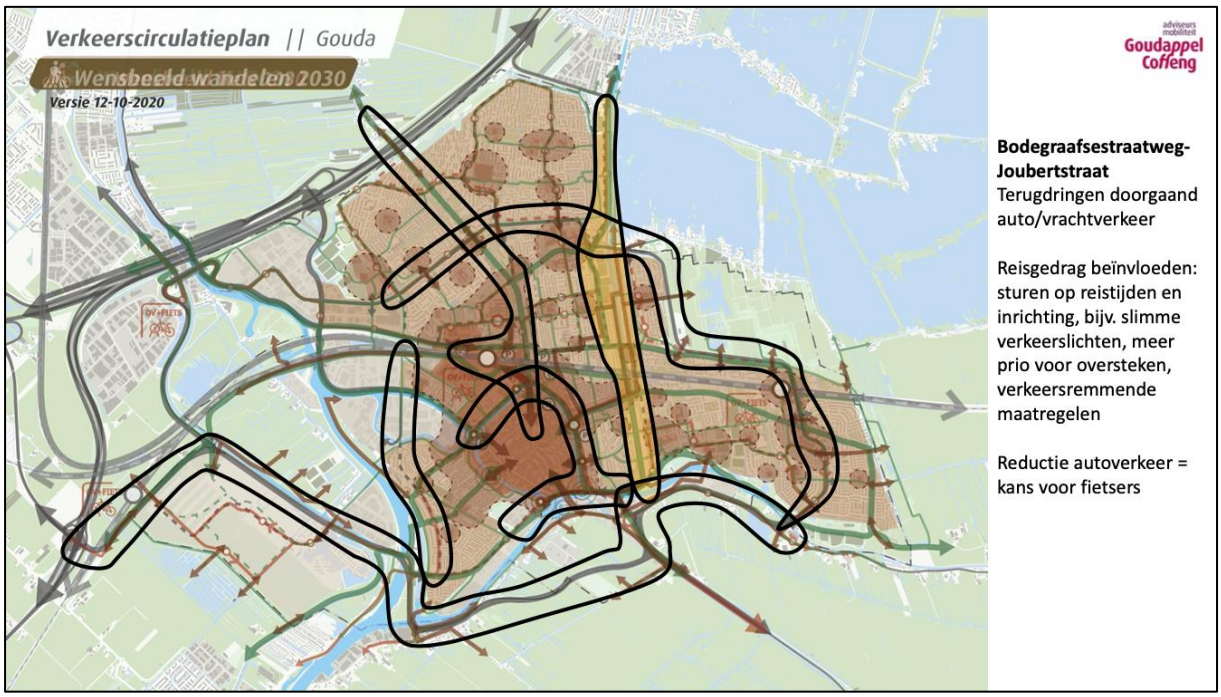
CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:03]: Hoe zit het dan met bussen?

Volgens de heer Kwantes behoren die in theorie ook tot de categorie ‘vrachtverkeer’, al kan hij zich ook voorstellen dat bussen soms andere routes moeten rijden om mensen op bepaalde locaties op te halen.

- Marie-Louise Pierson merkt op dat elektrisch verkeer niet per definitie licht verkeer is. Een elektrische vrachtwagen is volgens haar zwaarder dan een gewone vrachtwagen, vanwege de accu’s.
- Willem Jan van Tilborg vraagt of het mogelijk is om bij een vervolgsessie scherp te hebben wat de normen zijn voor wegdekken et cetera.
- Marie-Louise Pierson zegt dat de zwaarte van vrachtverkeer niet zozeer het probleem is. Volgens haar heeft het eerder te maken met de combinatie van zwaar verkeer met snelheid. Van een vrachtwagen die stapvoets rijdt heb je weinig last, rijdt een vrachtwagen sneller, dan is de overlast groter.
- Niek van der Sprong is benieuwd wat de ondernemers hiervan vinden. Hij vermoedt dat er tegenstrijdige ideeën zullen bestaan over de overslag.
- Anja Lelieveld wil onderstrepen dat het probleem van snel rijdend, zwaar vrachtverkeer, ook geldt voor de Bodegraafsestraatweg.



Aangezien er geen vragen meer zijn, gaat Christiaan Kwantes om 21:08 verder met zijn presentatie. Hij licht toe hoe het proces verder gaat met betrekking tot maatregelpakketten. Hij geeft een aantal voorbeelden van hoe dit straks zou kunnen werken. Door alle wensbeelden over elkaar te leggen, wordt zichtbaar waar die te verenigen zijn, en waar conflicten ontstaan. Om die conflicten op te lossen, zal de Denktank keuzes moeten maken.



Christiaan Kwantes licht bovenstaande toe, waarin routes / corridors zijn omlijnd tot clusters met samenhangende conflicten. Hij geeft aan dat in het geel gemarkeerde (voorbeeld)gebied

de mogelijkheid bestaat om het auto- en vrachtverkeer terug te dringen. Dat biedt dan weer kansen voor de fietser.

- Martin Pohlkamp vertelt dat er hiermee een belangrijk knelpunt naar voren komt. De Bloemendaalseweg is nu een belangrijke fietsroute en de Burgemeester van Reenensingel een belangrijke autoweg. De kruising vormt nu al meer dan een decennium een knelpunt. De fietser vindt dat de fietser voorrang heeft en de automobilist vindt dat de auto voorrang verdient. Wie krijgt nou daadwerkelijk voorrang? En belangrijker nog: wie gaat dit beslissen?
  Mette Corsel legt uit dat in het verkeersmodel een optimum kan worden gezocht voor de tegenstrijdige belangen van groentijd voor de kruisende stromen fietsers en auto's. Wellicht moet er meer gebeuren dan verkeerslichten kunnen bieden, zoals een ongelijkvloerse ontvlechting. De vraag is in hoeverre dat past binnen het gemeentelijk beleid, aangezien de gemeenteraad meer nadruk legt op duurzame vervoerswijzen. De gemeenteraad beslist uiteindelijk.
- Het lijkt Marie-Louise een goed idee om ervoor te zorgen dat een route zoals over de Bodegraafsestraatweg, die aantrekkelijk is omdat het de kortste verbinding vormt, zo wordt ingericht dat het juist langer duurt. Zo dwing je het verkeer tot het gebruiken van andere routes.

Christiaan Kwantes geeft een doorkijkje naar de derde sessie. Dan wil hij kijken of de groep per cluster maatregelpakketten kan bedenken.
Om 21:25 is het tijd voor de rondvraag.

- Anja Lelieveld wil de laatste metingen van verkeer die in Gouda zijn verricht, ontvangen.
- Frank van der Voordt zegt dat uit metingen volgens hem blijkt dat 20% van het doorgaande verkeer van buiten Gouda afkomstig is. De rest komt uit Gouda zelf. Maatregelen zijn dan ook mooi, maar de heer Van der Voort waarschuwt voor het waterbed-effect, waarbij verkeer dat uit de ene straat verdwijnt, zich verplaatst naar andere straten. Is dat waterbedeffect er en houdt GoudappelCoffeng hier rekening mee?
  De heer Kwantes vertelt dat men hier zeker rekening mee houdt. Maar hij zegt dat er ook het fenomeen van verdampend autoverkeer is. Een deel van het autoverkeer dat ergens weg zou moeten, hoeft niet per se een andere route te kiezen maar kan een andere vervoerwijze kiezen. Als er een aantrekkelijk alternatief is, bijvoorbeeld een goede en veilige fietsroute.
  De heer Van der Voordt wijst er op dat verkeershinderende maatregelen er ook toe kunnen leiden dat hetzelfde autoverkeer voor minder hinder zorgt. Een lagere snelheid maakt het mogelijk om even veel verkeer te verwerken, maar met minder ervaren verkeershinder.
- Martin Pohlkamp wil positief eindigen: deze maatregelen zijn al beschreven en dat betekent dat het allemaal mogelijk zou moeten zijn. Daarvoor verwijst hij naar rapporten van de afgelopen drie jaren.

- Hans du Pré vraagt of kaartmateriaal uit het mobiliteitsplan dat hoort bij bepaalde zaken - zoals het doorgaande verkeer over de Veerstalroute - ook beschikbaar kan zijn bij een volgende sessie.

Om 21:33 rondt de voorzitter de bijeenkomst af.

-- EINDE --

AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

7 Verslag derde bijeenkomst Denktank

Datum	:	dinsdag 27 oktober 2020	
Tijd:	:	van 19:30 tot 21:45	
Locatie	:	Goudse Sint-Jan	
Aanwezigen	:	Mette Corsel	Projectleider, gemeente Gouda
		Christiaan Kwantes	Verkeerskundige Goudappel Coffeng
		Marco de Baat	Verkeerskundige, Goudappel Coffeng
		Paul Weststrate	Voorzitter, Awareness
		Jim Pedd	Verslaglegging, Awareness
		René van den Broek	Wijkteam Goverwelle
		Kees Codée	Driestar Educatief
		Jan Willem Eelkman Rooda	Wijkteam Nieuwe Park
		Jan Willem Fortuin	ROVER Gouda
		Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
		Michel van Lookeren	GAB Gouda
		Gerard Overkamp	Gouda Sterk aan de IJssel
		Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijck
		Hans du Pré	Wijkteam Korte Akkeren en Werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
		Jaap van Rijn	Stichting Gouda Sint-Jan
		Jaap Rijnsburger	Fietsersbond
		Maurice Simons	VGSO
		Niek van der Sprong	Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
		Lute-Geert Verdouw	Driestar College
		Frank van der Voordt	Netwerk Achterwillens
		Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat
		Jeroen van Walstijn	Wijkteam Gouda Noord
Digitaal	:	Rob Ogink	Beleidsmedewerker OV, Gemeente Gouda
		Marie-Louise Pierson	Bewonersplatform Binnenstad
		Willem Jan van Tilborg	Bewoners IJssellaan
Afwezigen	:	Marloes Liem-Mulder	Wijkvereniging Westergouwe
		Wim van der Hoeven	Wijkteam Oost
		Artur Rebelo	Groene Hart Ziekenhuis
		Wilco Spek	Wijkteam Kadebuurt

Ineke Verkaaik-Hogervorst	Historisch Platform Gouda
Sidney Verkade	MBO Rijnland

1. Mededelingen

De voorzitter heet de deelnemers welkom. Drie deelnemers doen vanuit huis mee. Zij doen dat via Microsoft Teams en die beelden worden op een scherm voorin de zaal geprojecteerd.

Er zijn veel mails gewisseld, zowel onderling als naar de voorzitter of de heer Mette Corsel van gemeente Gouda. De voorzitter licht nogmaals toe wat hij ook in mails heeft ingebracht, dat het er vooral omgaat dat in de bijeenkomsten wordt ingebracht wat er toe doet (zie zijn mails hierover). Dat is voorwaarde om met meer wederzijds begrip tot zoveel mogelijk consensus te komen, om uiteindelijk een gedragen gezamenlijk standpunt over maatregelenpakketten te formuleren voor de wethouder en de gemeenteraad.
Tijdens deze sessie behandelen we onder meer de corridors die ertoe doen in de verkeerscirculatie. Tot slot vraagt de voorzitter de deelnemers uiterlijk morgen (28 oktober) te reageren op de conceptverslagen van sessies 2a en 2b.

- Michel van Lookeren vindt het als blinde een uitdaging om met kaarten te werken. Hij mist in het geheel nog een routeplan gehandicaptenkaarten en zou graag willen weten hoe hij het beste in het proces de belangen van mensen met een beperking kan helpen borgen.
  Christiaan Kwantes stelt voor een-op-een de diepte in te gaan hierover.
  Mette Corsel vult aan dat het gemeentelijk beleid is om de hele openbare ruimte toegankelijk te maken voor iedereen, op alle mogelijke manieren. In het kader van het verkeerscirculatieplan zal er minder gesproken worden over het detailniveau, maar het is en blijft een belangrijk aandachtspunt dat in de uitwerking zeker aan bod komt.
  Hans du Pré vult aan dat de belangen van mensen met een beperking wel goed geborgd zijn bij nieuwe plannen, maar dat ze ook aan de orde moeten komen bij bestaande voorzieningen, waar dat niet op orde is. Hij vindt het van belang om te zien waar de hiaten zich bevinden en welke in het kader van het verkeerscirculatieplan hersteld kunnen worden.

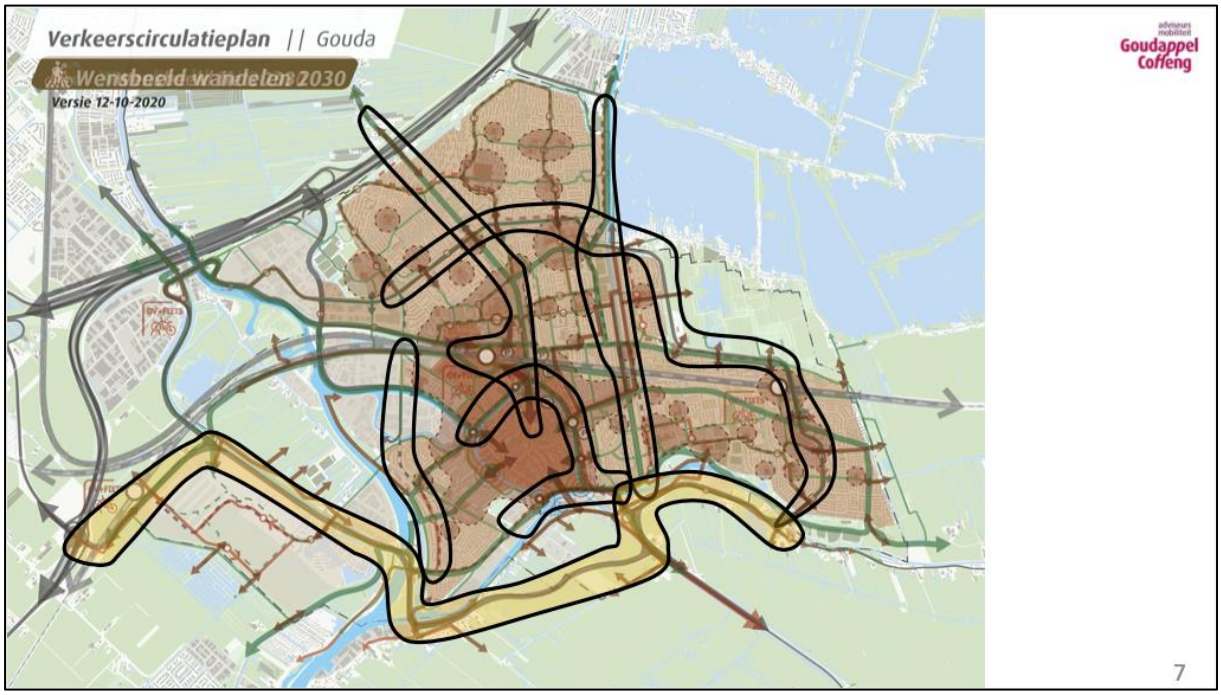
2. De agenda

Christiaan Kwantes, verkeerskundige van Goudappel Coffeng presenteert de agenda van de avond:

- Opening door voorzitter Paul Weststrate
  - Eerdere verslagen (2a en 2b) door voorzitter Paul Weststrate (in opening behandeld)
  - Werken in de richting van maatregelenpakketten
  - Vragen en discussie
- Afsluiting met tussenconclusies en vervolgafspraken

3. Richting maatregelenpakketten

Christiaan Kwantes geeft allereerst een doorkijkje naar de rest van het proces. Daarna legt hij uit dat er twee soorten maatregelenpakketten zijn. Er zijn pullmaatregelen, waarbij een aantrekkelijke structuur gemaakt wordt voor autoverkeer om dat te verleiden via bepaalde routes te rijden. Die zijn vooral gericht op regionaal verkeer in het zuiden van de stad en het stedelijke verkeer in het noorden. Ook zijn er pushmaatregelen die duidelijk moeten maken dat geen doorgaand verkeer gewenst is op bepaalde wegen. De rest van de presentatie is door de heer Kwantes in blokken opgedeeld, waarbij telkens een cluster uitgelicht wordt ter bespreking met de Denktank.
N.B. bij het op elkaar leggen van de wensbeelden komt de titel-tekst 'wensbeeld wandelen 2030' steeds zichtbaar bovenop, dat is echter niet de titel van de getoonde afbeelding



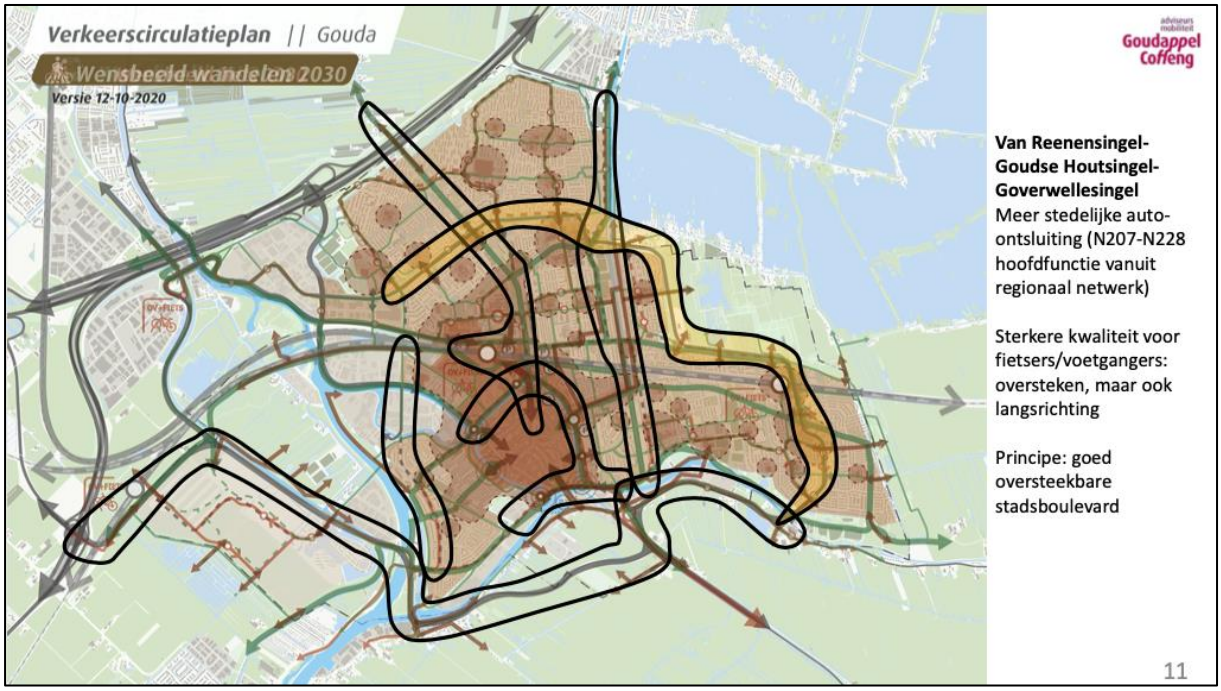
Cluster: N207 en Zuidwestelijke randweg

Voor dit cluster geldt volgens Christiaan Kwantes dat 'niets doen' geen optie is: er zijn maatregelen nodig. Een idee is om met de maatregelen ook de randwegfunctie te versterken en daarmee het doorgaand verkeer in Gouda terug te dringen. Daarvoor kunnen rotondes naar kruispunten met verkeerslichten omgebouwd worden, omdat deze meer capaciteit hebben dan rotondes. Ook geldt dat capaciteitsuitbreiding van (andere) rotondes een belangrijke optie is, en dat goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers van groot belang is. Compleet nieuwe infrastructuur is helaas geen optie. Dat valt niet alleen buiten de scope van het verkeerscirculatieplan, ook duurt het ontzettend lang – soms wel decennia - om zoiets voor elkaar te krijgen. Het is effectiever om nu in te zetten op andere maatregelen.

- Martin Pohlkamp vraagt hoe de provincie tegenover maatregelen op de N207 staat. Daarvan werd twee sessies geleden al verteld dat er overleg over is.
  Mette Corsel zegt dat de gesprekken in twee delen op te splitsen zijn. Voor de N207 ter hoogte van Westergouwe wordt al nagedacht over oplossingen; hier zijn al ontwerpen van kruispunten voor klaar. Er moet een bestuurlijke overeenkomst komen met onder meer een kostenverdeling. Dat gesprek vindt op korte termijn plaats. Voor het gedeelte op de Zuidwestelijke randweg geldt dat een studie is verricht door gemeente Gouda, met als conclusie dat maatregelen nodig zijn. Dat is bij de provincie onder de aandacht gebracht.
  De heer Pohlkamp wil graag weten of de provincie het dan wel ziet zitten om de Krimpenerwaard-stroom links buitenom Gouda te leiden (dus via de ZWR en N207 richting A12).
  Volgens de heer Corsel zou daar wel over gesproken kunnen worden, maar moet de Zuidwestelijke randweg dan wel robuust genoeg zijn om meer verkeer op te vangen. Bovendien moeten de mensen uit gemeente Krimpenerwaard dan om gaan rijden en dat is een politieke afweging. Uiteindelijk is dat aan de provincie, want die is als regionaal wegbeheerder verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van gemeentes.
- Anja Lelieveld meldt dat de politiek zich tot nu toe afhoudend heeft getoond in het nemen van maatregelen die de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard mogelijk negatief zullen beïnvloeden.
- Jan Willem Fortuin vraagt waarom de Krimpenerwaard daar niet blij mee zou zijn. Volgens de heer Corsel heeft dat ermee te maken dat bewoners van de Krimpenerwaard zo snel mogelijk op de A12 willen komen. Als gemeente Gouda ervoor kiest dat zij via de A20 naar de A12 moeten rijden, dan is dat volgens gemeente Krimpenerwaard nadelig voor de bereikbaarheid van de gemeente. Daarop pleit de heer Fortuin nog voor een snellere verbinding vanuit Westergouwe naar de A20.
- Maurice Simons vraagt of rekening is gehouden met gemeente Zuidplas. Als daar een ongeluk gebeurt op de weg, gaat veel sluipverkeer door Moordrecht of door Gouda. Daar moet een alternatief voor zijn.
  De heer Corsel zegt dat ook met gemeente Zuidplas gesproken wordt in het kader van overleg met heel regio Midden-Holland-. Zodra de eerste contouren van het verkeerscirculatieplan bekend zijn, gaat Gouda gesprekken met andere gemeentes op bestuurlijk niveau aan. De gemeente kijkt ook naar gevolgen voor regionale partners.
- Jaap Rijnsburger heeft twee vragen, die voortkomen uit een eerdere opmerking van de heer Kwantes over de capaciteit van de Zuidwestelijke randweg. Tussen augustus 2017 en april 2018 is de Schielands Hoge Zeedijk gedurende acht of negen maanden gesloten geweest voor een dijkverzwaring. De Veerstalroute was daardoor enige tijd niet bereikbaar. De eerste vraag is wat voor capaciteitsproblemen er toen waren op de Zuidwestelijke randweg. De tweede vraag is of soortgelijke problemen zichtbaar worden in de simulaties.

Volgens Christiaan Kwantes zijn analyses uitgevoerd naar de toekomstsituatie. Als de Nieuwe Veerstal helemaal uit het systeem gaat, is op de Zuidwestelijke randweg een forse toename van 70 tot 80 procent zichtbaar.
Er zijn volgens de heer Corsel tijdens de afsluiting geen metingen verricht, waardoor geen gegevens beschikbaar zijn. Dat kan dus niet worden gebruikt om het model te kalibreren, maar dat is en wordt op andere manieren gedaan.

- Hans du Pré zegt dat, om Gouda weer aan de rivier te brengen met een belangrijk voetgangersgebied, het doorgaande verkeer daar geweerd moet worden. Het idee daarbij is om het ontheffingsgebied binnenstad uit te breiden met cameratoegangspoorten aan het Buurtje en ter hoogte van De Hanepraij, zodat alle toe- en uitgangen van de binnenstad voor autoverkeer in stand blijven en de Koningin Wilhelminaweg daardoor niet extra belast wordt.
- Christiaan Kwantes vraagt of de deelnemers van mening zijn dat het model zonder doorgaand verkeer over de Nieuwe Veerstal doorgerekend moet worden, waarop instemmend gereageerd wordt.

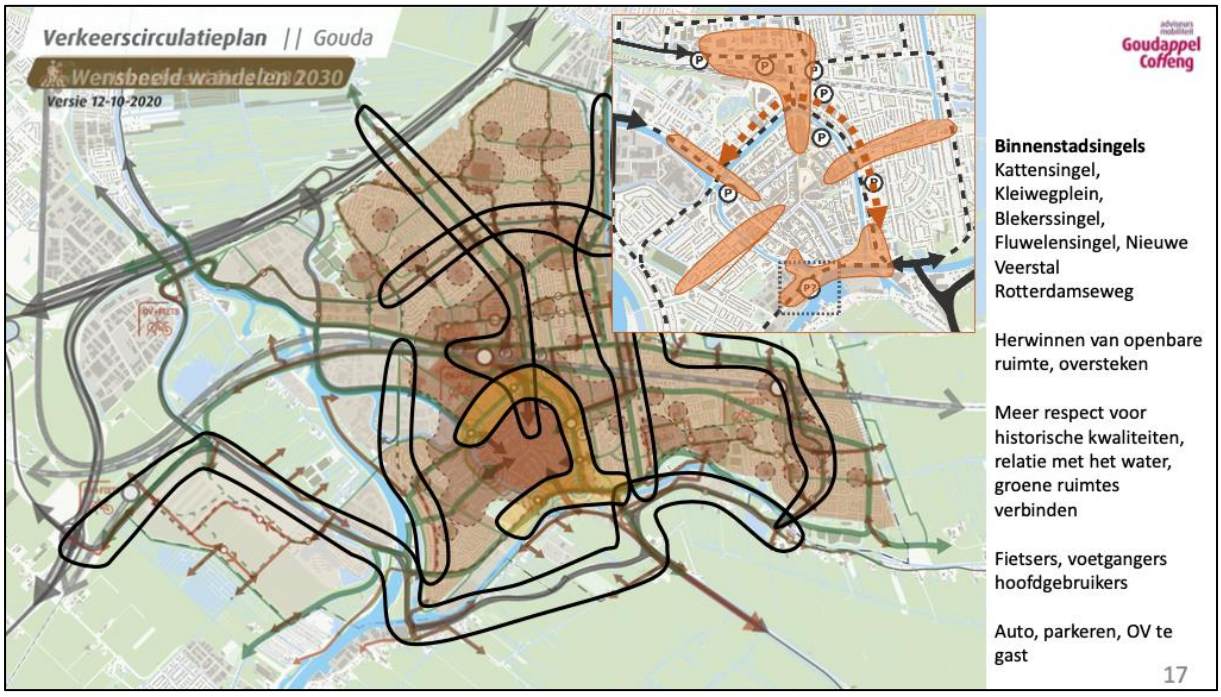


Cluster: Oostelijke stadsboulevard
Christiaan Kwantes hervat zijn presentatie. In dit tweede cluster staan maatregelen voor de oostelijke stadsboulevard centraal. Er wordt gekeken naar manieren om het autoverkeer op te vangen en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Maatregelen waar aan gedacht wordt, zijn lokale aanpassingen van kruispunten (door bijvoorbeeld de opstelruimte voor fietsers te vergroten) en door voorrangspleinen aan te leggen. Een voorrangsplein kan een goed alternatief zijn voor een rotonde, omdat dit een grotere capaciteit heeft. Het verkeer blijft op een voorrangsplein doorstromen, waardoor er geen wachtrijen vormen zoals bij verkeerslichten. Ter hoogte van het voorrangsplein rijdt het autoverkeer langzamer, circa dertig kilometer per uur . Daardoor kunnen voetgangers en

fietsers gemakkelijk en veilig oversteken, zonder dat verkeerslichten nodig zijn. Zowel voor autoverkeer als voor fietsers en voetgangers heeft een voorrangsplein voordelen ten opzichte van verkeerslichten.

- Michel van Lookeren vraagt of het niet beter is voor voetgangers, fietsers en mensen met een beperking, om wel verkeerslichten te plaatsen. Hij pleit ervoor om op oversteekplaatsen verkeerslichten te plaatsen die je zelfstandig kan bedienen.
  Christiaan Kwantes geeft aan dat ook bij voorrangspleintjes oversteeklichten met drukknoppen geplaatst kunnen worden om de oversteekbaarheid verder te verbeteren.
- Martin Pohlkamp vertelt dat het Wijkteam Plaswijck in een notitie acht punten heeft beschreven voor de Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel en de Goverwellesingel. Daarin zat ook een benuttingsstudie. Hij wil graag weten hoe het daarmee staat.
  De heer Corsel zegt dat de benuttingsstudie onderdeel van het uitvoeringsplan Mobiliteitsplan 2017 was, maar dit is nog niet opgepakt. In het Mobiliteitsplan staan geen concrete maatregelen benoemd want het is meer een plan op hoofdlijnen. Die hoofdlijnen moeten nu met het verkeerscirculatieplan geconcretiseerd worden. Hierbij kijken we naar een betere benutting van deze wegen
- Ook vraagt de heer Pohlkamp of er op de Goudse Houtsingel en Goverwellesingel wel echt een probleem is met de oversteekbaarheid.
  De heer Kwantes zegt dat oversteekplaatsen zeker nodig zijn. Hij legt uit dat het soms lijkt alsof verkeerslichten veiliger zijn voor de voetganger en fietser. Maar ze bieden ook schijnveiligheid, als mensen rood licht regelmatig negeren, waardoor het een bron van verkeersongevallen zijn. Een voordeel van een voorrangsplein is dat er maar één rijrichting per keer overgestoken hoeft te worden, wat veiliger is voor de voetgangers en fietsers.
  Willem Jan van Tilborg vraagt of bij de getoonde simulatie van reguliere situatie versus een voorrangsplein sprake is van dezelfde verkeersintensiteit. De heer Kwantes bevestigt dat.
- Jan Willem Fortuin heeft een vraag over eerdere dia's. Daarin waren de N207 en de Zuidwestelijke randweg gelijkwaardig aan de Goudse Houtsingel en Van Reenensingel. Is dat nog zo, gezien de behandeling van het voorrangsplein?
  De heer Kwantes laat weten dat dit niet het geval is. De Zuidwestelijke randweg en N207 zijn bedoeld voor het regionale doorstroomverkeer, terwijl de Van Reenensingel, Goudse Houtsingel en de Goverwellesingel zijn bedoeld als stedelijke wegen die ook heel goed oversteekbaar moeten zijn.
  Daarop wil de heer Fortuin graag weten hoe Goverwelle dan naar de A12 en A20 ontsloten kan worden.
  Volgens de heer Kwantes zijn er twee opties voor Goverwelle. Bij voorkeur zou dat via de N207 en de Zuidwestelijke randweg moeten gaan, maar ook de Van Reenensingel en de Goudse Houtsingel vormen prima alternatieven.

- Maurice Simons zegt dat als de N207 als provinciale ontsluitingsroute, en niet als gemeentelijke ontsluitingsroute wordt gebruikt, de nieuwbouwwijk Westergouwe een soort eiland wordt. Dat is een risico, want de voorzieningen daar vlak buiten zijn dan niet goed bereikbaar en het wordt dan voor kinderen onmogelijk om veilig over te steken.
  Dat is volgens de heer Kwantes inderdaad iets waar goed op gelet moet worden: er zullen oversteekvoorzieningen moeten worden getroffen om de ontsluiting van de wijk op orde te houden.
- De heer Van Tilborg zegt dat als de ontsluiting van de stad via de N207 komt te lopen en de Reeuwijkse Randweg komt te vervallen, dit een wel heel kwetsbare constructie is. Hij vraagt ook of de capaciteit dan wel voldoende is.
  Wat de heer Kwantes betreft, is de insteek niet om de Reeuwijkse Randweg af te sluiten, maar dit kan als de Denktank dat graag wil, wel doorgerekend worden.
- Jeroen van Walstijn zegt dat het regionale verkeer dat via de Bodegraafsestraatweg rijdt, wel degelijk aangepakt moet worden. Volgens hem zou dat regionale verkeer richting de Krimpenerwaard wel via de provinciale weg moeten lopen. Hij mist in de toelichting de relatie met de Bodegraafsestraatweg.
  Volgens de heer Kwantes komt dit later in de avond nog ter sprake, maar is de structuur die nu voorligt onder meer bedoeld om de Bodegraafsestraatweg te ontlasten.
- Frank van der Voordt zegt dat de Oostelijke stadsboulevard voor inwoners van Gouda, vooral als ze ten noorden van het spoor wonen, wel een geprefereerde route is om de stad in en uit te komen. Bovendien heeft de Tweede Kamer vandaag besloten om in binnensteden alleen nog maar 30 kilometer per uur toe te staan, wat betekent dat dit soort wegen wel autoluw gemaakt moeten worden. Ook pleit hij voor aanvullende snelheidsverlagende maatregelen.
- Anja Lelieveld onderschrijft de statements van de heer Van der Voordt van harte. Ze vraagt of er bij het doorrekenen van het model rekening wordt gehouden met effecten op andere wegen, waaronder de Bodegraafsestraatweg.
  Dat is inderdaad het geval volgens de heer Kwantes.



Cluster: Binnenstadsingels

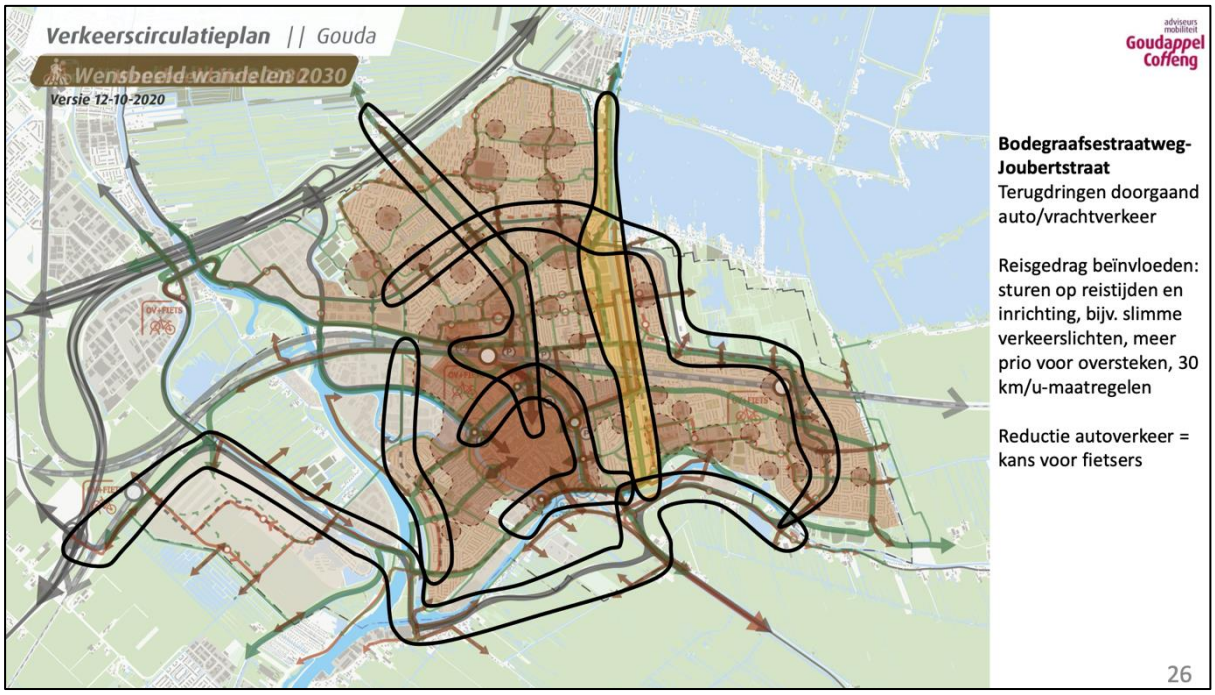
Christiaan Kwantes hervat zijn presentatie. Er wordt nu gekeken naar de binnenstadsingels: de Kattensingel, het Kleiwegplein, de Blekerssingel, Fluwelensingel, Nieuwe Veerstal en de Rotterdamseweg. Het is de bedoeling om op deze plekken de openbare ruimte als het ware te herwinnen op de auto. Dat betekent dat er minder verkeer over moet rijden, dat bovendien langzamer rijdt. Daarvoor zijn ook meer dwingende maatregelen denkbaar, zoals het plaatsen van eenrichtingswegen en knippen. Door dit soort maatregelen te nemen, ontstaat er ruimte voor parken en groenstructuren, meer ruimte voor voetgangers, het openbaar vervoer en fietsers en is de auto te gast.

- Hans du Pré wil graag reageren op de mogelijkheid om het ontheffingsgebied uit te breiden met de singels. Hij zegt dat het interessant zou kunnen zijn om de combinatie van een knippen in de singels bij het Kleiwegplein, met een uitbreiding van het ontheffingsgebied naar onder meer Kadebuurt, Boelekade, IJssellaan, te bekijken omdat deze bewoners anders veel hinder zullen ondervinden van de genoemde maatregelen. Zij zijn namelijk afhankelijk van toegang tot die weg.
- De heer Van Tilborg vindt de geschetste beelden zeer aantrekkelijk. Hij begrijpt de zorgen van de heer du Pré, en onderstreept deze ook: bewoners op de IJssellaan vrezen inderdaad voor de bereikbaarheid. Een ontheffing voor hen kan voor een oplossing zorgen. Mocht dat niet mogelijk zijn, vraagt de heer Van Tilborg of eenrichtingsverkeer niet een betere optie is. Dat zou wat hem betreft dan in combinatie moeten met eenrichtingsverkeer op de Fluwelensingel, Blekerssingel en de andere kant op, op de Jouberstraat en de Bodegraafsestraatweg.
- Jaap van Rijn vraagt hoe het zou werken met knips op de singels. Voor de culturele sector in Gouda, bijvoorbeeld de schouwburg, zou dat zeer ingrijpend kunnen zijn.

Ook vraagt hij of als het verkeer op de singels wordt geremd, er dan niet meer sluipverkeer door de binnenstad rijdt.
De heer Kwantes zegt dat het inderdaad van belang is om goed in de gaten te houden dat maatregelen op de ene plek, kunnen leiden tot een toename van het verkeer op een andere plek. Daar zijn aanvullende maatregelen voor mogelijk.

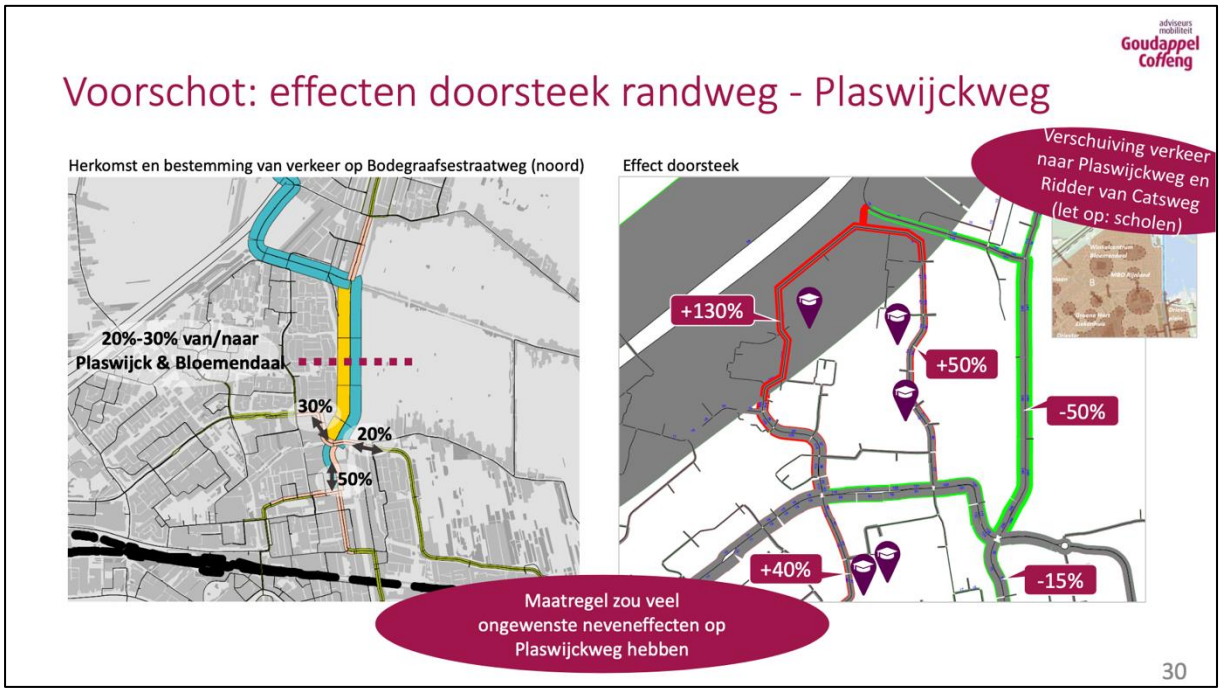
- Jan Willem Fortuin heeft twee vragen: op welke manier wordt een knip gemaakt? En in welke richting zou bijvoorbeeld de wijk Kort Haarlem ontsloten moeten worden? Is dat richting de Joubertstraat of richting de singel?
  Allereerst zegt de heer Kwantes dat knips mogelijk zijn, maar dat ze grote gevolgen kunnen hebben door verplaatsing van het verkeer naar andere routes en wijken en daarom niet altijd de voorkeur hebben. Maar ze kunnen verschillende vormen aannemen. Zo kan een knip bestaan uit paaltjes of bloembakken die een weg blokkeren. Ook kan dat met een camerasysteem dat in de gaten houdt of iemand wel een weg in mag rijden.
  Daarna legt Marco de Baat uit dat het niet zo hoeft te zijn dat er maar één ontsluiting blijft in de wijk. Afhankelijk van de inrichting van de twee ontsluitingsmogelijkheden moet een proportionele verdeling ontstaan van het verkeer in en uit de wijk langs beide routes. Tegelijk is het wel van belang dat, als er een knip op de singels komt, voorkomen wordt dat sluipverkeer door de wijk gaat.
  De heer Van Tilborg onderstreept de vrees voor grote toename van verkeer in de wijk.
- Jan Willem Eelkman Rooda vraagt of nagedacht wordt over een knip bij de spoortunnel. Dat heeft volgens hem weinig zin, omdat dan bijna iedereen in aanmerking zou komen voor een ontheffing.
  De heer Kwantes zegt dat hier inderdaad om die reden niet aan gedacht wordt.
- Niek van der Sprong zegt als bewoner van de Fluwelensingel blij te zijn met de nieuwe opties. Hij wil dit eerst goed voorleggen aan zijn achterban, alvorens hij iets kan zeggen over eventuele knips of wegen met eenrichtingsverkeer.

Om 20:44 is het tijd voor een korte pauze. Om 20:50 wordt de sessie weer hervat.



Cluster: Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat
Christiaan Kwantes is in zijn presentatie toe aan de Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat. Hij vertelt dat het de bedoeling is om het doorgaand auto- en vrachtverkeer hier terug te dringen. Dat kan onder meer door het reisgedrag te beïnvloeden. Daarvoor zijn concrete snelheidsbeperkende maatregelen een belangrijke optie.

Hij licht vervolgens toe wat de effecten zouden zijn van een doorsteek van de Reeuwijkse Randweg naar de Plaswijckweg, als een eerder geopperde mogelijkheid voor het verminderen van het verkeer over de Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat-route.



Er is enige verwarring over de getallen aan de rechterkant van bovenstaande dia. De heer Kwantes legt uit dat als de doorsteek van de Reeuwijkse Randweg naar de Plaswijckweg gemaakt zou worden, er meer verkeer gaat rijden op de Plaswijckweg. Voor de westelijke lus geldt dat het verkeer meer dan verdubbelt (+130%) en voor de oostkant komt er nog eens de helft van wat er nu rijdt bij (+50%). Wel gaat al dat extra verkeer af van de Bodegraafsestraatweg. De sleutel tot de verklaring is: een absoluut aantal auto's dat andere routes kiest die normaliter een veel lagere intensiteit hebben, dan is de relatieve toename van het verkeer op die routes (dus in percentages) snel al heel groot.

- Martin Pohlkamp zegt dat het van groot belang is om het doorgaand verkeer aan te pakken. Volgens hem is 20 tot 50 procent van het verkeer dat in de besproken corridor rijdt, doorgaand verkeer. Verder zegt hij dat de percentages op sheet 30 kloppen, maar dat de 20 procent van en naar Bloemendaal op het linker plaatje niet klopt: het is maar 5%. Dit op basis van het kentekenonderzoek. Tot slot zegt hij dat de genoemde doorsteek geen goed idee is. Het lost het structurele probleem, namelijk de Krimpenerwaardstroom, niet op. Ook zorgt het aanleggen van een doorsteek voor een verkeersaantrekkende werking.
  De heer Kwantes bevestigt dat elke nieuwe infrastructuur die aangelegd wordt, inderdaad zorgt voor een aantrekkende werking van geheel nieuw verkeer. De heer Kwantes legt uit dat in deze berekeningen van de verdeling over andere routes, niet is uitgegaan van extra nieuw verkeer, maar enkel naar de verdeling van het huidige verkeersaanbod.
  Tot slot zegt de heer Pohlkamp dat het van groot belang is om de oostkant van het gebied te ontlasten als het aankomt op de Krimpenerwaardstroom. Hij is blij dat dit goed staat opgeschreven in de huidige dia's.
- Jeroen van Walstijn vreest dat een doorsteek het sluipverkeer dat van de A12 via Reeuwijk naar de Krimpenerwaard rijdt, niet af zal remmen. Hij denkt dat dit eerder

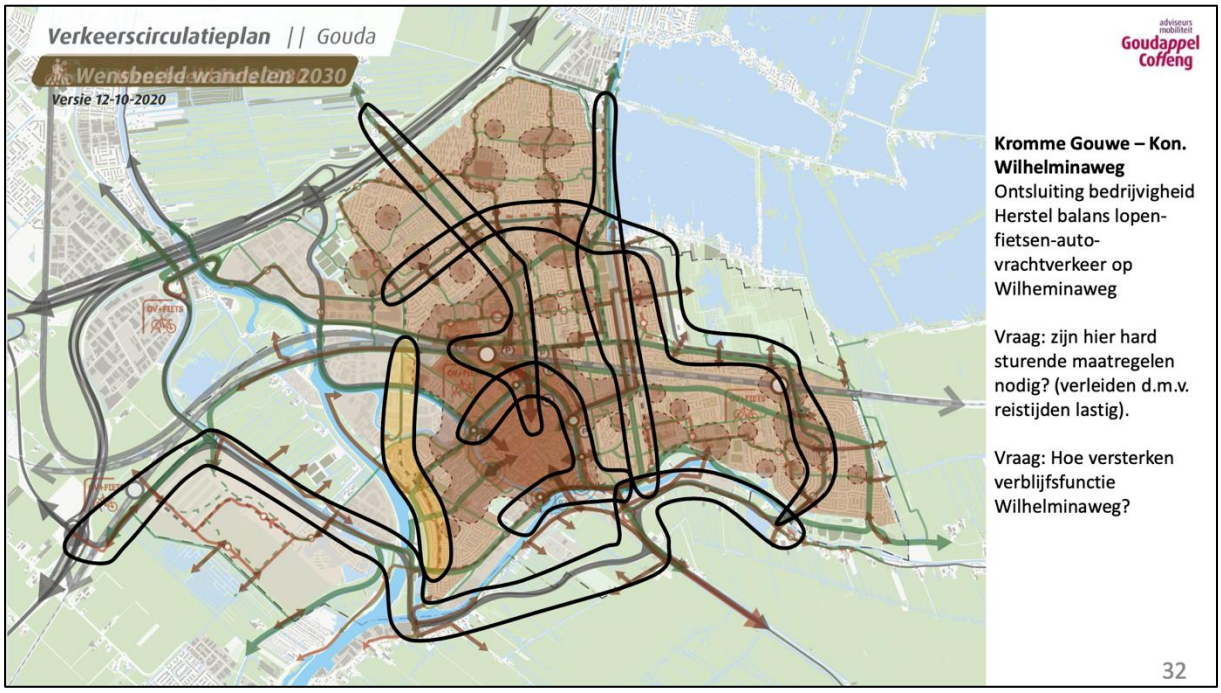
zal leiden tot een toename van het sluipverkeer. Tot slot merkt de heer Van Walstijn op dat de maatregelen op de Bodegraafsestraatweg dwingender mogen, vooral als het aankomt op het provinciale verkeer.

- Frank van der Voordt vraagt of het klopt dat als Gouda eenzijdig besluit om het sluipverkeer te weren, dat zorgt voor problemen met de Krimpenerwaard.
  Mette Corsel zegt dat een afsluiting, waardoor verkeer van en naar de Krimpenerwaard via de A12 en A20 moeten rijden, in goed overleg zal moeten gebeuren. Het is in dat opzicht eenvoudiger om minder dwingende maatregelen te nemen.
  Volgens de heer Kwantes past het binnen het Nederlands beleid om verkeer zoveel mogelijk via veilige wegen te leiden. Dat geldt ook voor het verkeer uit de Krimpenerwaard, dat bij voorkeur via de provinciale wegen zal moeten rijden.
  Martin Pohlkamp onderstreept wat de heer Van der Voordt opmerkte over het verkeer vanuit de Krimpenerwaard.
  De heer Van der Voordt vraagt tot slot in hoeverre de historische inrichting van de Joubertstraat een herinrichting om de weg veiliger te maken in de weg staat.
  De heer Corsel legt uit dat dit vooral een politieke afweging is. De gemeenteraad zal moeten kiezen wat belangrijker is: de historie van een statige, groene weg, of de veiligheid van het verkeer.
- Anja Lelieveld vraagt hoe het staat met de doorrekening die gemaakt zou worden rond de voorstellen van bewoners van de Bodegraafsestraatweg. Ook vraagt ze hoe het nou precies zit met de cijfers. Deze zijn nu nog niet goed te interpreteren, met name omdat de onderlinge verhouding niet helder is. Verder vraagt mevrouw Lelieveld of het klopt dat het met name bewoners uit Plaswijck zijn die over de Bodegraafsestraatweg naar de A12 rijden.
  De heer De Baat zegt dat de percentages op dia 30 aan de linkerkant het aandeel van het verkeer met een bestemming in Plaswijck of Bloemendaal aanduiden. Ook legt de heer De Baat uit dat als het verkeer op de Bodegraafsestraatweg met 50 procent afneemt, dat verkeer zich over de oostelijke en westelijke weg in Plaswijck verdeelt. De hoge procentuele toename komt voort uit het feit dat dit eerder relatief rustige wegen waren, waardoor er een toename van tot wel 130 procent kan ontstaan.
  Het is volgens de heer Kwantes nog van belang om te kijken of de Plaswijckseweg wel dat verkeer aan kan, qua geluidsbelasting. Dat hangt af van de typologie van de straat.
  Mevrouw Lelieveld zegt dat voor de Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat geldt dat er maximaal 15.000 auto's overheen kunnen rijden, en zelfs geen vrachtverkeer. Dat rijdt er wel op dit moment. Over geluidsbelasting is nog niet gesproken en moet op dit moment ook nog niet gesproken worden.
- Jeroen van Walstijn zegt dat een toename van 130 procent verkeer niet zomaar geaccepteerd zou moeten worden.
- Martin Pohlkamp pleit ervoor om weer te focussen op het kern-probleem: het doorgaande verkeer, en dan met name de Krimpenerwaardstroom. Dat verkeer moet worden afgeknepen op de Joubertstraat, de Bodegraafsestraatweg zuid en

noord. De doorsteek trekt alleen maar meer verkeer aan, waarmee dat geen goed idee is. Ook merkt de heer Pohlkamp nog op dat hij de vergelijking mank vindt gaan: het gaat om vijftig versus vijfduizend woningen. Daarom roept hij nogmaals op om vooral de focus te blijven houden op het hoofdonderwerp.

- Jaap Rijnsburger vertelt dat voor de fietsersbond de Joubertstraat niet volledig heringericht hoeft te worden. De straat wordt nauwelijks gebruikt door fietsers. Fietsers die uit de Zwartewegtunnel komen, verdelen zich over de Krugerlaan en de Nansenstraat. Fietsers gebruiken de weg niet omdat het levensgevaarlijk is en er twee wegen naast liggen, waar het veilig fietsen is. Zo moet het blijven.
  Henk de Vos reageert daarop dat er wel degelijk door fietsers gebruik gemaakt wordt van de Joubertstraat, net name rond de spitstijden door scholieren.
- Jan Willem Fortuin vindt de toename in percentages op de Plaswijckweg nog altijd niet helder en vraagt om absolute aantallen. Die zullen voor de volgende sessie geleverd worden.
- Anja Lelieveld onderstreept het verzoek van de heer Fortuin. Absolute aantallen zijn volgens haar van groot belang. Ook reageert ze nog op de heer Pohlkamp, van wie zij een aantal voorstellen van harte onderstreept. Wel maakt ze bezwaar tegen de vergelijking tussen vijftig en vijfduizend bewoners. Er speelt meer dan alleen het aantal huizen dat er staat; het gaat ook om de situatie als geheel. Zo bevinden de bewoners van de Bodegraafsestraatweg zich zo'n twee meter van de weg en dat is voor de bewoners van de Plaswijck volgens haar niet het geval.

Het is 21:23 als er nog twee corridors te gaan zijn. Het voorstel vanuit de zaal is om door te gaan tot 21:30, zonder daarbij details over te slaan.



Cluster: Kromme Gouwe en Koningin Wilhelminaweg

Christiaan Kwantes hervat zijn presentatie. Voor dit cluster geldt dat de bedrijvigheid goed ontsloten moet worden, maar dat er ook een betere balans moet zijn tussen lopen, fietsen, auto- en vrachtverkeer. De vraag is of hier hard sturende maatregelen nodig zijn. Daarvoor geldt onder meer dat een andere weginrichting en snelheidsremmende maatregelen mogelijk zijn. Meer dwingende maatregelen, zoals een verbod voor vrachtwagens, behoren ook tot de mogelijkheden. Wel moet de bereikbaarheid van de Kromme Gouwe dan gegarandeerd zijn.

- Martin Pohlkamp vraagt wat de herkomst en bestemming is van het verkeer op de Koningin Wilhelminaweg.
  De heer De Baat zegt dat het om verkeer uit alle windrichtingen komt. Maar het is vooral een in- en uitvalweg voor de westkant van Gouda. De heer De Baat zegt toe de cijfers hierover te delen met de Denktank.
- Jeroen van Walstijn vraagt of het niet beter is om met de bespreking te wachten tot de volgende keer, als de cijfers bekend zijn. Wel merkt hij op dat de Koningin Wilhelminaweg op dit moment veel te druk is. Welk effect zouden de voorgestelde maatregelen op de drukte hebben?
- Hans du Pré zegt dat er vanuit het Wijkteam Korte Akkeren de nodige ervaring is met Croda, dat in het verleden veel verkeer door de wijk veroorzaakte, onder meer door de Constantijn Huygensstraat en de Prins Hendrikstraat. Vervolgens zijn afspraken gemaakt met Croda, dat haar leveranciers enkel nog gebruik laat maken van de Julianasluis en de Rotterdamse weg. Als leveranciers van Croda zich hier niet aan houden, doet het bedrijf daar wat aan. Dat heeft volgens de heer du Pré ook voor positieve effecten gezorgd op de Koningin Wilhelminaweg. Dit soort dwingende afspraken zouden wat hem betreft ook gemaakt moeten worden met bedrijven op het bedrijventerrein Kromme Gouwe. Leveranciers zouden enkel nog moeten aanrijden via de Nieuwe Gouwe Oostzijde en de Steve Bikobrug, waardoor de Koningin Wilhelminaweg ontlast wordt. Ook zouden overstekende voetgangers en fietsers op de kruisingen voorrang moeten krijgen, zodat zij ook beter kunnen oversteken. De verkeersremmende werking die hier van uit gaat is ook van belang. Er zijn nu geen veilige oversteekplaatsen, wat deze toevoeging van groot belang maakt.
- Lute-Geert Verdouw merkt op dat het bijzonder moeilijk is om aan te sluiten op de Kromme Gouwe vanuit het centrum.
- Jan Willem Eelkman Rooda zegt dat er in het verleden sprake van was om het Bolwerk en de Prins Hendrikstraat te ontlasten. Daarom was er sprake van om de Burgemeester Van Hofwegensingel naar het noorden door te trekken vanuit de Steve Bikobrug en dan in het noorden aan te laten sluiten op de Burgemeester Jamessingel. De vraag is of dit nog altijd de bedoeling is.
  Mette Corsel zegt dat deze doorsteek niet meer nodig is gebleken door het Hamstergat te vergroten.
- Jan Willem Fortuin stelt voor het aantal buslijnen langs het spoor aan de Kattensingel te verminderen. Dat zou zorgen voor een toename van het verkeer op de Koningin Wilhelminaweg, maar ontsluit onder meer De Goudse Waarden.

Om 21:33 vraagt de voorzitter aan Christiaan Kwantes om een doorkijkje te geven naar de volgende bijeenkomst.

Christiaan Kwantes zegt dat Goudappel Coffeng als huiswerk heeft om enkele maatregelpakketten door te rekenen. In de vierde sessie gaan we dan gezamenlijk naar de effecten van maatregelen kijken. Er is deze derde sessie nu nog niet gesproken over het cluster rond de Bloemendaalseweg, maar daar kan Goudappel Coffeng in de voorbereiding van de vierde bijeenkomst goed mee uit de voeten.

- Daarover merkt Jaap Rijnsburger op dat een corridor met de Thorbeckelaan en Bleulandweg ontbreekt.
- Martin Pohlkamp zegt dat het Albert Plesmanplein ook bekeken moet worden.
- Hans du Pré vraagt tot slot of berekeningen worden gemaakt van de effecten van de verschillende knips (de effecten per knip). Dat zal volgens de heer Kwantes inderdaad in de loop van het proces gebeuren.

-- EINDE --

AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

8 Derde bijeenkomst Denktank bijlage: Duiding verkeerscijfers Bodegraafsestraatweg en Plaswijck

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Gouda

Duiding verkeerscijfers Bodegraafsestraatweg en Plaswijck

Input voor Denktank / participatieproces VCP

Datum 3 november 2020
Kenmerk 20201102.006392.N1.01
Eerste versie

In de eerste drie sessie van de Danktank als onderdeel van het Verkeerscirculatieplan is veel gesproken over het aandeel doorgaand verkeer door Gouda, en in het bijzonder over de Bodegraafsestraatweg en de Joubertstraat. In sessie 3 van dinsdag 27 oktober zijn door Goudappel Coffeng cijfers gepresenteerd over de hoeveelheid doorgaand verkeer, en de herkomsten en bestemmingen van dit verkeer. Hierover waren veel vragen, en ook opmerkingen dat deze cijfers niet zouden kloppen. Deze memo is er op gericht meer duiding te geven aan deze verkeerscijfers, en duidelijkheid te geven over de samenstelling van het verkeer gebaseerd op feitelijk onderzoek en het verkeersmodel.

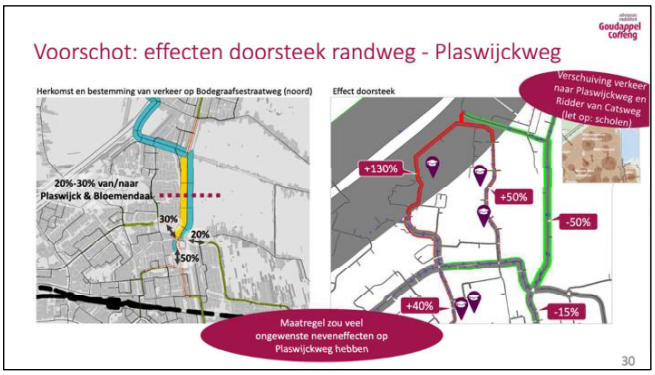
In deze memo worden nadere toelichting gegeven op:

1. Herkomst en bestemming verkeer Bodegraafsestraatweg (ten noorden van Burg. van Reenensingel)
2. Regionaal doorgaand verkeer op Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat route
3. Effecten doorsteek Reeuwijkse Randweg – Plaswijckweg

Disclaimer: de genoemde verkeerscijfers in deze memo kennen een indicatief karakter. De genoemde verkeerscijfers zijn enerzijds afkomstig uit het verkeersmodel dat een voorspelling maakt van toekomstige verkeersituaties en waar aannames onder liggen, anderzijds zijn het cijfers afkomstig van tellingen op straat van een bepaalde situatie en een momentopname. Deze telcijfers zijn geen zuiver gemiddelde over een langere periode. De verkeerscijfers geven wel een orde grootte aan, en moeten dan ook als zodanig gelezen worden.

1. Herkomsten en bestemming verkeer Bodegraafsetraatweg

Onderstaande sheet was onderdeel van de presentatie van sessie 3, waarin mogelijke maatregelen voor corridors besproken zijn. Deze sheet was onderdeel van de corridor Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat. Het linker figuur geeft inzicht in de verkeerssamenstelling van het verkeer dat over de Bodegraafsestraatweg heen rijdt. Het rechter figuur geeft de verkeerseffecten weer van een doorstreek tussen de Reeuwijkse Randweg en de Plaswijckweg.



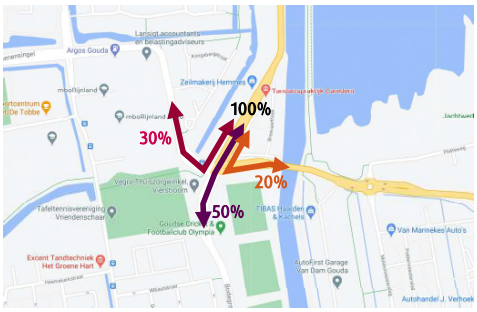
Figuur 1: getoonde sheet in 3e werksessie Denktank van het participatieproces VCP Gouda

Toelichting linker plaatje uit figuur 1:

- Het linker plaatje is een analyse met het verkeersmodel om de herkomsten en bestemming van het verkeer van een wegvak (in dit geval Bodegraafsestraatweg-Noord) inzichtelijk te maken. Met het verkeersmodel wordt onderzocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is dat de roze stippellijn voorbij rijdt, hoe dikker de lijn in het plaatje hoe groter de verkeersstroom uit die richting afkomstig is.
- Het verkeer wat op de Bodegraafsestraatweg ten noorden van de Burgemeester van Reenensingel rijdt heeft de volgende verdeling op het kruispunt Bodegraafsestraatweg-Burg. Van Reenensingel (zie ook figuur 2):
  - Ca. 50% van dit verkeer rijdt van/naar het zuiden op de Bodegraafsestraatweg ten zuiden van de Burgemeester van Reenensingel. Dit is deels regionaal doorgaand verkeer, maar in sterkere mate bestemmingsverkeer dat in Gouda Noord een herkomst of bestemming heeft.
  - Ca. 20% van het verkeer op de Bodegraafsestraatweg (ten noorden van B.v.Reenensingel) rijdt van/naar de Goudse Houtsingel. Dit is deels bestemmingsverkeer dat een herkomst/bestemming heeft in Goverwelle, en deels regionaal doorgaand verkeer naar de Krimpenerwaard.

- Ca. 30% van het verkeer rijdt op het kruispunt van/naar westelijke richting op de Burgemeester van Reenensingel

- In het linker figuur staat ook het aandeel verkeer op de Bodegraafsestraatweg-noord genoemd dat een herkomst of bestemming heeft met de wijken Plaswijck of Bloemendaal. Hier hebben wij een bandbreedte genoemd van 20-30%, maar dit moet zijn: **20% van het verkeer op de Bodegraafsestraatweg-noord heeft een herkomst of bestemming in de wijk Plaswijck of Bloemendaal**. Daarbij zijn alle in- en uitvalswegen van/naar Plaswijck en Bloemendaal meegenomen om dit percentage te berekenen, dit betreft: Plaswijckweg, Ridder van Catsweg(noord), Clematislaan, Vuurdoornlaan, Groenhoevenweg.
- Conlucuderend: 30% van het verkeer vanaf en naar de Bodegraafsestraatweg-noord rijdt over de Van Reenensingel. Een groot deel van dit verkeer heeft een herkomst en bestemming in de twee wijken (namelijk ca 66%, dit komt overeen met 20% van het totale verkeer op de Bodegraafsestraatweg.



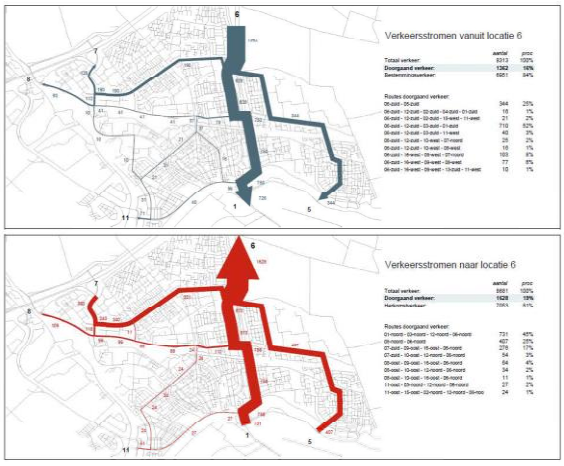
Figuur 2: nadere duiding van de percentages op het kruispunt Bodegraafsestraatweg – Burgemeester van Reenensingel

2. Regionaal doorgaand verkeer Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat

- Op basis van kentekenonderzoek uit 2018 en het verkeersmodel is inzicht in de hoeveelheid doorgaand verkeer door Gouda. Over deze cijfers is verwarring ontstaan in de Denktank. Zo hebben meerdere denktank-leden de perceptie dat het aandeel doorgaand verkeer over de Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat veel hoger is dan in de presentaties opgenomen/verteld.
- Daarom geven we een nadere toelichting op deze cijfers:
  - Het aandeel doorgaand verkeer is gebaseerd op feitelijke cijfers op basis van kentekenonderzoek, waarbij met camera's op alle in- en uitvalswegen het verkeer is gemonitord. Al het verkeer dat binnen x minuten elders Gouda uitrijdt is aangemerkt als regionaal doorgaand verkeer.

- Op de Bodegraafsestraatweg reden in 2018 zo'n 17.000 motorvoertuigen per dag (zie kentekenonderzoek Dufec).
- Daarvan blijken 1362 + 1628 = ca. 3.000 motorvoertuigen geen herkomst of bestemming in Gouda te hebben. Dit verkeer is aan te merken als regionaal doorgaand verkeer. Dit betreft dus (3.000 / 17.000 =) 17,5% van het totale verkeer op de Bodegraafsestraatweg (ten noorden van Burg. Van Reenensingel).
- Het doorgaande verkeer dat via de Bodegraafsestraatweg-noord rijdt, verspreidt zich nog over de Goverwellesingel, Joubertstraat, en Burg. van Reenensingel. Zie figuur 3. Waarbij het meeste verkeer via de Joubertstraat rijdt. Dit betreft zo'n (750+758=) 1508 motorvoertuigen per dag, wat overeenkomst met 1508 / 3000 circa 50% van het doorgaande verkeer dat op de Bodegraafsestraatweg-noord rijdt.
- Op de Joubertstraat reden in 2017 (bron: periodieke telcijfers gemeente Gouda) dagelijks zo'n 10.200 motorvoertuigen. Het aandeel regionaal doorgaand verkeer op de Joubertstraat is daarmee (1508 / 10.200 =) ca. 15%.
- Daarnaast rijdt er ook verkeer op de Joubertstraat dat geen bestemming of herkomst heeft in de direct omliggende wijken (binnenstad en Kort Haarlem), maar wel elders in Gouda bijvoorbeeld Goverwelle, Bloemendaal of Korte Akkeren. Dit is geen regionaal doorgaand verkeer, want dit verkeer heeft een herkomst of bestemming in Gouda. Maar ook dit verkeer rijdt idealiter zoveel mogelijk over de randwegenstructuur van Gouda.

- Het aandeel doorgaand verkeer op deze as is met 15% tot 20% relatief hoog. Echter laat dit ook zien dat er ook een groot aandeel van dit verkeer een herkomst of bestemming in Gouda heeft. De Krimpenerwaardstroom afvangen heeft zeker effect, maar zorgt dus niet voor een halvering van het verkeer dat nu over de Joubertstraat-Bodegraafsestraatweg rijdt.



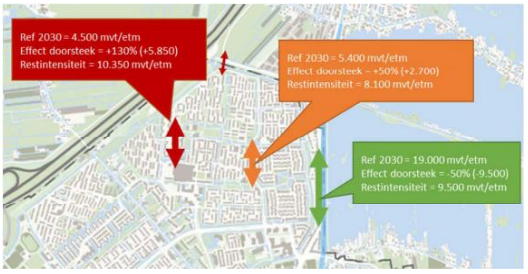
Figuur 3: regionaal doorgaand verkeer dat via Bodegraafsestraatweg-noord rijdt (bron: Dufec 2018 - Kentekenonderzoek)

3. Effecten doorsteek Reeuwijkse Randweg – Plaswijck

Als derde punt gaan we in deze notitie in op de effecten van een doorsteek tussen de Reeuwijkse Randweg en de Plaswijckweg. In sessie 3 van de Denktank waren hier veel vragen over, en werden de percentages onduidelijk bevonden. Deze verdere toelichting is bedoeld om deze onduidelijkheid weg te nemen.

De verkeerseffecten van de doorsteek zoals gepresenteerd zijn in figuur 1 in het rechter plaatje weergegeven. Door de doorsteek neemt de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg-noord met 50% af. Het verkeer verplaatst zich deels naar de Plaswijckweg. Daar verdeelt het verkeer zich over de westelijke en oostelijke tak door de wijk heen. Doordat op de Plaswijckweg de verkeersdruk lager ligt, zijn de procentuele toenames groter. De procenten zijn niet bij elkaar op te tellen. Een nadere duiding:

- In 2018 reden circa 17.000 motorvoertuigen op de Bodegraafsestraatweg-Noord.
- Op basis van het verkeersmodel wordt verwacht dat dit in de referentiesituatie 2030 (zonder maatregelen) is toegenomen naar 19.000 motorvoertuigen per dag.
- De doorsteek naar de Plaswijckweg zorgt voor 50% verkeersafname op de Bodegraafsestraatweg. In 2030 komt dit overeen met circa 9.500 motorvoertuigen per dag.
- Deze 9.500 motorvoertuigen verspreiden zich over de westelijke en oostelijke tak van de Plaswijckweg.
- Op de westelijke tak van de Plaswijckweg ter hoogte van Jenaplan school het Vlot rijden in de referentiesituatie 4.500 motorvoertuigen per dag. Met de doorsteek neemt het verkeer met +5.850 motorvoertuigen per dag toe naar 10.350 voertuig per dag. Dit komt overeen met (10.350/4500=) +130% toename.
- Op de oostelijke tak van de Plaswijckweg ter hoogte van basisschool Cirkel rijden in de referentiesituatie 2030 (zonder doorsteek) 5.300 motorvoertuigen per dag. Met de doorsteek neemt de verkeersdruk met +2.650 motorvoertuigen per dag toe naar 7.950 motorvoertuigen per dag. Dit komt overeen met (7950/5300=) +50% toename.
- Een deel van het verkeer dat van de doorsteek gebruik maakt heeft een herkomst of bestemming in het noordelijk deel van Plaswijck waardoor de absolute aantallen op de beschouwde wegvakken niet sluitend optellen.

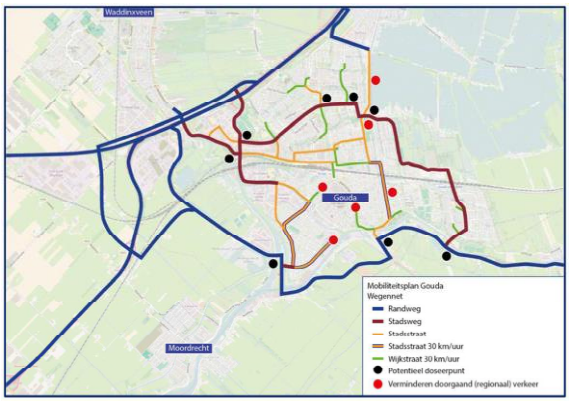


Figuur 4: verkeerseffecten van doorsteek Reeuwijkse Randweg - Plaswijckweg

De verkeerseffecten van een doorsteek op de Plaswijckweg zijn significant gezien de toenames. Deze verkeerstoenames zijn niet wenselijk vanwege onder andere de forse verkeerstoename bij de schoolomgevingen, en de overschrijding op diverse wegvakken van de maximaal wenselijke intensiteitscriteria op basis van het mobiliteitsplan 2017. Het mobiliteitsplan 2017 is het vertrekpunt van het verkeerscirculatieplan, en in het mobiliteitsplan zijn alle wegen gecategoriseerd in een aantal wegtypen (zie figuur 5). Bij ieder wegtypen horen maximaal wenselijke verkeersintensiteiten, die passen bij de functie en omgeving van de weg. Als deze grenswaarden worden overschreden dan leidt dit vaak tot leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten. Alle wegen die niet apart zijn opgenomen in de kaart van figuur 5 zijn woonstraten/erftoegangswegen.

De Bodegraafsestraatweg-Noord is gecategoriseerd als Stadsstraat. De Plaswijckweg betreft deels een Wijkstraat 30km/u, en deels een woonstraat. Een stukje Ridder van Catsweg is wel als Stadsstraat aangemerkt, vanwege de route naar winkelcentrum Bloemendaal en de ligging centraal in dit gebied. De Plaswijckweg heeft daarmee een andere functie van de Bodegraafsestraatweg.

Bij een stadsstraat geldt een grenswaarde van 15.000 motorvoertuigen per dag, bij een wijkstraat maximaal 8.000, en bij een woonstraat nog lager en is dit afhankelijk van de inrichting. De doorsteek zorgt voor een overschrijding van deze grenswaarde op de Plaswijckweg, zowel op de westtak als op de oosttak.



Figuur 5: wegencategorisering op basis van het mobiliteitsplan 2017

AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

9 Verslag vierde bijeenkomst Denktank

Datum	:	dinsdag 24 november 2020	
Tijd:	:	van 19:30 tot 21:45	
Locatie	:	Online, Microsoft Teams	
Aanwezigen	:	Mette Corsel	Projectleider, gemeente Gouda
		Christiaan Kwantes	Verkeerskundige, Goudappel Coffeng
		Marco de Baat	Verkeerskundige, Goudappel Coffeng
		Paul Weststrate	Voorzitter, Awareness
		Jim Pedd	Verslaglegging, Awareness
		René van den Broek	Wijkteam Goverwelle
		Kees Codée	Driestar Educatief
		Jan Willem Eelkman Rooda	Wijkteam Nieuwe Park
		Jan Willem Fortuin	ROVER Gouda
		Wim van der Hoeven	Wijkteam Oost
		Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
		Michel van Lookeren	GAB Gouda
		Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijck
		Hans du Pré	Wijkteam Korte Akkeren en Werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
		Jaap Rijnsburger	Fietsersbond
		Maurice Simons	VGSO
		Niek van der Sprong	Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
		Frank van der Voordt	Netwerk Achterwillens
		Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat
		Jeroen van Walstijn	Wijkteam Gouda Noord
		Marcel de Wit	Netwerk Achterwillens
Digitaal :		Pascal Anker	Gemeente Gouda
		Margriet de Kruijf	Bewonersplatform Binnenstad
		Raymon Lieman	Gemeente Gouda
		Rob Ogink	Gemeente Gouda
		Gerard Overkamp	Gouda Sterk aan de IJssel
		Marie-Louise Pierson	Bewonersplatform Binnenstad
		Willem Jan van Tilborg	Bewoners IJssellaan
		Lute-Geert Verdouw	Driestar College
Afwezigen	:	Marloes Liem-Mulder	Wijkvereniging Westergouwe

Artur Rebelo	Groene Hart Ziekenhuis
Jaap van Rijn	Stichting Gouda Sint-Jan
Wilco Spek	Wijkteam Kadebuurt
Ineke Verkaaik-Hogervorst	Historisch Platform Gouda
Sidney Verkade	MBO Rijnland

1. Mededelingen

Om 19:30 opent de voorzitter de vergadering. Net als sessie 3, vindt deze sessie ook weer plaats in de Sint-Janskerk. Vijf deelnemers doen vanuit huis mee. Dat doen zij via Microsoft Teams en die beelden worden op een scherm voorin de zaal geprojecteerd.
Er zijn tijdens de bijeenkomst in de chat enkele opmerkingen gemaakt die betrekking hebben op bepaalde dia's. Een aantal van deze vragen zijn *na* de bijeenkomst beantwoord door de verkeerskundigen van Goudappel Coffeng. Voor de duidelijkheid voegen we die chatvragen en -antwoorden niet toe als bijlage, maar in het verslag bij de betreffende dia's. Ten behoeve van het onderscheid met wat ter plekke door de groep is besproken, gebruiken we voor de chat en antwoorden een kader en een afwijkend lettertype.

2. De agenda

Marco de Baat, verkeerskundige van Goudappel Coffeng, presenteert de agenda van de avond:

- Opening door voorzitter Paul Weststrate
- Autoluwe / aantrekkelijke binnenstad door Marco de Baat
- Effecten maatregelen door Christiaan Kwantes
- Vragen en discussie
- Afsluiting met tussenconclusies en vervolgafspraken

3. Kwaliteiten van een aantrekkelijke binnenstad

Marco de Baat houdt een presentatie over wat kwaliteiten van een aantrekkelijke binnenstad zijn volgens de deelnemers van de Denktank. De deelnemers was gevraagd via de mail tevoren aan te geven wat daaronder wordt verstaan volgens henzelf en hun achterban.



CHAT:

- Margriet de Kruijf [20:10]: Ik mis in het verhaal eventueel nieuwe parkeermogelijkheden. De bestaande parkeermogelijkheden zijn niet voldoende voor het autoluw maken. Wordt hier ook advies over gegeven?
  Marco de Baat: Ja zeker, er wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de parkeercapaciteit, en of er uitbreiding van nodig is als er maatregelen getroffen worden in het kader van autoluwe binnenstad. Wel geldt daar natuurlijk bij dat dergelijke oplossingen verder uitgewerkt en besproken moeten worden met de omgeving. In het VCP doen we in ieder geval aanbevelingen over de parkeercapaciteit bij mogelijke maatregelen in de binnenstad.
- Margriet de Kruijf [20:10]: geven de experts ook advies over het vervolgproces richting bewoners van de binnenstad?
  Marco de Baat: Hier wordt binnen de gemeente nog over gesproken, daar hebben we nu nog geen uitsluitsel over.

➢ Maurice Simons vraagt of er ook rekening gehouden wordt met cargo-bikes? Dat zijn elektrische bakfietsen waarmee goederen vervoerd kunnen worden en deze maken deel uit van een bredere ontwikkeling in het veranderend goederenvervoer?
Marco de Baat zegt dat er een apart traject loopt hiervoor, namelijk het project zero emissie stadslogistiek, waarbij ook gekeken wordt naar dit soort aspecten en ontwikkelingen.

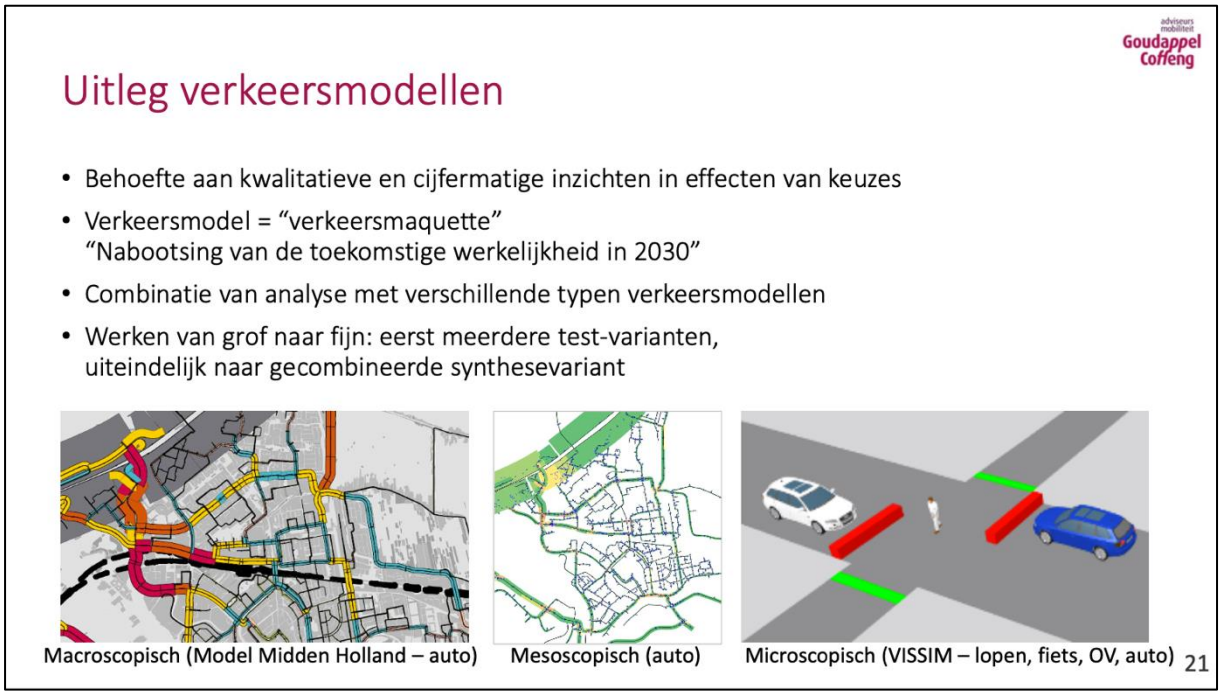
Nadat Marco de Baat zijn presentatie heeft afgerond, zijn er een aantal vragen die over zijn verhaal als geheel gaan.

- Jeroen van Walstijn heeft twee vragen. Allereerst vraagt hij of het mogelijk is om aan de Lage Gouwe horeca toe te voegen; het is een erg smalle straat. Hij begrijpt wel dat er, gezien de smalte van de straat, getwijfeld wordt over de parkeerplaatsen daar. Op de tweede plaats is meneer Van Walstijn benieuwd naar het onderzoek rond zero emissie binnenstadslogistiek; wanneer wordt dat afgerond?
  Marco de Baat beantwoordt de eerste vraag: Volgens de heer De Baat kan je niet zomaar parkeerplaatsen opheffen en moet ervoor worden gezorgd dat er een goed alternatief is, denk daarbij aan het plaatsen van extra deelauto's. Mette Corsel zegt in reactie op de tweede vraag dat de gemeenteraad over het onderzoek rond zero emissie binnenstadslogistiek in februari of maart besluiten neemt. Als die besluit een zero emissiezone in te stellen in de binnenstad van Gouda, is het aan ondernemers en hun toeleveranciers om de logistiek op andere manieren te regelen. Daarvoor hebben ze dan op zijn minst de tijd tot 2025, maar met een overgangsregeling wellicht zelfs tot 2028.
- Martin Pohlkamp zegt gelezen te hebben dat gemeente Gouda streeft naar een miljoen bezoekers per jaar in de binnenstad. Is er inzicht in het effect dat dit heeft op parkeren en het verkeer in de stad?
  Marco de Baat zegt dat onderzoeken afgerond zijn naar de verkeersdrukte in de stad. Aan de hand daarvan wordt gekeken of er in de toekomst voldoende parkeergelegenheid is. Daarbij neemt men de doelstelling van een autoluwe binnenstad mee, evenals de effecten van andere bestaande plannen en ontwikkelingen (waaronder een toename van het aantal bezoekers) op het verkeer en parkeren in de binnenstad.
- Jan Willem Fortuin constateert dat iedereen gastvrij ontvangen moet worden in de binnenstad, maar het liefst zonder auto. Bezoekers moeten dan dus naar de binnenstad vervoerd worden. Dan zullen er plekken moeten zijn om mensen af te zetten, evenals routes en dan zijn niet-doorgaande wegen niet relevant. Daarnaast vraagt de heer Fortuin of er rekening gehouden is met alle hulpdiensten.
  Marco de Baat zegt dat de binnenstad absoluut bereikbaar zal blijven voor alle nood- en hulpdiensten, zelfs als er ontheffingen gelden.
- Hans du Pré heeft een vraag over de woonbinnenstad, zoals op dia 14 aangegeven. Daar staat het woongebied niet goed gemarkeerd: er wonen ook mensen op de Nieuwe Markt, de Houtmansgracht en de Conventstraat. Door die niet mee te nemen in het woonbinnenstadmilieu, wordt die straten tekort gedaan.
  Marco de Baat zegt dat het beeld inderdaad genuanceerder is dan op de dia's staat aangegeven.
  De heer Du Pré zegt verder dat hij het plaatsen van knips op de grachten geen goed idee vindt. De binnenstad is al uiterst onaantrekkelijk om doorheen te rijden, het toevoegen van knips is onnodig en maakt de binnenstad nog minder aantrekkelijk.
  Margriet de Kruijf reageert op de heer Du Pré. Alles heeft effect op alles; als er niet geparkeerd mag worden op een bepaalde locatie, verplaatst dat parkeren zich. Er is

een duidelijk waterbedeffect en daarom pleit het Bewonersplatform Binnenstad voor integrale oplossingen voor de integrale problemen in de binnenstad.
De heer Du Pré vraagt of mevrouw De Kruijf het met hem eens is dat er eerst een ideaalbeeld gemaakt moet worden voor de binnenstad, voordat gezocht moet worden naar integrale oplossingen? Daar is ze het mee eens.

- Wim van der Hoeven zegt dat veel historische binnensteden dynamisch verkeersmanagement hebben op toevoerwegen naar de binnenstad, waarbij de bezoekende auto's naar parkeergarages met beschikbare capaciteit geleid worden. De centrale vraag zou volgens de heer Van der Hoeven dus moeten zijn hoe de bezoekersstroom van auto's naar de stad gestuurd wordt naar de garages.
  Marco de Baat zegt dat een dynamisch systeem dat aangeeft waar nog beschikbare parkeerplekken zijn in parkeergarages hier inderdaad in kan helpen.
- Marie-Louise Pierson mist in de stellingen een betere bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers door het aanleggen van aanvullende verbindingen.
  Marco de Baat zegt dat die toegevoegd zal worden.

Na deze laatste vraag begint Christiaan Kwantes met zijn deel van de presentatie. Er worden tijdens de presentatie geen vragen gesteld door de groep, maar daarna zijn er vragen in de chat gesteld over verschillende dia's.



CHAT:

- Margriet de Kruijf [20:21]: Worden modellen ook gecombineerd met tellingen?
  Marco de Baat: Verkeersmodellen zijn gekalibreerd (lees: opgebouwd) op basis van vele verkeerstellingen. Bij de bouw van een verkeersmodel worden de instellingen en invoer aangepast zodanig dat de uitkomsten voor het basisjaar

(2018) zo goed mogelijk aansluiten bij de verkeerstellingen uit datzelfde jaar. Verkeersmodellen zijn dus zeker gecombineerd met tellingen.

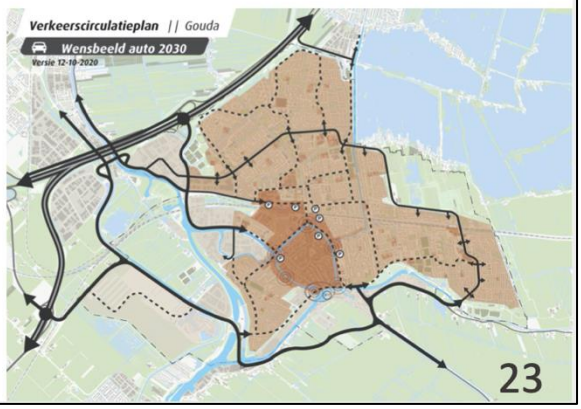
Rekenvarianten met maatregelpakketten

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Variant 1 "Randwegen op orde"
- Knelpunten oplossen en capaciteit vergroten N207 en ZW-Randweg
- Goede doorstroming en oversteekbaarheid Oostelijke stadsboulevard (voorrangspleinen)

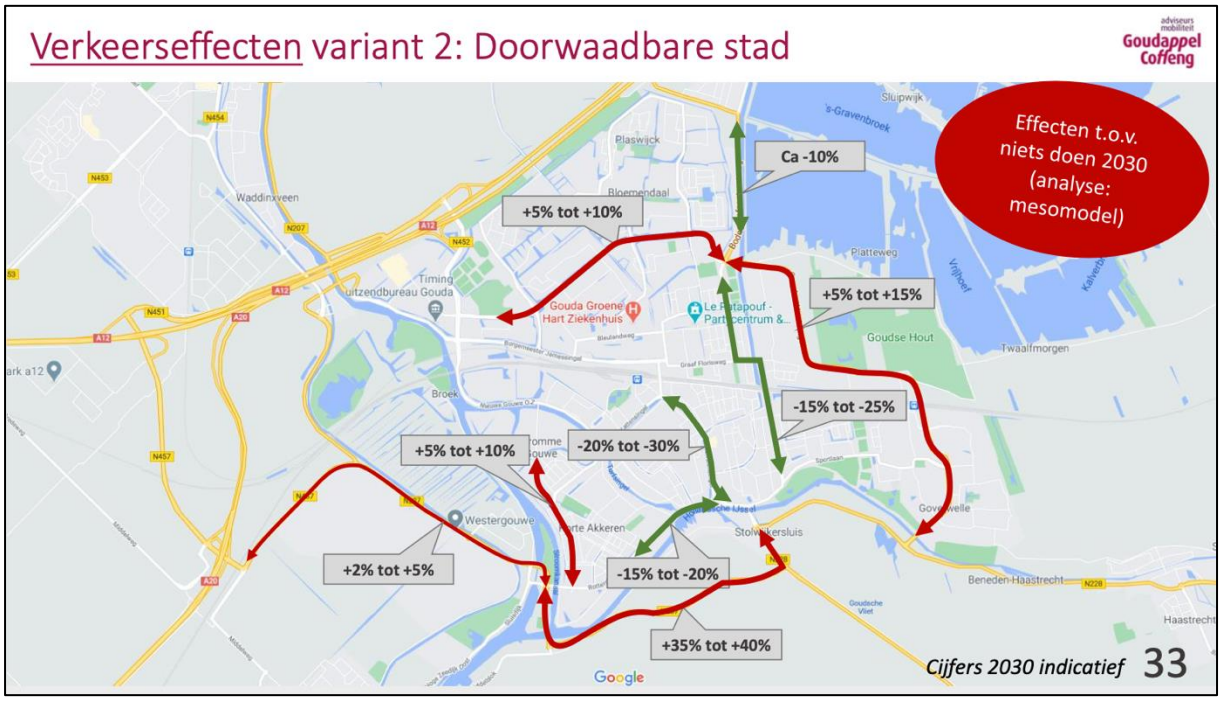
Variant 2 "Doorwaadbare stad"
- Variant 1 aangevuld met:
- Herinrichten en verluwen naar 30 km/u (oversteekplateaus, streetprint, weginrichting, andere wegmarkering)
- Verkeerslichten: instellingen, extra prio lopen/fietsen

Variant 3 "Sectorenmodel"
- Variant 2 aangevuld met:
- Dwingende herroutering autoverkeer (Graaf Florisweg – Thorbeckelaan, Nieuwe Veerstal, Fluweleninsgel, Joubertstraat)



CHAT:

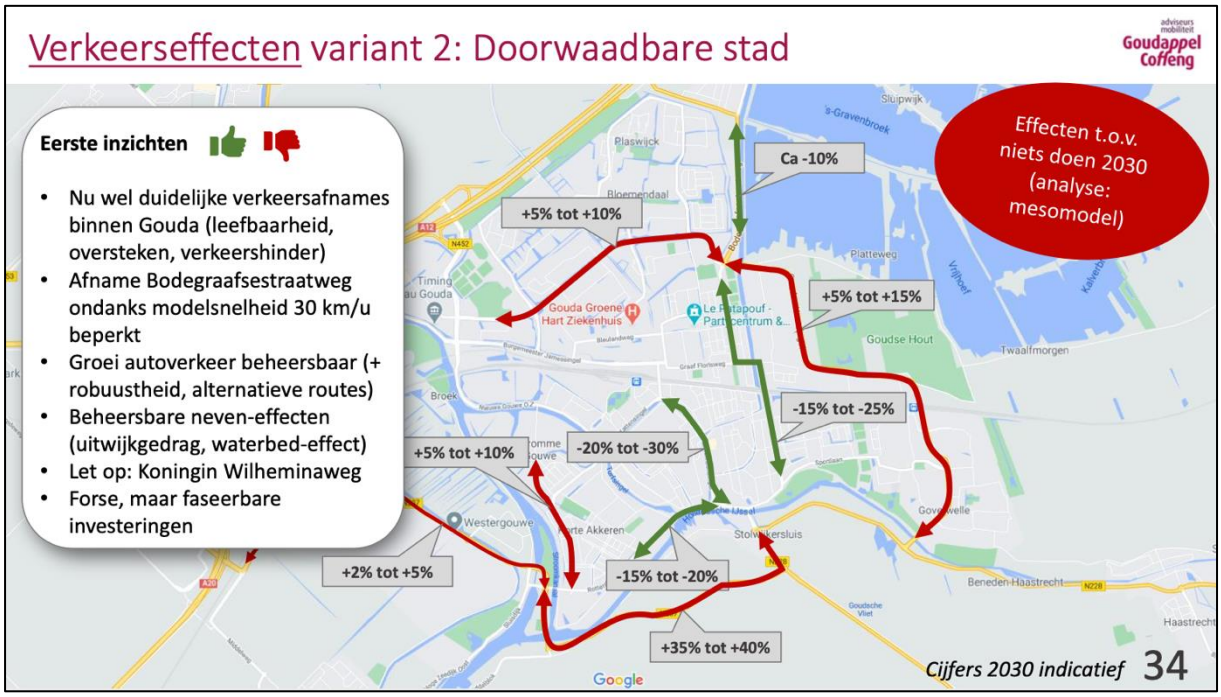
- Margriet de Kruijf [20:23]: Uit ervaring bij Utrecht weet ik dat het daar nog wel 's mis op kan gaan in de beleving van mensen. Als je alleen van modellen uitgaat, voelt het voor veel bewoners aan als niet bestaand en 'verzonnen'. Cijfers van daadwerkelijke tellingen moeten je modellen dan ook echt ondersteunen. Marco de Baat: De gemeente heeft heel veel verkeerstellingen van de afgelopen jaren. Deze zijn ook gebruikt bij de bouw en bij de controle van de correctheid van verkeersmodellen. Natuurlijk moeten modelresultaten met gezond verstand beschouwd worden, en zal in de praktijk altijd monitoring en evaluatie plaats moeten vinden om te beoordelen hoe de effecten in de praktijk uitpakken.



CHAT:

- Margriet de Kruijf [20:32]: Ik blijf het bij deze plaatjes heel spannend vinden, wat deze maatregelen dan doen voor de verkeersveiligheid... zeker bij de plekken waar de verschillende verkeersstromen nu echt bij elkaar komen.

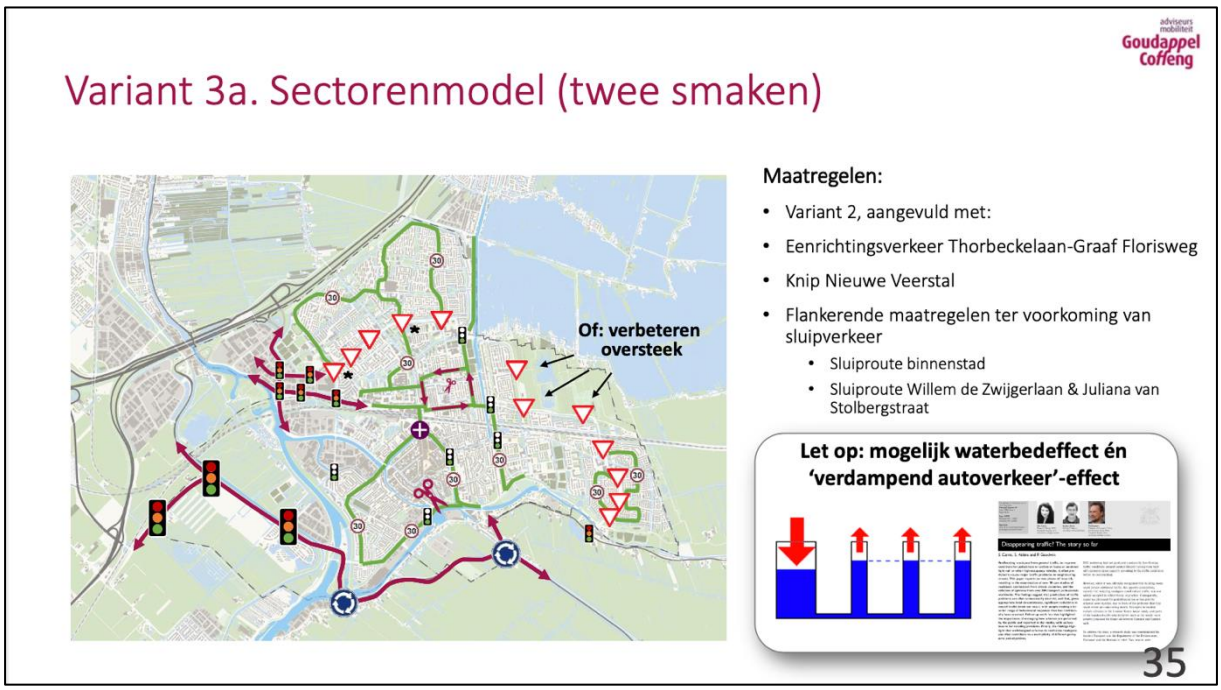
  Marco de Baat: Belangrijk effect van de maatregelen is een lagere snelheid van autoverkeer en vrachtverkeer op diverse wegen. Dat zorgt binnen de randwegen al voor een belangrijke bijdrage aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Bij een lagere snelheid hebben weggebruikers meer tijd om op elkaar te reageren, en is het letselrisico lager vanwege de lagere snelheid. Op de randwegen is wel sprake van extra gemotoriseerd verkeer, maar deze wegen zijn ook beter ingericht om meer verkeer te verwerken. Dit zijn wegen zonder parkeren langs de rijbaan, met nauwelijks erfaansluitingen en met beter zicht op elkaar. Bij de oversteken van deze randwegen dienen aanvullende maatregelen genomen te worden om deze verkeersveiliger in te richten voor fietsers en voetgangers. We beogen daarom diverse kruispunten (met/zonder verkeerslichten) om te bouwen naar voorrangspleinen, dit zijn kruispuntvormen waarbij de snelheid van het autoverkeer lokaal verlaagd wordt door uitbuiging van de rijbaan, en fietsers en voetgangers in twee fases (door aanwezigheid van een midden-eiland) de weg over kunnen steken. Daardoor kan ook bij toenemende verkeersintensiteiten op de randwegen de verkeersveiligheid op peil blijven, en binnen de randwegen verbeteren.



CHAT:

- Margriet de Kruijf [21:18]: Tip voor het vervolg: neem een gedragsexpert mee in de verdere uitwerking [van maatregelen] etc. Het zal altijd een combinatie moeten zijn tussen maatregelen en gedragsstimulansen
  Marco de Baat: Tip nemen we mee. Diverse maatregelen in de binnenstad gaan inderdaad over gedrag, en eigenlijk gaat mobiliteit op zichzelf ook over gedrag. In ons verplaatsingsgedrag maken we continu keuzes, en ons gedrag bepaalt dan ook hoe we ons gaan verplaatsen, waarheen, wanneer, via welke route, en met welk vervoermiddel.
- Willem Jan van Tilborg [21:36]: En aanvullend hierop: wat kun je bereiken met handhaving in combinatie met inrichtingsmaatregelen
  Marco de Baat: Handhaven is belangrijk, maar de capaciteit om te handhaven is beperkt, daarom trachten we met een juiste inrichting van de openbare ruimte te zorgen dat mensen het 'gewenste' gedrag uit zich zelf doen. Voorbeeld: een brede asfaltweg zorgt ervoor dat auto's harder rijden dan bij een smallere straat met klinkers. Natuurlijk blijven er ook met een goede inrichting nog verkeersovertredingen plaatsvinden. Dat valt niet te voorkomen. Daar waar overmatig verkeersovertredingen plaatsvinden wat leidt tot overlast voor de omgeving moet aandacht zijn voor extra handhaving of andere oplossingen om de overlast te voorkomen of te reduceren.
- Willem Jan van Tilborg [20:51]: Kan éénrichtingsverkeer een alternatieve tussenoplossing tussen varianten 2 en 3b zijn, en wat levert het dan voor resultaat op?

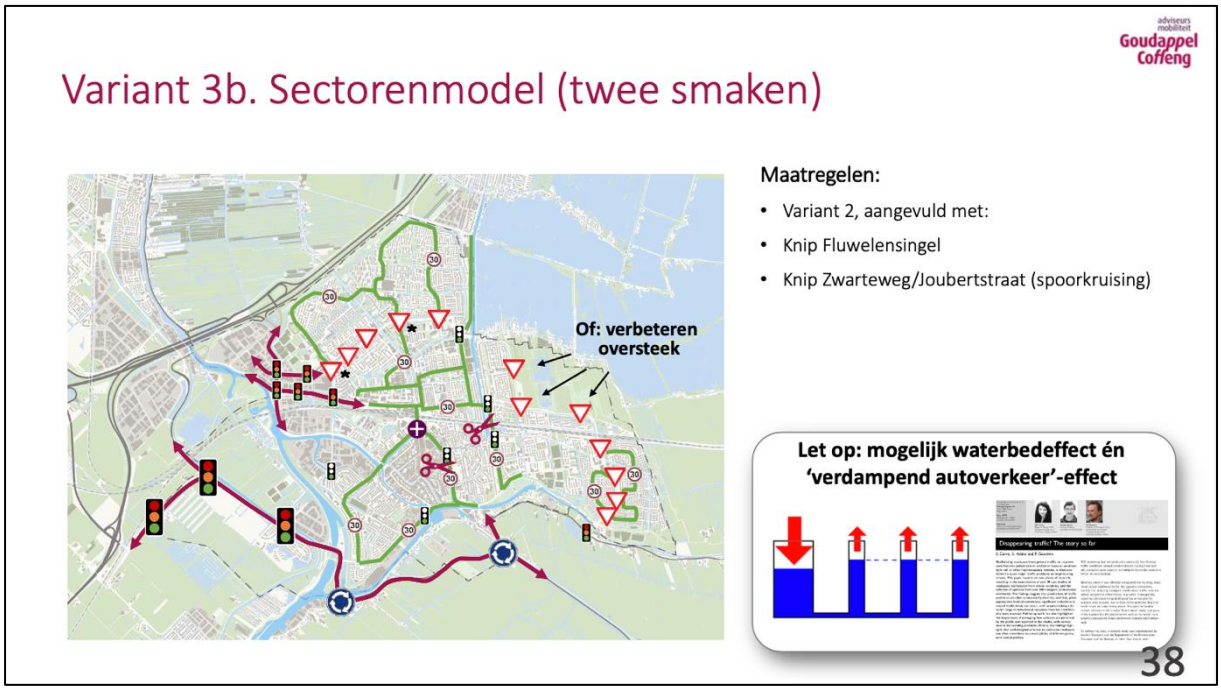
Marco de Baat: We zullen ook een variant bekijken met éénrichtingsverkeer. Daarbij kun je denken aan éénrichtingsverkeer op de Blekerssingel, en éénrichtingsverkeer op de Joubertstraat/Zwarteweg. Dit zijn communicerende vaten, dus er moeten wel op beide routes maatregelen getroffen worden. Wel is hierbij een risico op sluipverkeer door de wijk, wat zo groot is dat binnen de wijk aanvullende maatregelen genomen moeten worden om ongewenste effecten tegen te gaan. Als u zelf ideeën heeft over de exacte invulling van een dergelijke éénrichtingsvariant dan staan we daar natuurlijk voor open, en horen we dat graag!



- Henk de Vos vraagt om meer uitleg over het eenrichtingscarré; hoe werkt het en wat wordt ermee beoogd?
  Christiaan Kwantes legt uit dat het een eenrichtingscircuit zou moeten worden. Voor de wijk zelf geldt dat de weg dan een stuk smaller kan worden gemaakt, er meer groen toegevoegd kan worden en dat het geheel makkelijker oversteekbaar wordt. Een belangrijk aanvullend voordeel is dat het autoverkeer op de Bodegraafsestraatweg met extra vertraging te maken krijgt en daardoor gestimuleerd wordt om via de Burgemeester van Reenensingel te rijden. Per saldo leidt dit niet tot een toename van verkeer binnen de wijk, maar wel tot een afname op de Bodegraafsestraatweg en de Joubertstraat.
- Marcel de Wit vraagt of het carré alleen geldt voor autoverkeer. Ook zegt hij dat hij het carré liever andersom ziet rijden, met name vanwege de onveilige afslag vanuit het Albert Plesmanplein op de Graaf Florisweg.
  Christiaan Kwantes bevestigt dat het carré alleen voor auto's geldt. Het grote voordeel van deze richting is vooral dat er op de kruispunten niet gekruist wordt met

afslaand verkeer, maar er zal nog goed gekeken worden of dit inderdaad de beste richting is.
De heer De Wit heeft ook nog een vraag over eventuele knips. Hij heeft de indruk dat die weggehaald zijn.
De heer Kwantes zegt dat de harde knips die beoogd waren op de Joubertstraat en de Fluwelensingel af te raden zijn met de kennis van nu. Ook rond de knip op de Nieuwe Veerstal bestaan twijfels vanwege de verkeersdruk op de Zuidwestelijke Randweg, maar Gouda zou er als stad enorm op vooruit gaan als deze weer aan het water komt te liggen. Verkeerskundig is het echter de vraag in hoeverre het mogelijk is.

- Niek van der Sprong vindt dat er te veel op stadsniveau gedacht wordt als het aan komt op problemen op bijvoorbeeld de rondwegen. Op de singels zijn grote problemen die zo concreet mogelijk aangepakt moeten worden.
- Jan Willem Rooda vraagt wat de effecten van de herinrichting van het Kleiwegplein, zoals te zien in variant 2 en 3a, zouden zijn voor de verschillende verkeersstromen vanaf de singel naar de spoortunnel en terug.
  Christiaan Kwantes legt uit dat het voorstel is om de noord-zuidstructuur, vanuit de spoortunnel het centrum in, als doorgaande as vorm te geven. De Kattensingel zou er dan niet meer op moeten aantakken, en enkel nog dienen voor het OV dat mensen naar het station kan leiden. Vanuit de Kattensingel kan je dan volgens de heer Kwantes niet meer de spoortunnel in, maar moet je via de Burgemeester van Reenensingel rijden.
- Wim van der Hoeven wil graag weten wat het effect van de drie modellen op de Sportlaan is.
  Christiaan Kwantes zegt dat hij dit moet nakijken.



- Willem Jan van Tilborg wil graag weten wat er in variant 3b zal gebeuren voor mensen die aan de zuidkant van de stad wonen. Er komt in deze variant namelijk een knip te liggen op de Joubertstraat, wat voor grote omrijdafstanden zal zorgen. Ook pleit de heer Van Tilborg voor het snel nemen van maatregelen op onveilige plekken als de Blekerssingel.
  Christiaan Kwantes zegt dat enkel het verbeteren van de randwegenstructuur niet voldoende is gebleken. Ook de capaciteit van de randwegen moet omhoog, om andere dingen in de stad te kunnen doen.
  Vervolgens legt de heer Kwantes nog uit dat de effecten van variant 3b te groot zijn gebleken om door te voeren. Zo legt de variant behoorlijk wat druk op de Goudse Houtsingel en de Goverwellesingel, en moeten mensen behoorlijk ver omrijden.
  De heer Van Tilborg vindt dat er ook meer focus moet liggen op de robuustheid van de varianten. Hij vraagt zich af of mensen Gouda nog wel uit komen als de randweg en de Westergouwe vast komen te staan.
- Margriet de Kruijf uit haar zorgen over de verkeerspleinen en andere plekken waar verschillende verkeersstromen bij elkaar komen. Ook vraagt ze of het klopt dat er voor het Kleiwegplein een voorstel ligt om een 'halve' knip aan te brengen?
  Dat wordt bevestigd door Christiaan Kwantes. Het plein moet een stuk simpeler vormgegeven worden, zodat er meer plek is voor voetgangers, fietsers en groen.
- Anja Lelieveld vindt de modellen interessant, alhoewel de doorsteek Plaswijckweg in de varianten nog buiten beschouwing wordt gelaten. Ze had zelf verwacht dat de effecten van maatregelen op de Bodegraafsestraatweg groter zouden zijn dan uit de modellen blijkt.
  Christiaan Kwantes legt uit dat deze percentages wat laag lijken. Dit komt doordat de reistijd van automobilisten met name bepaald wordt door de wachttijd bij kruispunten. De snelheid op een wegvak heeft maar een beperkte invloed op de uiteindelijke reistijd. Het afwaarderen van diverse straten, zoals de Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat, heeft daardoor minder impact dan je zou verwachten. Deze wegen blijven aantrekkelijke verbindingen. Om daar fors minder verkeer te laten rijden, zijn meer maatregelen nodig.
  Mevrouw Lelieveld juicht de maatregelen voor het versmallen van de Bodegraafsestraatweg van harte toe. Zo kan er volgens haar geen vrachtverkeer en geen zwaar landbouwverkeer meer rijden.
  De heer Kwantes nuanceert dat beeld; als er versmallingen komen dan zullen dat visuele versmallingen zijn om automobilisten te dwingen langzamer te gaan rijden, maar blijft het mogelijk voor vrachtverkeer om er te rijden. Dat vindt mevrouw Lelieveld jammer.
- Martin Pohlkamp heeft drie vragen. Ten eerste vraagt hij of het klopt dat het Albert Plesmanplein ontbreekt? Ten tweede wil de heer Pohlkamp weten wat het grootste verkeersrisico voor Gouda op termijn is. Ten derde vraagt hij of de Burgemeester van Reenensingel op termijn alle maatregelen wel aan kan.
  Marco de Baat zegt dat het Albert Plesmanplein onderdeel is van het carré waar eerder over gesproken is. Dat zou dan eenvoudiger ingericht kunnen worden, wordt

overzichtelijker en is beter over te steken. Mocht er niet voor het carré gekozen worden, dan moeten volgens de heer De Baat lokale maatregelen genomen worden om het plein prettiger vorm te geven.
Christiaan Kwantes zegt verder dat een groot verkeersrisico voor Gouda ligt op de N207 en de zuidwestelijke randweg. Daar zijn maatregelen voor nodig die de provincie moet goedkeuren en de heer Kwantes vraagt zich af of dat wel gaat lukken. Een ander twijfelgeval is volgens de heer Kwantes de knip op de Nieuwe Veerstal. Bovendien hoopt de heer Kwantes dat de Denktank met realistische maatregelen komt, waar ook draagvlak voor is in de stad.

- Wat de laatste vraag betreft, legt de heer Kwantes uit dat de berekeningen rond de belasting van de Burgemeester van Reenensingel laten zien dat de weg het autoverkeer aan kan. Verkeerslichten zorgen ervoor dat het verkeer telkens weer stopt en dan weer doorrijdt, waardoor er opstoppingen kunnen ontstaan. Door te kiezen voor voorrangspleinen, matigt het verkeer zijn snelheid, maar kan het wel continu doorrijden, waardoor de doorstroming beter is en de singel meer verkeer aan kan. Geert Overkamp vindt het afsluiten van de Nieuwe Veerstal interessant. Maar in het kader van de dijkverbetering tussen de Nieuwe Veerstalen de Haastrechtsebrug was de dijk al een half jaar goeddeels afgesloten. De heer Overkamp zou willen dat de effecten daarvan meegenomen worden in de berekening.
  Marco de Baat zegt dat er onderzoek gedaan is naar die situatie van twee jaar geleden. Doordat de dijk slechts korte tijd helemaal afgesloten was, is die situatie niet vergelijkbaar met het plaatsen van een harde knip.

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Door de oogharen kijkend richting vervolg

- Verbeteren randwegen eerste stap: ZW-Randweg/N207 én voorrangspleinen stadsboulevard
- Maar niet voldoende voor betere leefkwaliteit, oversteekbaarheid, minder verkeershinder
- Doorwaadbare stad (‘30 km/u’) levert meer verbeteringen, en is goede basis. Aandacht nodig voor Koningin Wilhelminaweg.
- Verkeerslichten (uitgezonderd randwegen) optimaliseren voor oversteken lopen en fietsen
- Kleiwegplein vereenvoudigen met meer verblijfsruimte en groen
- Aanpassen inrichting Bodegraafsestraatweg (visueel versmallen, oversteekplateaus?)
- Aanpassen inrichting Joubertstraat (oversteekplateaus met streetprint, gelijkwaardig?)
- Eénrichting op Carré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg kansrijk in de uitwerking
- Nieuwe Veerstal als shared space achtige situatie (20% rustiger). Kansen knip twijfelachtig.
- Knips Fluwelensingel en Joubertstraat schieten doel voorbij.

43

- Jaap Rijnsburger had graag gezien dat er meer aandacht was voor andere modaliteiten dan alleen auto’s. Er wordt in de modellen gerekend met auto’s en niet

met doelen. Dat laatste zou meer moeten gebeuren. Ter illustratie geeft de heer Rijnsburger een aantal voorbeelden: heel Gouda ligt op fietsafstand (7 km), een mobiliteitsdoel zou dan zijn om lokaal autoverkeer op de stadsrandweg (N207/228/buitensingels) met vijftig procent terug te dringen doordat automobilisten binnen Gouda meer gaan fietsen. Dat zijn concrete doelen en daarmee zou gerekend moeten worden. Het zijn volgens hem normale percentages waarmee gerekend wordt en waarmee gestuurd kan worden naar een *modal shift*. Christiaan Kwantes zegt dat het verkeersmodel niet goed kan rekenen met verschuivingen van de ene naar de andere vervoerswijze. Wel onderschrijft de heer Kwantes het idee om doelen te benoemen. Het kwantificeren daarvan is alleen enorm complex.

- Jan Willem Fortuin krijgt steeds meer de indruk dat de inrichting van wegen steeds meer op alle vervoerswijzen gericht is. Dat vindt hij een goede ontwikkeling, al vraagt hij zich wel af of in de modellen openbaar vervoer meegenomen is. Het carré waar eerder over gesproken is, vormt voor het OV namelijk een probleem.
  Christiaan Kwantes legt uit dat het openbaar vervoer meegenomen is in de modellen. Voor het carré was bedacht dat het openbaar vervoer wel door het hart van de wijk zou rijden, onder meer langs het zorgcentrum.
  Volgens de heer Fortuin is de Willem de Zwijgersingel daar op dit moment niet geschikt voor. Tot slot vraagt hij of de presentatie opgestuurd kan worden, zodat hij het thuis allemaal na kan lezen en kan reageren. De voorzitter zegt dit toe.
- Maurice Simons vindt dat er meer gedaan moet worden om de Westergouwe goed te ontsluiten. Er wordt volgens de heer Simons enkel gekeken naar het verbeteren van de randwegen en in elk model neemt het verkeer toe in de Westergouwe. Dat hier geen maatregelen genomen worden is een groot gebrek.
- Henk de Vos zegt dat het verkeer op de Joubertstraat in zowel variant 2 als variant 3b flink afneemt. Dat wordt enorm gewaardeerd, maar de afname is het grootste in variant 3b. Is er een tussenoplossing mogelijk? En hoe zou die er dan uit zien?
  Christiaan Kwantes zal daar naar moeten kijken, maar acht de kans klein dat er een tussenoplossing is, omdat het gaat om vrij forse ingrepen en grote verschillen.
  Willem Jan van Tilborg heeft een mogelijke oplossing, maar doordat het geluid erg slecht is, is hij helaas niet te verstaan. Hij zegt toe via de mail contact op te nemen met de heer Kwantes en de heer De Baat.
- Hans du Pré wil graag meer weten over de knip op de Nieuwe Veerstal. Is het mogelijk voor binnenstadbewoners om nog van oost naar west het gebied in te rijden? Christiaan bevestigt dit. En gaat het bij de geschetste verkeerstoename op de Zuidwestelijke randweg van 50 naar 80 procent om de spits?
  Christiaan Kwantes zegt dat de verkeerstoename een combinatie is van de ochtend- en avondspits.
  Tot slot pleit de heer Du Pré nog eens voor het behoud van het idee om bij de rivier een aantrekkelijk voetgangersgebied te creëren. Vooral in de rustige uren, buiten de spits, moet een duidelijke knip liggen in de Nieuwe Veerstal, omdat daar op rustige

momenten behoorlijk hard gereden wordt. Dat laatste maakt het op die momenten juist geen aantrekkelijk voetgangersgebied.

- Anja Lelieveld vindt het effect van maatregelen rond de Bodegraafsestraatweg teleurstellend. Zelfs in de variant waarbij een maximale reductie van gemotoriseerd verkeer voor de Bodegraafsestraatweg zou worden gerealiseerd, komt deze reductie niet onder de maximumgrens die geldt voor de straat.
- Martin Pohlkamp vraagt wat de stand van zaken is in de andere groep die zich buigt over het verkeerscirculatieplan. Paul Weststrate antwoordt dat de groep Gouda Onderneemt inmiddels 3 x bijeen is gekomen. Zij hebben onlangs besloten dat ze eventueel wel suggesties willen doen maar het ontwerp van verkeersmaatregelen willen overlaten aan de deskundigen. Als belangenbehartiger zal Gouda Onderneemt de maatregelen beoordelen op basis van de effecten die door de gemeente Gouda moeten worden gekwantificeerd. Gouda Onderneemt noemt maatregelen ter verbetering van de doorstroming op de N207 een harde voorwaarde voor eventuele vervolgmaatregelen in de stad.
- Wim van der Hoeven vindt een goede verbinding tussen de stad en Westergouwe een voorwaarde.. Bovendien vindt hij dat ook gesproken moet worden over handhaving en niet alleen over verkeerscirculatie. Handhaving is overal in Gouda een probleem, maar zou wel een bijdrage kunnen leveren aan de veiligheidsbeleving.

Er zijn geen vragen meer. De voorzitter zegt dat het verslag van sessie 3 zo snel mogelijk definitief vastgesteld naar de deelnemers aan de Denktank verzonden zal worden. Met een datumprikker naar de deelnemers zal worden bekeken of het mogelijk is voor de kerst een vijfde sessie te plannen. Om 21:32 rondt hij de bijeenkomst af.

-- EINDE --

AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

10 Verslag vijfde bijeenkomst Denktank

Datum	:	dinsdag 15 november 2020	
Tijd:	:	van 19:30 tot 21:45	
Locatie	:	Online, Microsoft Teams	
Aanwezigen	:	Mette Corsel	Projectleider, gemeente Gouda
		Christiaan Kwantes	Verkeerskundige, Goudappel Coffeng
		Marco de Baat	Verkeerskundige, Goudappel Coffeng
		Paul Weststrate	Voorzitter, Awareness
		Jim Pedd	Verslaglegging, Awareness
		Pascal Anker	Gemeente Gouda
		René van den Broek	Wijkteam Goverwelle
		Kees Codée	Driestar Educatief
		Jan Willem Eelkman Rooda	Wijkteam Nieuwe Park
		Jan Willem Fortuin	ROVER Gouda
		Wim van der Hoeven	Wijkteam Oost
		Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
		Gerard Overkamp	Gouda Sterk aan de IJssel
		Marie-Louise Pierson	Bewonersplatform Binnenstad
		Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijck
		Hans du Pré	Wijkteam Korte Akkeren en Werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
		Artur Rebelo	Groene Hart Ziekenhuis
		Jaap Rijnsburger	Fietsersbond
		Jaap van Rijn	Stichting Gouda Sint-Jan
		Niek van der Sprong	Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
		Lute-Geert Verdouw	Driestar College
		Frank van der Voordt	Netwerk Achterwillens
		Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat
		Jeroen van Walstijn	Wijkteam Gouda Noord
		Marcel de Wit	Netwerk Achterwillens
Afwezigen:		Margriet de Kruijf	Bewonersplatform Binnenstad
		Willem Jan van Tilborg	Bewoners IJssellaan
		Marloes Liem-Mulder	Wijkvereniging Westergouwe
		Michel van Lookeren	GAB Gouda
		Maurice Simons	VGSO
		Wilco Spek	Wijkteam Kadebuurt
		Ineke Verkaaik-Hogervorst	Historisch Platform Gouda

Sidney Verkade MBO Rijnland

1. Mededelingen

Vanwege de aangescherpte maatregelen tegen verspreiding van het coronavirus, vindt deze vijfde sessie van de Denktank volledig via Microsoft Teams plaats. Berichten via de chat zijn binnengekomen, staan in een apart kader en met een ander lettertype aangegeven. Op enkele plaatsen is ook na de sessie door de gemeente en/of Goudappel Coffeng een reactie op de chat toegevoegd.

De voorzitter opent om 19:32 de bijeenkomst. Hij vertelt allereerst dat het verslag van de vierde sessie er zo snel mogelijk aankomt. Er moesten nog een paar kleine wijzigingen doorgevoerd worden. Daarnaast vertelt de voorzitter dat er drie afmeldingen zijn: Willem Jan van Tilborg, Michel van Lookeren en Sidney Verkade. Er is volgens de voorzitter intensief e-mailverkeer geweest en er zijn enkele aanvullende gesprekken gevoerd, zoals met de bewoners van de Bodegraafsestraatweg. Elementen daarvan zullen vanavond gepresenteerd worden door de verkeerskundigen van Goudappel Coffeng. Tot slot zegt de voorzitter opmerkingen rond het proces ter harte genomen te hebben. Sommigen vonden dat er te weinig ruimte was voor discussie en te veel gezonden werd door de experts. Dat heeft ook te maken met de complexiteit en omvang van de opgave. Het is belangrijk dat beeld- en oordeelsvorming over oplossingen gebaseerd worden op voldoende kennis delen met elkaar over alles wat er toe doet om tot een vcp-voorstel te komen, inclusief ‘colleges’ van Goudappel Coffeng over verkeerskunde. Vanaf deze sessie is er meer ruimte voor gesprek en vooral reacties op basis van al het voorafgaande. Er kan vanaf dit punt optimaal synergetisch en consensusgericht gekeken worden naar maatregelpakketten.

2. De agenda

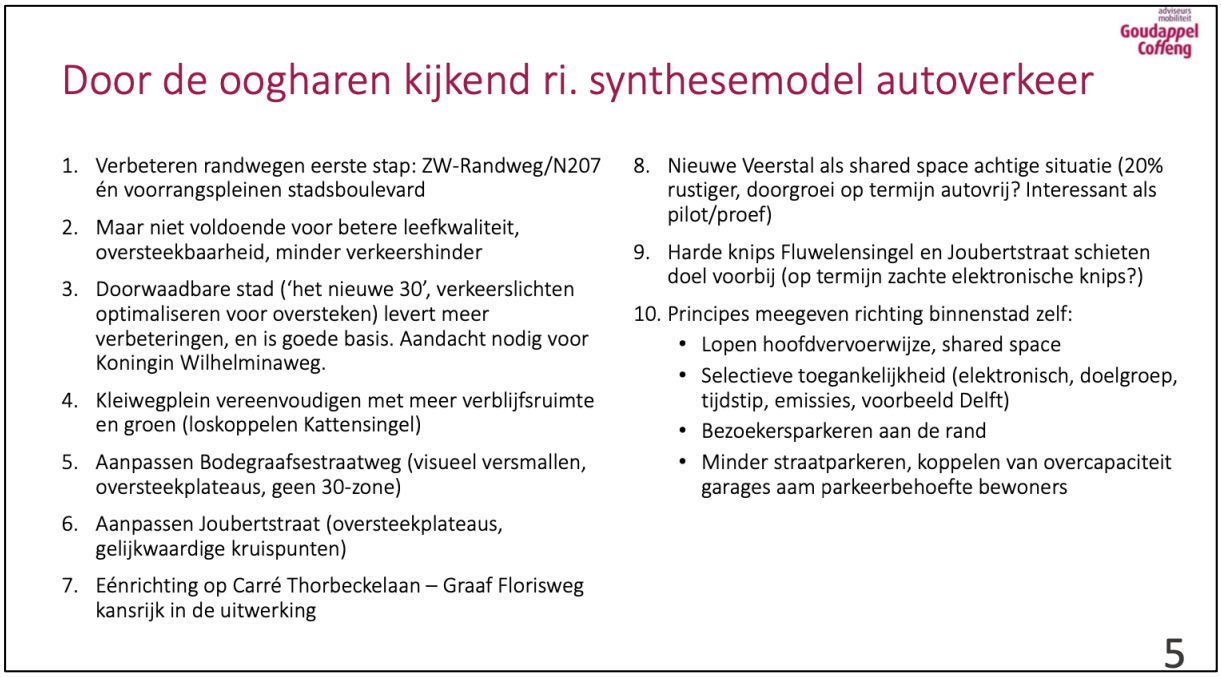
Christiaan Kwantes, verkeerskundige van Goudappel Coffeng, presenteert de agenda van de avond:

- Opening door voorzitter Paul Weststrate
- Waar waren we gebleven
- Effecten aanvullende varianten
- Vragen en discussie
- Hoe verder en einde bijeenkomst

3. Waar waren we gebleven & effecten aanvullende varianten

Om 19:40 begint de heer Kwantes met zijn presentatie. Hij vertelt dat het vooral de bedoeling is om het hart van Gouda te herstellen en fietsers en voetgangers de hoofdgebruikers van de binnenstad te maken. Het autoverkeer moet zich gaan richten op de randen.

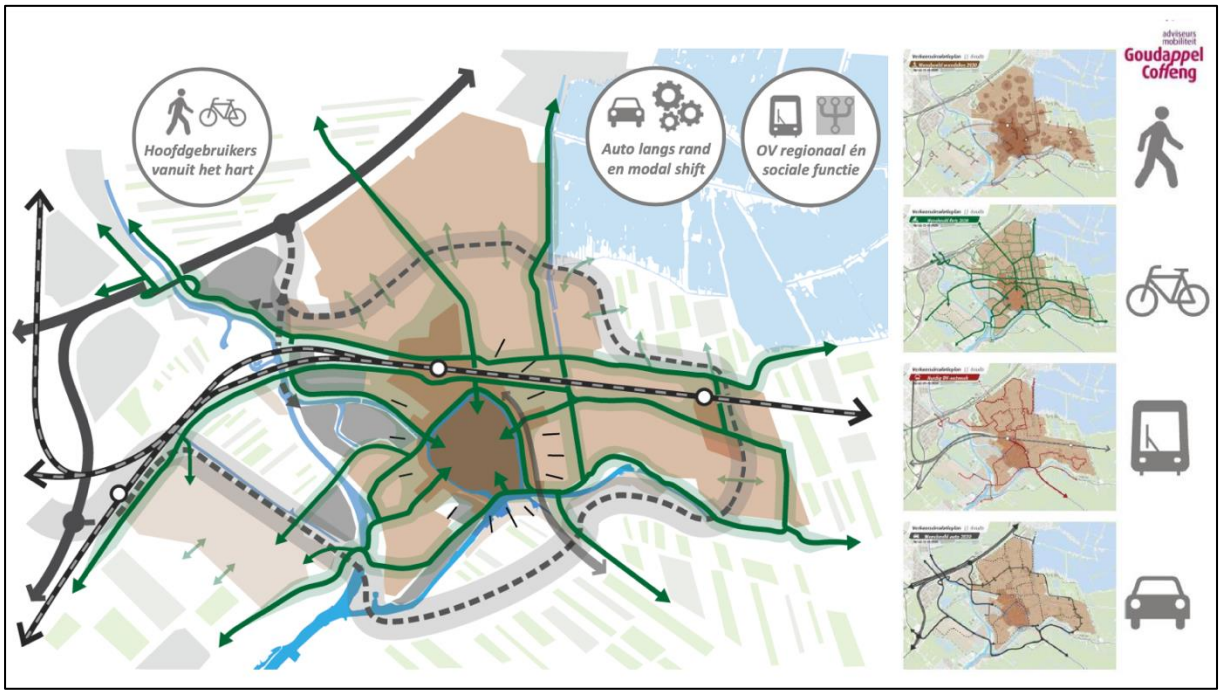
Anja Lelieveld vraagt of de PowerPoint ook op de mail gezet kan worden. Dat wordt direct geregeld door Jim Pedd van Awareness.



- Marie-Louise Pierson vraagt waarom er bij de Bodegraafsestraatweg geen 30km-zone komt.
  De heer Kwantes zegt dat dit te weinig effect heeft op de verkeersstromen, en daardoor niet geloofwaardig ingericht kan worden als 30km/u-straat. De straat is de kortste weg tussen Reeuwijk en de binnenstad, en blijft daarom veel verkeer aantrekken. Het is volgens de heer Kwantes wel goed mogelijk om de straat visueel en fysiek aan te passen bijvoorbeeld met oversteekplateaus. Zo krijgen automobilisten het gevoel dat ze zich in een woonstraat bevinden en minderen ze snelheid.
- Jan Willem Fortuin wil graag weten of op de negen punten is meegewogen dat de bus blijft rijden zoals nu het geval is.
  De heer Kwantes vertelt dat hier inderdaad rekening mee gehouden wordt. Er zijn geen aanpassingen gesuggereerd die de bus belemmeren.
- Anja Lelieveld pleit ervoor de Bodegraafsestraatweg wel een 30km-zone te maken. Het verkeer komt dan volgens mevrouw Lelieveld een tijdje hopeloos vast te staan. Dat kan goed zijn want zoekt het verkeer andere routes. Dan lost het probleem zich volgens mevrouw Lelieveld op.

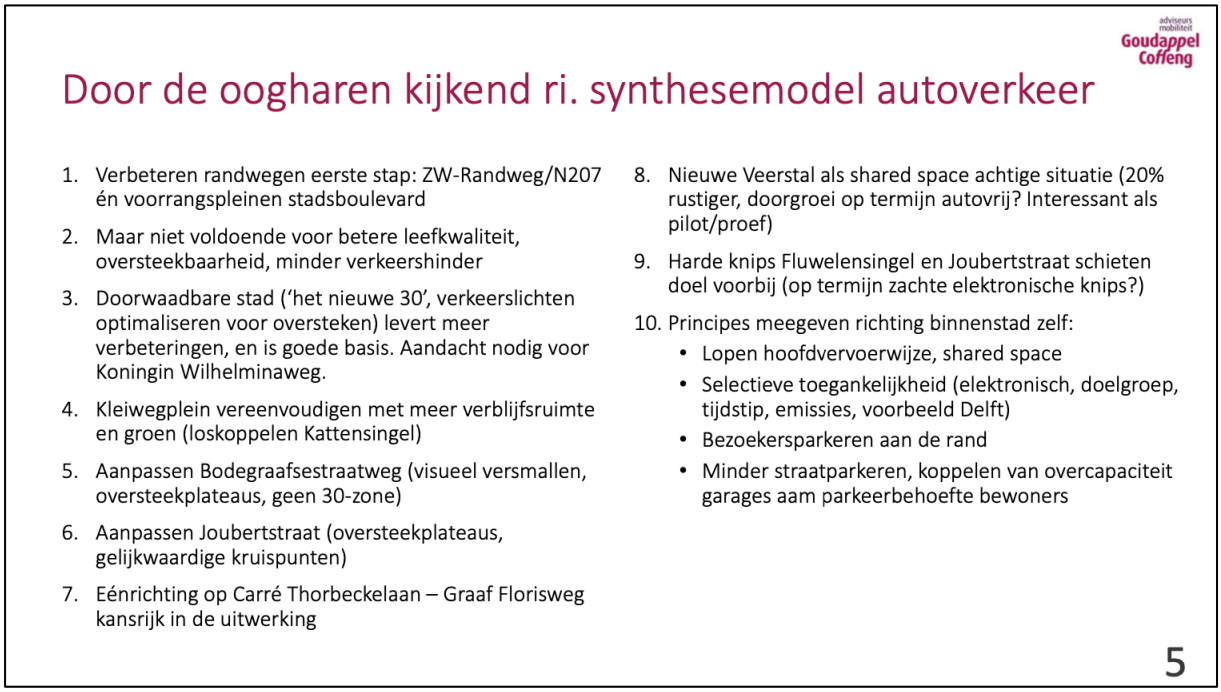


➢ Jan Willem Fortuin vraagt zich af wat de 'parallelstructuur A12' bij variant 1 precies betekent.
De heer Kwantes zegt dat er bij een parallelstructuur naast de A12 extra rijbanen aangelegd zouden worden. Er is uit de modellen echter gebleken dat dit geen problemen oplost en daarom niet kansrijk wordt bevonden. Bovenstaande dia bevat ook onderzochte varianten die te weinig oplossingen boden voor de problemen van Gouda.
Toelichting Hans du Pré via e-mail: Volgens informatie die Mette Corsel met mij heeft gedeeld is de eerder onderzochte 'parallelstructuur naast de A12' een weg naast en parallel aan de A12 tussen de Reeuwijkse Rondweg en de aansluiting van de A12 met de Goudse Poort. Dit lost niet het probleem van filevorming op de A12 op. Mogelijk levert dit wel een oplossing voor de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg. Of dit onderzocht is, is mij niet bekend.



- Jaap Rijnsburger zegt dat bovenstaande dia niet helemaal klopt. Goudappel Coffeng stelt volgens de heer Rijnsburger dat alle verkeer afgewikkeld wordt via het centrum. Dat klopt niet volgens hem: er rijdt ook veel verkeer benoorden de spoorlijn en in Gouda-Oost. Veel van het fietsverkeer van Gouda benoorden het spoor naar Gouda Oost en de Haastrechtsebrug loopt via de drie tunneltjes door de Kadebuurt maar dat sluit niet goed aan op de Karnemelksloot. Daarvoor zouden er twee fietsbruggen bij moeten komen.
  De heer Kwantes beaamt dat en zegt dat het een ideaalbeeld is. Het is de vraag in hoeverre dat nu mogelijk is.
  Volgens de heer Rijnsburger gaat het nu om het aandragen van structuren en niet om de haalbaarheid daarvan. Er zijn in Gouda maar een paar spoortunnels, die moeten optimaal benut worden.
- Anja Lelieveld vraagt alsnog om een reactie op haar pleidooi voor een 30km-zone op de Bodegraafsestraatweg.
  Christiaan Kwantes zegt dat het terugbrengen van de snelheid volgens de modellen onvoldoende was om verkeers-afschrikkend te werken. Daardoor blijft het aantal verkeersbewegingen hoog en moeten de fietsers gescheiden worden van het autoverkeer. Die inrichtingseisen staan niet toe om er een 30km-weg van te maken. Mevrouw Lelieveld vindt dat daarin een zekere tegenspraak zit. Er worden wel wat voorstellen gedaan om de weg te verbeteren, maar dat is lang niet genoeg.
- Hans du Pré zegt dat hij de variant om de stad meer naar de rivier te brengen mist. Hij ziet ook mogelijkheden voor experimenten met bijvoorbeeld een sluiting van het gebied aan het water tijdens de rustige uren.
  De heer Kwantes geeft aan dat dit per ongeluk vergeten is. Het zal alsnog toegevoegd worden. De heer Du Pré gebruikt de gelegenheid om nog eens te

bepleiten het gebied aan het water altijd af te sluiten en niet alleen tijdens de rustige uren.



Christiaan Kwantes legt over dia 5 nog uit dat het gaat om de stand van denken op dit moment. Het is dus geen in beton gegoten verhaal, maar wel wat uit analyses van de suggesties naar voren is gekomen.

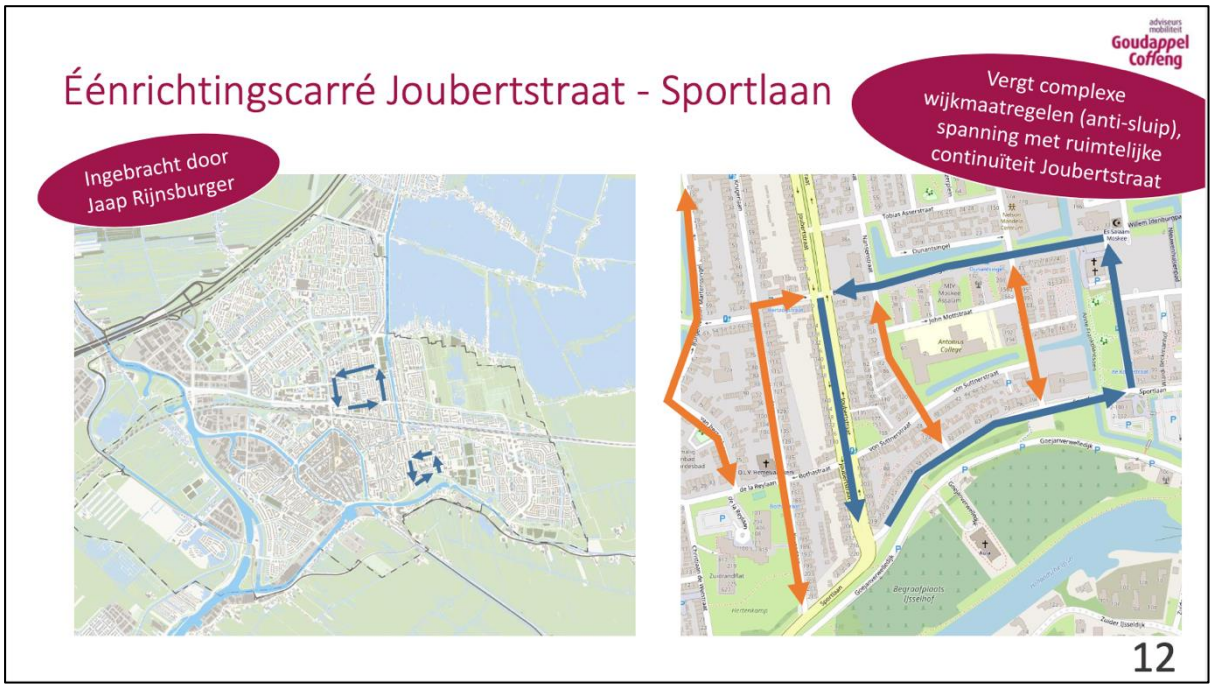
- Hans du Pré zegt dat het doorgaand verkeer geweerd zal worden buiten de hoofdwegen, maar dat er in het hoofdwegennet geen Nieuwe Veerstal vermeld staat. Hij pleit ervoor het Mobiliteitsplan van 2017 als uitgangspunt te nemen. Dat de dijkafsluiting mogelijk is, bleek wel toen dit afgesloten was voor werkzaamheden.
- Jan Willem Fortuin vraagt of de negen punten op de dia in één simulatie meegenomen zijn. De negen punten zijn volgens de heer Kwantes een samenvatting van meerdere analyses en voorstellen.
- Niek van der Sprong vindt dat er verkeerd-om geredeneerd wordt. De snelheid zou in de Goudse binnenstad 30 km/u moeten zijn, tenzij het echt niet anders kan. Bovendien heeft de Tweede Kamer besloten om de snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/u terug te brengen.

CHAT:

- Anja Lelieveld [20:03]: Helemaal eens met 30 als uitgangspunt!
- Jan Willem Fortuin [20:06]: Regeren is vooruitzien. Gezien de kamermotie nu rekening houden met die toekomst.
- Jeroen van Walstijn [20:07]: Eens met 30 tenzij.
- Anja Lelieveld [20:07]: Rotterdam overweegt het ook al.

- Mette Corsel reageert op de verschillende vragen over 30 km/u als uitgangspunt. Hij zegt dat het aanpassen van een 50km-weg naar een 30km-weg niet zonder meer overal kan. Dat heeft dan met name te maken met de weginrichting. Een straat waar veel auto's rijden en de fietser – omdat het een 30km-weg is – op de rijbaan mag, kan daardoor gevaarlijker zijn dan wanneer je dat een 50km-weg laat met vrijliggende fietspaden.
- Marie-Louise Pierson zegt dat ze enige tijd geleden door Friesland reed en daar zag dat bijna de volledige bebouwde kom uit 30km-zones bestond. Mevrouw Pierson vraagt zich af waarom dat in Gouda niet zou kunnen.

Om 20:07 begint Marco de Baat van Goudappel Coffeng met zijn deel van de presentatie.



- Jaap Rijnsburger vraagt wat het effect is van het carré.
  Marco de Baat zegt dat het niet doorgerekend is. Er zijn te veel aanvullende maatregelen nodig, waardoor het praktisch niet uitvoerbaar is op deze plek en als gevolg daarvan niet goed door te rekenen. Wel zijn er aanvullende maatregelen bekeken op de Joubertstraat, zodat het verkeer daar getemperd kan worden en de route er omheen aantrekkelijker wordt.



CHAT:

- Kees Codée [20:23]: Is bij de berekening van de Burgemeester Jamessingel rekening gehouden met de bouw van 1000 woningen daar op de locatie Marskramer. Bouwplan Spoorzone?
- *Reactie gemeente & Goudappel Coffeng: Ja, in de verkeersmodellen zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die nu in voorbereiding zijn binnen Gouda en de komende jaren worden uitgevoerd. Er is dus zeker rekening gehouden met de ontwikkelingen in de Spoorzone.*

- Jan Willem Fortuin zegt dat de druk rond de Goudse Poort alleen maar toeneemt. Hij vraagt of het een oplossing is om Goverwelle via de zuidkant te ontsluiten.
  Marco de Baat legt uit dat het verkeer deels een eigen weg zoekt, dus dat het niet helemaal te sturen is. Verkeer van/naar Goverwelle zal dus deels nog via de Goudse Poort willen blijven rijden, bijvoorbeeld omdat mensen in Bodegraven, Woerden of omgeving van Utrecht werken. Dan blijft de route via de zuidkant (de N207) omrijden. Bij een knip op de Bodegraafsestraatweg-noord zou volgens de heer De Baat de kans groot zijn dat het verkeer bij de Goudse Poort volledig vast komt te staan.
- Anja Lelieveld zegt dat andere gemeentes in tegenstelling tot Gouda kijken naar nieuwe infrastructuur. Zo is er 'Beter bereikbaar Gouwe' van gemeente Alphen aan den Rijn. Ook vraagt ze hoe het zit met de bereikbaarheid van de binnenstad.
  Mevrouw Lelieveld vraagt of nog altijd de bedoeling is om de Goudse Poort als een hub te gebruiken, waar het vrachtverkeer zijn goederen kan lossen, waarna die goederen met kleinere voertuigen naar de binnenstad gaan. Tot slot geeft mevrouw

Lelieveld aan te begrijpen dat de knip niet reëel is, wat volgens haar pleit voor een doorsteek.
Marco de Baat vertelt dat in een apart spoor onderzoek wordt gedaan naar zero emissie binnenstadslogistiek, waarbij goederen vanuit de hubs naar de binnenstad gebracht worden. De kans is groot dat dit in regioverband moet, om voldoende volume te realiseren en dit ook echt van de grond te krijgen. De Goudse Poort lijkt een logische plek om zo'n hub te realiseren, al wordt aanvullend onderzoek gedaan om te kijken of er betere opties zijn. Maar het aantal vrachtwagens dat vanaf de A12 richting de Goudse Poort gaat, wordt in dat geval niet minder. Pas vanaf de hub is het zo dat er minder zwaar vrachtverkeer van en naar de rest van de stad rijdt.
Mette Corsel zegt dat er bij een *regionale* hub op de Goudse Poort juist meer verkeer naar de Goudse Poort zal rijden, omdat daar dan de regionale overslag ligt. Maar op dit moment lijkt het waarschijnlijker dat er voor Gouda gekeken wordt naar bestaande hubs elders in de regio (buiten Gouda). In het voorjaar van 2021 zal de raad de resultaten van het onderzoek ontvangen.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [20:30]: Regionale overslag HUB? Terrein voormalig Belastingkantoor? Of direct benoorden de A12?

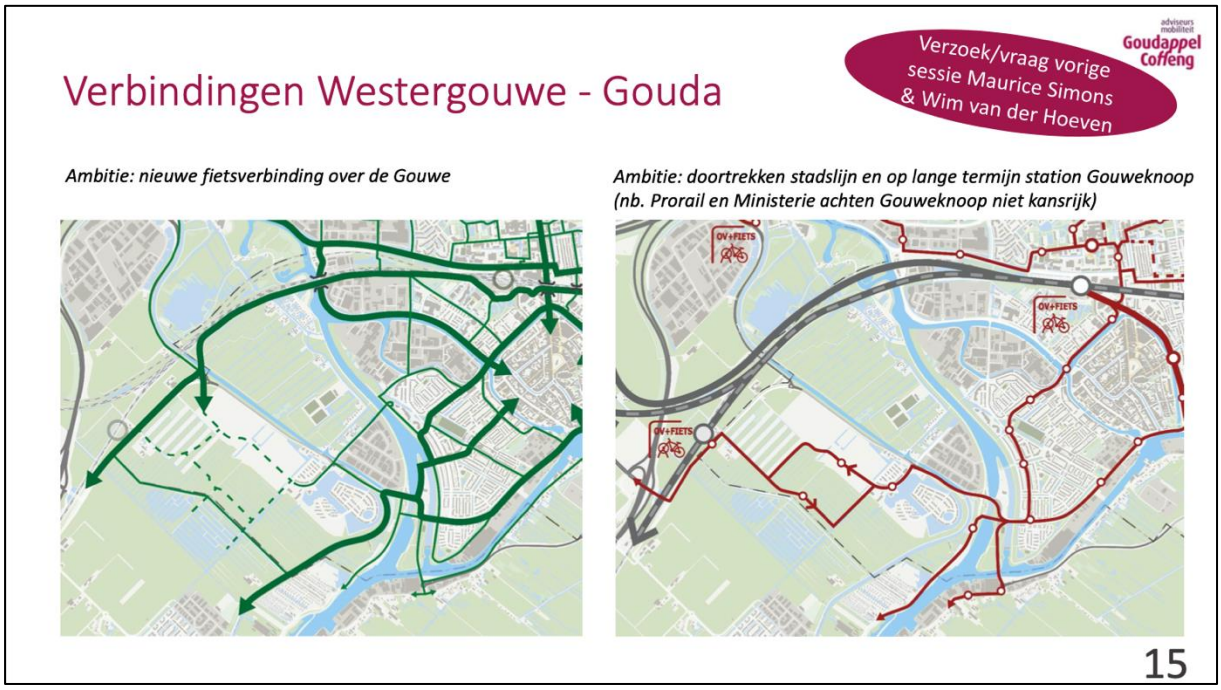
- Frank van der Voordt heeft nog een vraag over de effecten van het eenrichtingscarré rond de Graaf Florisweg op de wijk Achterwillens.
  Marco de Baat zegt dat er door het éénrichtingscarré een risico is op sluipverkeer door Achterwillens, over de Molenmeesterslag en Dijkgraafslag. Er zijn dan mogelijk mitigerende maatregelen nodig om deze ongewenste effecten tegen te gaan. Wel worden er ook maatregelen getroffen op de Joubertstraat om doorgaand verkeer op deze routes te verminderen, en doorgaand verkeer te stimuleren over de hoofd- en randwegen te rijden.
  De heer Van der Voordt wil graag weten om welke maatregelen het gaat.
  De heer De Baat zegt dat onder meer gekeken wordt naar de aanleg van plateaus of drempels en het anders afstellen van verkeerslichten. Een verdergaande optie is het instellen van eenrichtingsverkeer.
  De heer Van der Voordt uit daarop zijn zorgen: komen bewoners de wijk dan nog wel uit? Om meer mensen over de randwegen te kunnen laten rijden, moet het aandeel dat de N207 in capaciteit levert toenemen en dat vereist gesprekken met de provincie, zegt de heer Van der Voordt.
  De heer De Baat bevestigt dat en zegt dat er al gesprekken lopen met de provincie.
- Marie-Louise Pierson vindt het jammer dat niet gekeken wordt naar een nieuwe noord-zuid verbinding ten oosten van Gouda, met een oostelijke aansluiting op de snelweg. Ze begrijpt dat dit een langdurig proces is, maar vindt wel dat het een doel zou moeten zijn dat nu in gang moet worden gezet.
  Mette Corsel beaamt dat, en benadrukt het belang van het suggereren van maatregelen die nu op niet te lange termijn al toegepast kunnen worden. In het

rapport kan wel goed een doorkijk gegeven worden naar maatregelen die na 2030 spelen. Een nieuwe weg vraagt een lange adem, en medewerking van provincie en buurgemeenten. Dat zijn erg lange processen omdat dit ingrijpende en kostbare maatregelen zijn. Dergelijke maatregelen vallen dan ook buiten de scope van het VCP, waarin gekeken wordt naar de komende jaren tot aan 2030. Een nieuwe provinciale weg realiseren kent een langere looptijd.

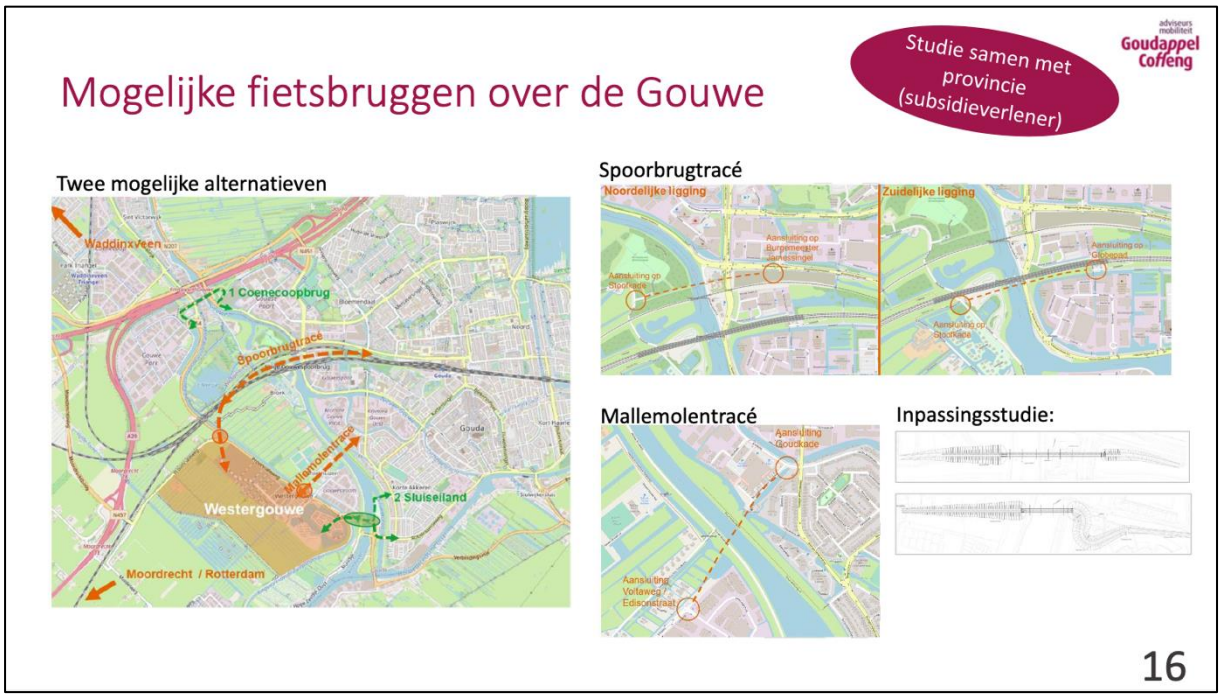
CHAT:
- Marcel de Wit [20:35]: Eens met Marie Louise.
- Anja Lelieveld [20:36]: Ja, goede input.

- Martin Pohlkamp beaamt het punt van de heer De Baat en Corsel. Het moet praktisch blijven binnen de termijn die past bij de opdracht om een vcp te ontwikkelen, maar negeer daarbij de langere termijn niet.
- Gerard Overkamp vraagt hoe het zit met de hub in de Goudse Poort. Hij zegt dat er nu te makkelijk vanuit gegaan wordt dat het vrachtverkeer via de Goudse Poort de stad in moet, terwijl er ook andere routes lopen. Via de Gouwe zouden ook goederen de stad in kunnen, waarmee de Goudse Poort ontlast wordt.
- Lute-Geert Verdouw vraagt hoe een goede doorstroom van het verkeer mogelijk is op de Goverwellesingel, als dat een 30 km/u-weg wordt.
  De heer De Baat legt uit dat de Goverwellesingel een 50 km/u weg blijft en gekeken wordt naar voorrangspleinen in plaats van kruispunten met verkeerslichten, waarbij het autoverkeer door kan blijven stromen en het tegelijk veilig is voor fietsers en voetgangers om over te steken. Bij voorrangspleinen dient autoverkeer lokaal rustiger te rijden door een lichte uitbuiging van de rijbaan. Daardoor is het voor fietsers en voetgangers makkelijker om over te steken.
- Marcel de Wit vraagt of de verkeersmodellen rekening houden met een overslaghub.
  Marco de Baat zegt dat een parallel onderzoek naar de haalbaarheid van een hub gedaan wordt. Er wordt nu gekeken naar een ingroeimodel, waarbij eerst van bestaande hubs in de regio gebruik gemaakt wordt. Er zijn dus nog diverse onzekerheden. Daardoor is het moeilijk om de hub nu al mee te nemen als uitgangspunt in de modellen. Wel wordt er gesimuleerd met vrachtverkeer dat daadwerkelijk in de regio rijdt.

Het is 20:43. De voorzitter vraagt of er behoefte is aan een pauze. Dat is het geval en tot 20:51 is het pauze, daarna wordt de bijeenkomst hervat.



- Jan Willem Fortuin zegt dat als er een fietsersbrug langs de spoorbrug over de Gouwe aangelegd wordt, daar dan net zo goed meteen een busbaan neergelegd kan worden. Dat vergt een stevige investering, maar het helpt Westergouwe te ontsluiten en maakt dat inwoners van daar sneller bij het station kunnen komen.



Marco de Baat vertelt bij dia 16 dat onderzoek gedaan wordt door de gemeente en de provincie om de regionale fietsverbindingen te versterken. Daarvoor wordt gekeken naar de mogelijkheden voor nieuwe fietsbruggen over de Gouwe. Op die manier kan ook

Westergouwe beter verbonden worden met de rest van Gouda. Ook het aanleggen van kruispunten met verkeerslichten op de N207 in plaats van de rotondes die er nu liggen, zorgen er dan voor dat er veilige en goede fietsverbindingen tussen Westergouwe en de rest van Gouda komen.

CHAT:
- Jan Willem Eelkman Rooda [21:00]: Fietsbrug mogelijk als aanhang aan de spoorbrug, dan hoef je geen aparte brug te bouwen?
- *Reactie Mette Corsel [via mail]: Prorail heeft aangegeven dat dit niet mogelijk is vanwege de constructie van de brug.*

➢ Wim van der Hoeven maakt zich zorgen over de ontsluiting van de Westergouwe. Dat komt vooral door de oversteekbaarheid van de drukke N207. Daar wordt nu ingezet op de aanleg van twee bruggen; een noordelijke die erg duur zal zijn en een andere met praktische gevolgen. Zou bij de Mallemolen tijdelijk een fietserspontje aangelegd kunnen worden, vraagt de heer Van der Hoeven. Zo kunnen huidige bewoners vanuit Westergouwe makkelijker naar de stad.



CHAT:
- Jeroen van Walstijn [21:03]: Dit ziet er wel goed uit.

Marco de Baat legt bij dia 17 uit dat het gaat om een visualisatie van een voorrangsplein op de Burgemeester van Reenensingel. De doorstroming van het autoverkeer is beter door het weghalen van verkeerslichten. Ook ontstaat er extra ruimte doordat er minder autorijstroken

nodig zijn. Dat biedt ruimte voor groen, ruimtelijke kwaliteit, en overzichtelijkheid. Oversteken is makkelijker en veiliger omdat één rijstrook per keer wordt gekruist.

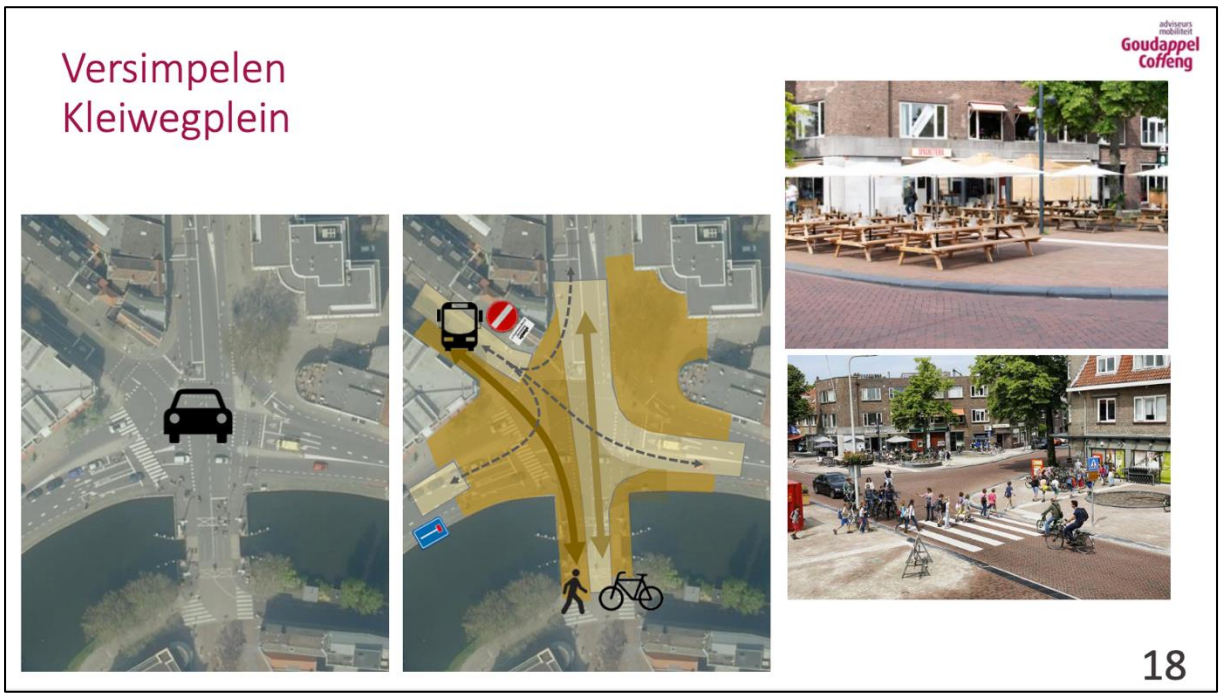
CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:04]: Scheppen voorrangspleinen ruimte voor halteren van de bus?
- Jan Willem Fortuin [21:08]: Is de scheepvaart op de Gouwe niet te druk voor bruggen? Dan blijft een Mallegatsfietstunnel?
- *Reactie Mette Corsel: De brug wordt hoog (7 meter) en moet ook open kunnen. Mogelijkheid voor een tunnel wordt in een latere fase nog onderzocht.*

- Een van de deelnemers vraagt of de voorrangspleinen passen bij een *slow flow*-benadering van verkeersstromen. Dat wordt bevestigd door de heer De Baat: lokaal wordt het autoverkeer geremd door uitbuiging van de rijbaan, zodat fietsers en voetgangers veiliger kunnen oversteken, maar verkeer tegelijkertijd wel door kan blijven rijden. Vervolgens zegt de heer De Baat dat voorrangspleinen uitgerust kunnen worden met doseerlichten, zodat oversteken ook veilig blijft voor blinden en slechtzienden. Een doseerlicht is een verkeerslicht dat normaal gesproken uitstaat, maar geactiveerd kan worden middels een drukknop voor de mensen die behoefte hebben aan extra hulp bij het oversteken. Daar was in een eerdere sessie een vraag over gesteld door de heer Michel van Lookeren.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:10]: Dank voor de blinden!

- Jaap Rijnsburger laat weten erg tevreden te zijn over de voorrangspleinen. Maar hij wil wel graag dat er meer ruimte is voor fietsers. In de ontwerpen zoals die nu voorliggen lijkt het erop dat er sprake is van smalle fietspaden en wat de heer Rijnsburger betreft zou er ten minste aan de noordzijde, maar als het kan aan beide zijden een breed 2-richtingen-fietspad moeten komen.
- Wim van der Hoeven vraagt op welk moment een voorrangsplein de verkeersdruk niet langer aankan. Wordt dat moment niet snel bereikt in Gouda?
  Marco de Baat zegt dat hier rekening mee gehouden is in de modellen en dan blijkt dat de voorrangspleinen het goed aankunnen. In sommige gevallen moeten op zeker moment extra stroken worden toegevoegd voor linksaf slaan, of doseerlichten om de doorstroom iets te verbeteren. Maar uit de modellen blijkt in elk geval dat het bijna overal goed kan en dat er zelfs ruimte is voor een verkeerstoename.
- Martin Pohlkamp benadrukt dat de capaciteit wel voldoende moet zijn. Hij vraagt ook of er een voorrangsplein komt op de kruising van de Ridder van Catsweg met de Bloemendaalseweg.
  Marco de Baat zegt dat daar gekozen is voor een verkeerslicht in verband met de oversteek voor fietsers. Bovendien is het een iets compactere oversteeklocatie, waardoor er minder ruimte is voor een voorrangsplein.

- Hans du Pré vraagt of nagedacht is over de kruisingen rond de Koningin Wilhelminaweg. Komen daar voorrangskruisingen zoals op de Aaltje Bakstraat? Daar is volgens de heer De Baat nog niet nadrukkelijk naar gekeken. Wel wordt erover nagedacht om meer plateaus te realiseren op de Koningin Wilhelminaweg en het dwarsprofiel aan te passen, zodat het verkeer er langzamer rijdt en de oversteekbaarheid erop vooruit gaat.



- Marie-Louise Pierson vraagt of er bij dit voorstel een knip komt te liggen op de Kattensingel.
  Dat wordt bevestigd door Marco de Baat. Daar kan dus niet meer met een auto doorheen gereden worden.
- Jan Willem Eelkman Rooda vraagt of het klopt dat het een doodlopende straat wordt. Hij vindt dat erg onpraktisch: dit zou namelijk betekenen dat de Nieuwe Parkwijk voor bewoners alleen nog via het Hamstergat bereikbaar is. Eerder ging het al over een hele of halve knip bij het station, waardoor Vredebest niet meer bereikbaar is met de auto. De situatie wordt voor bewoners zo wel erg complex. Volgens de heer De Baat moeten wel vergaande maatregelen genomen worden rond het Kleiwegplein. Anders blijft het zoals het is, met veel opstelstroken voor autoverkeer om toegang te geven tot alle vijf de richtingen op het kruispunt. Voordeel van het versimpelen van het Kleiwegplein op deze manier is dat het verkeer anders gaat rijden, en dat de verkeersdruk op de Singels aanzienlijk afneemt.



CHAT:

- Jeroen van Walstijn [21:20]: Thorbeckelaan is nu gevaarlijk voor fietsers. Ik fiets er elke dag. Ziet er goed uit.
- Jan Willem Fortuin [21:21]: Plaatje 20 is precies de plaats van de beoogde bushalte om vier andere te laten vervallen. De bus rijdt over de Groen van Prinsterersingel. Even apart bespreken.
- Martin Pohlkamp [21:25]: Inderdaad, busrouteringen nader bespreken.

Marco de Baat beaamt de bijdragen in de chat. Hiermee wordt het doorgaande verkeer richting Reeuwijk gestimuleerd om buitenom te rijden. Doordat het éénrichtingscarré voor wat extra omrijdbewegingen voor auto's zorgt, en voor doorgaand verkeer daardoor andere routes aantrekkelijker worden. Maar tegelijkertijd versimpelt dit concept de wegenstructuur waardoor wegen anders ingericht kunnen worden. Voor bussen geldt dat zij in de ene richting met het éénrichtingscarré mee rijden, en in de andere richting over de Willem de Zwijgerlaan, zodat de bus snelle en directe routes houdt.

- Anja Lelieveld vraagt wat de route is als het verkeer richting Reeuwijk buitenom moet rijden.
  Volgens de heer De Baat gaat het om verschillende routes. Idealiter rijdt dit verkeer zo veel mogelijk via de hoofdwegen aan de zuid- en westkant (N207 en Zuidwestelijke randweg), maar buitenom is deels ook via de Bodegraafsestraatweg-noord, de Goudse Houtsingel en de Goverwellesingel. De Bodegraafsestraatweg-noord blijft voor inwoners en Reeuwijk een aantrekkelijke en belangrijke route van/naar Gouda en deels de Krimpenerwaard.

- Jan Willem Eelkman Rooda denkt dat het handig kan zijn om – als het carré zo ingericht wordt als hier voorgesteld wordt –een stukje tussen het Albert Plesmanplein en de Bleulandweg toegankelijk te maken voor auto's. Dat is voor verkeer dat richting Bloemendaal moet een oplossing.
- Jaap Rijnsburger merkt op dat het fietspad aan de andere kant hoort te lopen waar de woningen en de winkels liggen.

CHAT:
- Jeroen van Walstijn [21:26]: Nee, want dan krijg je sluipverkeer over de Thorbeckelaan.

- Wim van der Hoeven stelt voor om ook goed te kijken naar de gevolgen van deze oplossing voor het verkeer dat van de Statensingel richting de Burgemeester Jamessingel gaat. Kan dat wel binnen de beschikbare ruimte? Ook wil de heer Van der Hoeven graag informatie over de gevolgen voor fietsers.



CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:28]: Plaatje 22 laat precies zien dat er zo geen bus kan rijden.

Marco de Baat legt naar aanleiding van de chat uit dat er wel een buslijn rijdt op dit stuk, dat dit geen hoogfrequente bus is en het aantal bussen dat hier rijdt dus beperkt is.

CHAT:
- Jeroen van Walstijn [21:30]: Mijn opmerking ging over auto's over de Ridder van Catsweg, waar nu alleen de bus mag.

- Jan Willem Fortuin [21:30]: Een per uur!

➢ Hans du Pré merkt op dat de bus nu eenmaal per uur over deze route rijdt. Hij wil graag weten met welk model gerekend is voor de knip Nieuwe Veerstal.
Volgens de heer De Baat zijn verschillende modellen denkbaar, waarbij rekening gehouden is met bestemmingsverkeer van beide kanten.

Om 21:34 stelt de voorzitter voor om door te gaan tot alle dia's behandeld zijn.



Voor de overzichtelijkheid zijn de vragen rond de Bodegraafsestraatweg, die op verschillende momenten in de discussie volgden, geclusterd. Er is vanaf dit punt dus geen sprake van een chronologische volgorde in het verslag.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:39]: Wissel rijweg en fietspad.

Marco de Baat laat bovenstaande dia met een schets van de mogelijke toekomstige situatie op de Bodegraafsestraatweg zien. Het is druk op de weg en daarom zal er een duidelijke verdeling gehandhaafd moeten worden tussen autoverkeer en fietsers. Om het gevoel van een woonstraat te geven, worden klinkers of streetprint toegevoegd. Waar mogelijk kan een plateau helpen om de autosnelheid te temperen.

➢ Anja Lelieveld ziet geen maatregelen voor het verminderen van het verkeer. Ze ziet wel één plateau op de schets en vraagt zich af of meer plateaus overwogen worden. Marco de Baat laat weten dat daar zeker naar gekeken zal worden. Of dat overal mogelijk is, hangt van de lokale situatie af. Plateaus zijn mogelijk een optie op plekken met dwarsrelaties waar bijvoorbeeld voetgangers en fietsers de

Bodegraafsestraatweg kruisen. Wel is zeker dat gekeken wordt naar manieren om automobilisten het gevoel te geven dat ze hier niet 80 km/u mogen rijden, en door de inrichting van nature al rustiger gaan rijden.
Naar aanleiding daarvan merkt Jaap Rijnsburger op dat op hele weg maar één dwarsrelatie is. Tot slot zegt mevrouw Lelieveld dat in de dia's staat dat gekeken wordt naar het toevoegen van meerdere plateaus op de Bodegraafsestraatweg.

- Jan Willem Eelkman Rooda zegt dat plateaus op de Bodegraafsestraatweg niet per se een goed idee zijn. Dit is ook op de Kattensingel gedaan, waar plateaus zorgden voor ongewenste trillingen en scheuren in de huizen. Bij veel bewoners die overlast ondervonden heerst volgens de heer Eelkman Rooda het gevoel dat de boot afgehouden wordt wat betreft de verantwoordelijkheid hiervoor. Hij raadt dan ook aan hierover goede afspraken te maken rond de Bodegraafsestraatweg, en zegt dat men voorzichtig moet zijn met het aanleggen van plateaus.
- Jan Willem Fortuin zegt onlangs in een ander verband gepleit te hebben voor de aanleg van een busbaan langs het spoor, die dan uitkomt bij het politiebureau. Dit zou het aantal trillingen langs de Kattensingel fors kunnen terugdringen.



CHAT:

- Jan Willem Fortuin [21:26]: De RNet-norm is zo niet te halen.

Marco de Baat reageert op het chatbericht. Hij legt uit dat er wel voldoende ruimte is om bussen te laten rijden. Ook rijden nog auto's over de straat, maar zijn er brede fietspaden. Verder liggen er klinkers of streetprint om auto's snelheid te laten minderen en automobilisten het gevoel te geven dat ze te gast zijn in het gebied, waardoor ze over het algemeen rustiger gaan rijden.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:38]: Waar gaan de auto's van bewoners naartoe?

Marco de Baat zegt dat het voorstel bij bovenstaande schets is, om het autoparkeren te verminderen door dat in zijn geheel of deels naar Klein Amerika te verplaatsen.

- Niek van der Sprong vindt dat de singels er mooi uitzien. Maar als de singels ook beschikbaar moeten blijven voor auto's en bussen, en het geen eenrichtingsstraten worden, zullen er volgens hem wel ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de snelheid terug te dringen. Hij wil graag weten of overwogen wordt wegobstakels te plaatsen.
- Martin Pohlkamp wil ook weten hoe het zit met wegobstakels. Is er een wezenlijk verschil in het effect van bijvoorbeeld het plaatsen van bloembakken op de weg, zodat het verkeer meanderend zijn weg moet vervolgen? Dus niet 'verticaal' belemmeren maar 'horizontaal' belemmeren? Niet alleen voor de singels maar ook bijvoorbeeld voor de Bodegraafsestraatweg Noord?
  Marco de Baat zegt dat het verkeer bij plateaus en drempels over een hobbel moet. Dat geeft een ander effect dan een as-verspringing in de weg. Beide zijn gericht op het verminderen van de snelheid, maar een versmalling betekent dat verkeer elkaar de kans moet geven om te passeren.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:44]: Reizigers zijn meer gebaat bij zigzag dan hobbel!
- Anja Lelieveld [21:50]: Bewoners ook idd, goed punt.

Het is 21:50 als de voorzitter aan Christiaan Kwantes vraagt om de avond af te ronden. De heer Kwantes vraagt van de aanwezigen om goed te kijken naar dia 5 en te kijken welke maatregelen ze missen, en welke ze het meest aansprekend vinden. Het verzoek is om – mede geïnspireerd door dit resumé uit alle voorgaande besprekingen - bij de volgende bijeenkomst te presenteren wat ieder ziet als ingrediënten van een samenhangend vcp-pakket, om zo naar een synthesemodel toe te werken. Zo kan er een breed gedragen maatregelenpakket gepresenteerd worden aan de gemeenteraad. De oproep is om niet enkel te pleiten voor de eigen voordeur, maar goed te kijken naar maatregelen die voor heel Gouda zinvol kunnen zijn.

- Jaap Rijnsburger vraagt of er maatregelen zijn waar niet over gesproken kan worden. Zo komen er in Goverwelle grote rioleringswerkzaamheden aan, waarvoor straten helemaal open moeten. Daar is veel geld mee gemoeid; zou dat deels ingezet kunnen worden voor wijzigingen van de wegsituaties? Ook als die straten geen onderdeel vormen van in de Denktank besproken routes?
- Hans du Pré pleit ervoor in het vervolg meer te reflecteren op het Mobiliteitsplan 2017. Zo kan voorkomen worden dat zaken bepleit worden waar de gemeenteraad

in 2017 al beslissingen over genomen heeft. Als voorbeeld noemt de heer Du Pré de Kattensingel, waar al in 2017 over besloten is dat er een knip moet komen. Ook is er veel tijd besteed aan discussie over de snelheid op de wegen, terwijl volgens hem in 2017 al is besloten dat daar in de toekomst maximaal 30 km/u gereden mag worden Mette Corsel nuanceert het geschetste beeld enigszins. Er zijn bepaalde wegen aangewezen als 30km-weg, maar niet allemaal. Dus 'ja tenzij', met ruimte voor maatwerk. Het mobiliteitsplan is een koers met suggesties voor maatregelen, maar deze maatregelen zijn nog niet besloten. Deze sessies en het VCP zijn juist bedoeld voor het concretiseren van deze koers tot concrete maatregelen in de vorm van een vcp, met als vertrekpunt de koers van het Mobiliteitsplan.

Vervolgens is er enige discussie over de inrichting van de volgende bijeenkomst. Het idee is om iedereen 4 minuten spreektijd te geven en – eventueel met hulpmiddelen – een schets te laten geven van een ideaalbeeld voor het verkeer in Gouda. Een aantal deelnemers vindt dat er dan te weinig ruimte is voor interactie. Uiteindelijk wordt besloten om toch het oorspronkelijke voorstel te volgen. Deelnemers aan de Denktank die daar behoefte aan hebben, kunnen hun adres aan Goudappel Coffeng geven en krijgen dan een fysiek kaartje thuisgestuurd waar ze verkeersmaatregelen op kunnen aangeven.

- Henk de Vos vraagt wanneer gesproken wordt met het bedrijfsleven.
  Daarop legt Mette Corsel uit dat het proces een zeer strakke deadline heeft. Op 30 juni 2021 moet in de gemeenteraad een besluit genomen worden. Daar gaat nog een aanlevertermijn aan vooraf, evenals een zienswijzeprocedure van zes weken. Dit houdt in dat er een zeer strakke planning is, en het ambtelijk concept-vcp – mede gebaseerd op een voorstel van de Denktank - uiterlijk eind februari of begin maart aangeleverd moet worden. Er is weinig tijd om tot een gezamenlijke afronding te komen vanuit beide sporen. Daarom wordt nu ingezet op twee Denktankbijeenkomsten in januari, zodat er genoeg tijd is om met een gedragen voorstel te komen. Voor Gouda Onderneemt geldt dat hun proces behoorlijk wat vertraging heeft opgelopen en dat zij niet zelf met voorstellen komen maar willen reageren op een voorstel van deskundigen. Daardoor kunnen zij waarschijnlijk pas tijdens de zienswijzeprocedure reageren.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [22:01]: Neem geen risico tot onvoldragen voorstel aan de gemeenteraad.
- Frank van der Voordt [22:01]: Toch maar vroegtijdig rondsturen.

- Henk de Vos stelt voor om de vier minuten spreektijd die de deelnemers bij de volgende bijeenkomst krijgen, te clusteren per thema.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [22:02]: Prime idee Henk.

De voorzitter zegt dat dit de kans verkleint op een gemeenschappelijk resultaat. Als iedereen voor eigen parochie preekt, kan dat ertoe leiden dat de gemeenteraad concludeert dat de Denktank het niet met elkaar eens kon worden. Dat maakt de kans kleiner dat de door de Denktank voorgestelde maatregelen overgenomen worden en maakt de kans juist groter dat de raad naar eigen inzicht ter plekke – tijdens de laatste vergadering voor het reces – snel knopen zal willen doorhakken. Zonder zich zó verregaand te hebben kunnen verdiepen als de DT-leden inmiddels wel hebben gedaan.

CHAT:
- Martin Pohlkamp [22:04]: Eens met voorzitter.
- Frank van der Voordt [22:04]: Het voorstel van Henk was toch clusteren? Ik kan best rekening houden met andere belangen. Zonder polderen kom je hier nooit uit.

- Lute-Geert Verdouw doet tot slot een oproep om, indien mogelijk, minder dan vier minuten per persoon te presenteren. De voorzitter geeft aan dat korter zeker mag, dat men met of zonder kaartbeeld of andere illustratie mag werken, maar dat langer dan 4 minuten niet kan. Zie dit als het ultieme moment om aan de gemeente mee te geven wat je als deelnemer – alles overziende – als beste aanpak ziet voor het vcp. Wie zijn inbreng eerder al wil insturen naar gemeente en Goudappel Coffeng is van harte welkom, dan kunnen de deskundigen tevoren al een blik werpen op het gedachtengoed.

Om 22:10 rondt de voorzitter de bijeenkomst af.

-- EINDE --

AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

11 Verslag zesde bijeenkomst Denktank

Datum	:	dinsdag 12 januari 2021	
Tijd:	:	van 19:30 tot 21:45	
Locatie	:	Online, Microsoft Teams	
Aanwezigen	:	Mette Corsel	Projectleider, gemeente Gouda
		Christiaan Kwantes Coffeng	Verkeerskundige, Goudappel
		Marco de Baat Coffeng	Verkeerskundige, Goudappel
		Paul Weststrate	Voorzitter, Awareness
		Jim Pedd	Verslaglegging, Awareness
		Pascal Anker	Gemeente Gouda
		Rob Ogink	Gemeente Gouda
		Jeroen Harmsen	Gemeente Gouda
		René van den Broek	Wijkteam Goverwelle
		Kees Codée	Driestar Educatief
		Jan Willem Eelkman Rooda	Wijkteam Nieuwe Park
		Jan Willem Fortuin	ROVER Gouda
		Wim van der Hoeven	Wijkteam Oost
		Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
		Gerard Overkamp	Gouda Sterk aan de IJssel
		Marie-Louise Pierson	Bewonersplatform Binnenstad
		Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijck
		Hans du Pré	Wijkteam Korte Akkeren en Werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
		Artur Rebelo	Groene Hart Ziekenhuis
		Jaap Rijnsburger	Fietsersbond
		Niek van der Sprong	Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
		Willem Jan van Tilborg	Bewoners IJssellaan
		Lute-Geert Verdouw	Driestar College
		Sidney Verkade	MBO Rijnland
		Frank van der Voordt	Netwerk Achterwillens
		Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat
		Jeroen van Walstijn	Wijkteam Gouda Noord
		Marcel de Wit	Netwerk Achterwillens
Afwezigen:		Marloes Liem-Mulder	Wijkvereniging Westergouwe
		Michel van Lookeren	GAB Gouda
		Maurice Simons	VGSO

Wilco Spek	Wijkteam Kadebuurt
Ineke Verkaaik-Hogervorst	Historisch Platform Gouda
Margriet de Kruijf	Bewonersplatform Binnenstad

Ondanks herhaaldelijke pogingen kan de heer Jaap van Rijn van Stichting Goudse Sint-Jan wegens internetproblemen niet aanwezig zijn.

1. Opening en mededelingen

Vanwege de voortdurende maatregelen tegen de verspreiding van het coronavirus vindt ook deze zesde sessie van de Denktank VCP Gouda volledig digitaal en via Microsoft Teams plaats. De heer Michel van Lookeren heeft laten weten niet aanwezig te kunnen zijn. Verder heeft de heer Willem Jan van Tilborg wegens privé omstandigheden geen bijdrage kunnen voorbereiden. Wel is hij aanwezig tijdens de sessie.

De voorzitter opent om 19:30 de bijeenkomst. Hij vertelt dat deze bijeenkomst een andere opzet heeft dan de eerdere sessies. Ditmaal is het woord volledig aan de deelnemers. Iedereen krijgt vier minuten om een schets te geven van zijn of haar ideaalbeeld voor het verkeerscirculatieplan van Gouda. Via de mail zijn reeds veel bijdragen binnengekomen.

- Anja Lelieveld vraagt of het mogelijk is om nog op het vorige verslag te reageren. De voorzitter geeft aan dat dit zeker nog kan en verzoekt haar en andere aanwezigen om, indien ze daar behoefte aan hebben, uiterlijk morgen in de loop van de ochtend per mail te reageren.
- Anja Lelieveld wil ook graag weten hoe het proces met Gouda Onderneemt op dit moment verloopt en hoe de bijdragen van Gouda Onderneemt zich verhouden ten opzichte van die van de Denktank.
  De voorzitter geeft aan dat het uitgangspunt in eerste instantie was om twee identieke sporen te laten lopen, die na verloop van tijd samengevoegd konden worden. Gouda Onderneemt heeft ervoor gekozen dat idee los te laten en wil reageren op een door deskundigen opgesteld concept-verkeerscirculatieplan. Dat is nog niet geschreven; dat gebeurt mede op basis van de inbreng van de Denktank.
  Mevrouw Lelieveld vraagt Mette Corsel uit te leggen hoe de inbreng van Gouda Onderneemt verwerkt wordt in het concept-verkeerscirculatieplan.
  Mette Corsel geeft aan dat in eerste instantie vanuit de ambtenarij, samen met Goudappel Coffeng, een voorkeursvariant opgesteld wordt. Die wordt ook aan Gouda Onderneemt gepresenteerd, dat daarna met haar achterban in gesprek kan om tot een reactie te komen.

Om de presentaties niet tekort te doen, is besloten in dit verslag geen verkorte weergave op te nemen. In plaats daarvan zijn alle presentaties in de bijlage opgenomen. Daar waar tijdens de sessie een bijdrage is geleverd zonder bijbehorend document of presentatie, staat die bijdrage wel in dit verslag. Bovendien zijn twee nagezonden, niet tijdens de sessie gehouden bijdragen ook in de bijlagen opgenomen. Het gaat hierbij om Bijlage Q – Wijkteam Kadebuurt

en Bijlage R – Stichting Goudse Sint-Jan. Tot slot zijn vragen en discussies ook opgenomen in dit verslag.

2. De presentaties

De presentaties en bijbehorende bijlagen zijn als volgt:

- Marie-Louise Pierson; Bijlage A - Bewonersplatform Binnenstad
- Anja Lelieveld; Bijlage B - Bodegraafsestraatweg
- Niek van der Sprong; Bijlage C - Singelbewoners
- Jeroen van Walstijn; Bijlage D - Bewonersplatform Gouda Noord
- René van den Broek; Bijlage E - Wijkteam Goverwelle
- Henk de Vos - Bijlage F - Joubertstraat

Hans du Pré

De heer Du Pré heeft zijn bijdrage namens Wijkteam Korte Akkeren en Werkgroep Gouda-Krimpenerwaard in de vorm van een gedicht geschreven, geïnspireerd door Hendrik Marsman.

Denkend aan Gouda zie ik auto's met dertig kilometer door een doorwaadbare stad gaan,
duidelijk gehint door de streetprint bij voorrangspleinen en oversteekplateaus stilstaan.

En in deze geweldige stad wordt het lopen en fietsen steeds meer gestimuleerd,
met bruggen bij Koepoort, Karnemelksloot, Goudasfalt en Visbanken die de stad nog ontbeert.

Het robuuste netwerk van randwegen brengt de auto overal, de roep om doorstroming gehoord,
maar de kwaliteitsslag op Kleiweg- en Veerstalplein wordt door eenieder het meest bekoord.

- Frank van der Voordt; Bijlage G - Netwerk Achterwillens
- Jan Willem Eelkman Rooda; Bijlage H - Wijkteam Nieuwe Park
- Willem van der Hoeven; Bijlage I - Wijkteam Oost

Om 20:31 last de voorzitter een korte pauze in. Deze duurt tot 21:39, daarna worden de presentaties hervat.

Martin Pohlkamp; Bijlage J - Wijkteam Plaswijck

De heer Pohlkamp wijst op de speerpunten zoals deze vermeld staan in de bijdrage die via de mail is opgestuurd. Hij zegt vooral belang te hechten aan een realistisch maatregelenpakket, dat ook politiek gedragen zal worden. De kosten van alle voorstellen zijn hoog en dus is het van belang te prioriteren. Om die reden is de heer Pohlkamp tot tien speerpunten gekomen. Tot slot heeft hij iets te vieren: na 7 jaar daarvoor als bewonersorganisatie geknokt te hebben, is nu de ambtelijke opdracht gegeven om te beginnen met de aanleg van de Schoolzones in Plaswijck.

Na deze aanvullende toelichting van de heer Pohlkamp vinden de volgende presentaties plaats.

- Artur Rebelo; Bijlage K - Groene Hart Ziekenhuis
- Lute-Geert Verdouw; Bijlage L - Driestar College
- Kees Codée; Bijlage M - Driestar Educatief

Sidney Verkade

De heer Verkade heeft namens het MBO Rijnland geen tekst opgestuurd. Volgens hem kunnen studenten nu vrij eenvoudig met het openbaar vervoer bij het MBO komen. Dat moet zo blijven. Als bewoner van Gouda kan de heer Verkade zich in alle bijdragen vinden. Hij vindt wel dat knelpunten wat betreft lopen en fietsen aangepakt moeten worden. Vooral het kruispunt richting de Kleiweg vindt hij erg gevaarlijk.

Daarna volgen de volgende presentaties:

- Jaap Rijnsburger; Bijlage N - Fietsersbond
- Jan Willem Fortuin; Bijlage O - ROVER
- Gerard Overkamp; Bijlage P - Gouda Sterk aan de IJssel

Om 21:18 is de laatste presentatie afgerond. Een aantal leden van de Denktank geeft specifiek aan erg tevreden te zijn met het verloop van het proces, met de bijdragen van andere deelnemers en de leiding van de bijeenkomsten(Jan Willem Fortuin, Gerard Overkamp, Lute-Geert Verdouw en Jeroen van Walstijn).

- Niek van der Sprong vraagt of vanuit Westergouwe een vertegenwoordiger aanwezig is. De voorzitter geeft aan dat deze wel uitgenodigd is voor de Denktank, maar helaas geen enkele keer aanwezig is geweest. Wel heeft volgens de voorzitter een groot aantal deelnemers in de geest van Westergouwe gedacht.
- Willem Jan van Tilborg vraagt of hij alsnog kort een bijdrage mag leveren. Hij heeft wegens ziekte niet de gelegenheid gehad om een uitgebreid verhaal voor te bereiden, maar heeft met grote belangstelling geluisterd naar de bijdragen. De heer Van Tilborg complimenteert de aanwezigen dan ook met hun verhalen. Wel uit hij nog wat zorgen ten aanzien van de ontsluiting van Kort Haarlem. Veel van de plannen, waaronder een autoluwe Veerstal en het sluiten van de Kattensingel lijken in basis mooi, maar de wijk moet wel bereikbaar blijven. De heer Van Tilborg denkt dat dit mogelijk als gevolg heeft dat de Veerstal open moet blijven. Dat terwijl hij het wel een aanlokkelijk idee vindt om daar een mooi open gebied richting de IJssel aan te leggen. Tot slot bedankt hij de organisatie, de experts bij de begeleiding en verwerking van input.

Voordat naar het vervolg gekeken wordt, geeft verkeerskundige Christiaan Kwantes van Goudappel Coffeng nog een korte reactie op de presentaties.

Christiaan Kwantes zegt erg onder de indruk te zijn van de collectieve kennis en denkkracht die vanavond is gepresenteerd. Hij ziet een aantal rode lijnen door de verhalen heen. Breed

gedragen is volgens de heer Kwantes de gedachten over de essentiële rol van de randwegen, de N207, de Zuidwestelijke randweg en de stadsboulevards. Deelnemers omarmen volgens de heer Kwantes het 30km-principe en het idee van een autovrije Nieuwe Veerstal. Hij ziet verder waardering voor de economische component die hieraan gehangen wordt en de koppeling met een financiële bijdrage aan de Zuidwestelijke randweg. Wel hoort de heer Kwantes dat bij de Bodegraafsestraatweg de plannen nog iets ambitieuzer mogen. Ook interessant volgens de heer Kwantes: het belang van bewustwording en gedragsbeïnvloeding door mensen te verleiden met routeinformatie. Aanpassing van de borden op de Joubertstraat om te voorkomen dat vrachtverkeer als het ware een fuik inrijdt, is volgens hem interessant. Verder staan er nog wat punten open rond het Kleiwegplein en de Kattensingel. Bovendien lijkt de discussie rond de Bodegraafsestraatweg en de doorsteek vanuit Plaswijck nog niet beslecht. Tot slot hoorde de heer Kwantes meermaals deelnemers vertellen over een nieuwe noord-zuidverbinding ten oosten van Gouda.

De voorzitter vraagt aan Mette Corsel van gemeente Gouda of hij kan reageren op de vraag hoe groot de kans is dat het verkeerscirculatieplan uitgevoerd wordt, gezien bezuinigingen binnen de gemeente. De heer Corsel legt uit dat voor het VCP geen taakstellend budget is gesteld vanuit de gemeenteraad en het college. Daardoor is er ook geen tekort; wel is het belangrijk om goed te kijken welke maatregelen noodzakelijk zijn. De belangrijkste maatregelen zullen voorrang krijgen. Het helpt volgens de heer Corsel wel dat het gaat om investeringen die over een periode van 15 tot 20 jaar afgeschreven kunnen worden. Daardoor zijn bepaalde maatregelen prima te nemen, ook al zijn ze niet goedkoop. De heer Corsel ziet vooral kansen om verkeersmaatregelen te combineren met werkzaamheden die toch moeten plaatsvinden in bepaalde wijken. Zo kan de stad toch in een rap tempo transformeren. Tot slot zegt de heer Corsel dat het belangrijk is om bij bepaalde maatregelen, waaronder een nieuwe brug over de Gouwe, te lobbyen bij het Rijk en de provincie voor financiering.

De voorzitter geeft - nadat hij alle aanwezigen bedankt heeft voor de tijd en energie die ze in hun presentaties gestoken hebben - een doorkijkje naar de rest van het proces. Mette Corsel en zijn collega's maken mede op basis van de oogst van alle sessies een concept-verkeerscirculatieplan. Dat zullen ze zo goed als mogelijk toelichten aan de Denktank.. Daarna kunnen de deelnemers hun achterban informeren en raadplegen, om die reacties in een laatste sessie terug te koppelen naar gemeente en Goudappel Coffeng. Vervolgens komt de gemeente tot een definitief concept, dat de gebruikelijke procedures ingaat. Dat begint met de terinzagelegging. In de zienswijzeprocedure kan de hele gemeente een mening formuleren en reageren.

- Jaap Rijnsburger zegt dat de leden van de Fietsersbond tijdens de ledenvergadering van een dag eerder hebben aangegeven voorstander te zijn van een omgekeerde volgorde. Hij zou dan al in de volgende - zevende - sessie met de terugkoppeling van zijn achterban willen komen, op basis van het concept-verkeerscirculatieplan dat hen dan tevoren is toegestuurd.

De voorzitter begrijpt de wens, maar legt uit dat het concept-verkeerscirculatieplan waarschijnlijk een toelichting behoeft.

- Martin Pohlkamp geeft aan de wijk in te willen en heeft zelfs al offertes uitgezet voor flyers. Ook wil de heer Pohlkamp graag weten wat men doet met de punten waarover geen overeenstemming is binnen de Denktank.
  Mette Corsel zegt dat hij nog naar twee zaken zal gaan kijken. Allereerst de punten waar nog niet echt overeenstemming is in de Denktank. Ten tweede de wensbeelden die mogelijk niet kunnen. Zo moet er bijvoorbeeld goed gekeken worden naar de geluidseffecten van klinkers en streetprint in drukke straten. Het kan dus zijn dat bepaalde wensbeelden wel breed gedragen zijn, maar vanuit regelgeving niet mogen. Alle inbreng wordt goed onderzocht voordat de concept-voorkeursvariant opgesteld wordt.
- Jan Willem Eelkman Rooda zegt – net als Jaap Rijnsburger - voorstander te zijn van een omgekeerde volgorde. Hij wil graag eerst het plan ontvangen, om daarna met feedback van zijn achterban de volgende sessie in te kunnen.
  De heer Corsel is er nog niet over uit wat het beste is. De heer Corsel komt hier zo snel mogelijk op terug.
  N.B. Na de vergadering is besloten dat eerst de synthesevariant zal worden toegelicht aan de Denktank en daarna de achterbannen worden geraadpleegd.
- Niek van der Sprong ziet het liefst eerst een presentatie van het concept, om daarna pas naar zijn achterban te gaan. Ook pleit hij voor het bundelen van de bijdragen van de deelnemers, zodat zichtbaar is hoeveel tijd en energie er in het proces is gaan zitten vanuit de Denktank. De voorzitter zegt dat de bijlagen sowieso onderdeel zullen zijn van de rapportage over het gevoerde participatieproces.
- Martin Pohlkamp vraagt of de notitie die hij vandaag ontvangen heeft over de Bodegraafsestraatweg ook naar alle andere deelnemers van de Denktank gaat.
  Anja Lelieveld is benieuwd om welk stuk het gaat.
  Mette Corsel zegt dat het een vervolgnotitie is over de doorsteek naar Plaswijck. Over die doorsteek waren namens bewoners van de Bodegraafsestraatweg een aantal aanvullende vragen gesteld, in reactie op de eerdere notitie over dit onderwerp, met name met betrekking tot de cijfers en de interpretatie daarvan. De cijfers laten volgens hem zien dat het qua verkeershoeveelheden niet veel uitmaakt of de Plaswijckweg een 30km-weg wordt, of dat het verkeer er met 50km per uur mag blijven rijden. In beide gevallen blijft de belasting te hoog, waarmee het nut van een doorsteek vervalt. Vanuit de Bodegraafsestraatweg is het verzoek gekomen hier een nieuw gesprek over in te plannen, omdat niet iedereen de cijfers op dezelfde manier interpreteert. Dat gesprek wordt zo snel mogelijk gepland.
  Anja Lelieveld geeft aan dat de discussie inderdaad nog loopt. Ze heeft eerder deze avond een toelichting ontvangen van Goudappel Coffeng en laat daar zo snel mogelijk naar kijken. Ze pleit voor helderheid, goede cijfers en transparantie.

Om 21:48 rondt de voorzitter de bijeenkomst af.

-- EINDE --

12 Zesde bijeenkomst Denktank bijlage: Beantwoording vragen bewoners Bodegraafsestraatweg

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Gouda

Beantwoording vragen bewoners Bodegraafsestraatweg

Over doorsteek Plaswijckweg ihkv VCP Gouda

Datum 8 januari 2021
Kenmerk 006392.20210111.N1.01
Eerste versie

Op 9 december 2020 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen enkele bewoners van de Bodegraafsestraatweg enerzijds en de gemeente en Goudappel Coffeng anderzijds. De bewoners maken zich zorgen over de verkeersdruk voor hun deur op de Bodegraafsestraatweg. In het VCP wordt bezien hoe de situatie hier verbeterd kan worden. In de Denktank-sessies van het VCP is geopperd voor een doorsteek tussen de Reeuwijkse Randweg en Plaswijckweg. Deze maatregel is doorgerekend met het stedelijke verkeersmodel, en er is een memo opgesteld om de effecten daarvan te duiden. Bewoners van de Bodegraafsestraatweg hadden daarop aanvullende vragen.

In het gesprek zijn diverse vragen aan bod gekomen die hieronder zijn opgenomen inclusief reactie.

Vraag 1: De resultaten van de berekening van de doorsteek Plaswijckweg – Reeuwijkse Randweg kunnen niet geplaatst worden en worden onbetrouwbaar gevonden. Bewoners geven aan dat de Bodegraafsestraatweg een aantrekkelijkere route blijft dan de Plaswijckweg, waardoor het niet geloofwaardig is dat doorgaand verkeer door Plaswijck heen gaat rijden. Een aanvullende analyse is gevraagd (en toegezegd) met aanpassing in het model van de Plaswijckweg naar 30 km/u, en een uitgebreidere rapportage van effecten waaronder voertuigkilometers (maat voor CO2-uitstoot).

Reactie: de doorsteek naar de Plaswijckweg hebben we zoals afspraak doorgerekend met een aanpassing van de snelheid op de Plaswijckweg. De Plaswijckweg heeft een andere wegcategorie dan de Bodegraafsestraatweg, met meer zijwegen en een bochtiger verloop. Door uit te gaan van een lagere snelheid op de Plaswijckweg wordt deze route langzamer t.o.v. de route over de Bodegraafsestraatweg, wat invloed kan hebben op de routekeuze van automobilisten. Conform het mobileitsplan is de ambitie om de Plaswijckweg (en Groenhoevenweg) 30 km/u te maken ten behoeve van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk. Daarmee is het goed en zuiver

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

om de doorsteek ook in samenhang met 30km/u op de Plaswijckweg door te rekenen.

Aangezien er ook elders in Gouda deze wensen/ambities spelen, hebben we de doorsteek Plaswijckweg doorgerekend als aanvulling op variant 2 zoals in de Denktank-sessies gepresenteerd. In variant 2 zijn optimalisaties aan de randwegen (Burg. van Reenensingel, Goudse Houtsingel en N207) opgenomen en zijn diverse wegen binnen Gouda aangepast naar 30 km/u. Dit betreft onder meer de Jouberstraat, Thorbeckelaan, Graaf Florisweg, Ridder van Catsweg, en de Fluwelen- en Blekerssingel. De resultaten van de nieuwe berekening zijn in onderstaande tabel opgenomen. De effecten zijn voor verschillende wegvakken weergegeven.

id.	wegvak	Indicatie etmaalintensiteiten varianten					Effect doorsteek			
		2018	Ref. 2030	Ref. 2030 met doorsteek	VCP-variant 2	VCP-variant 2 met doorsteek	t.o.v. variant 2		t.o.v. huidig	
							rel.	abs.	rel.	abs.
A	Plaswijckweg noordkant	2.600	2.300	9.040	2.260	8.440	+273%	+6.180	+225%	+5.840
B	Plaswijckweg t.h.v. bassischool de Cirkel	4.900	4.400	7.760	4.370	7.880	+80%	+3.510	+61%	+2.980
C	Ridder van Catsweg nabij aansluiting Burg. van Reenensingel	11.100	12.000	15.350	11.630	14.130	+21%	+2.500	+27%	+3.030
D	Plaswijckweg nabij aansluitign Burg. van Reenensingel	6.900	6.400	9.080	6.360	9.210	+45%	+2.850	+33%	+2.310
E	Bodegraafsestraatweg	17.500[1] (16.400)	19.000[1] (17.900)	8.500	17.480	9.775	-58%	-7.705	-55%	-6.625

Tabel: vergelijking van intensiteiten op verschillende wegvakken voor verschillende varianten (de cijfers zijn modelmatig bepaald en daarom indicatief)



Figuur: wegvakken die in de vergelijkingstabel zijn opgenomen

[1] Het verkeersmodel maakt een overschatting van de huidige verkeersituatie op de Bodegraafsestraatweg. Uit recente verkeerstellingen uit maart 2019 blijkt het aantal verkeersbewegingen gemiddeld 16.400 mvt/etm te zijn, terwijl het verkeersmodel een intensiteit van 17.500 mvt/etm berekend. Een verkeersmodel kent een zekere foutmarge en kan nooit op alle wegvakken de juiste intensiteit berekenen zoals waargenomen in de praktijk. De verkeerssituatie naar 2030 toe wordt daardoor ook overschat, de toekomstige intensiteit in 2030 ligt daardoor eerder op ongeveer 17.900 mvt/etm.

In de tabel zijn verschillende varianten/toekomstige scenario's met elkaar vergeleken. Referentie is de situatie in 2030 bij 'niets doen'. Variant 2 betreft de VCP-variant 2 zoals in de denktank gepresenteerd, met een opwaardering van de randweg en diverse wegen binnen Gouda met een aangepaste snelheidslimiet van 30km/u. Variant 2 is ook aangevuld met de doorsteek tussen de Plaswijckweg en Reeuwijkse Randweg.

NB. In deze vergelijking zijn net andere wegvakken gebruikt (dan in de vorige notitie) om met meer differentiatie de effecten op de verschillende delen van de Plaswijckweg in beeld te brengen.

Autonoom effect naar 2030
Uit de tabel blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Plaswijckweg in 2030 ongeveer gelijk zijn aan 2018 of iets lager liggen. Dit komt waarschijnlijk doordat er in 2030 iets minder mensen wonen in de wijk, door vergrijzing en iets kleinere huishoudens. Het effect is echter klein. Voor de Bodegraafsestraatweg is de verwachting dat bij 'niets doen' het verkeer hier gestaag door groeit in de richting van 19.000 mvt/etm. Deze groei wordt veroorzaakt door een autonome groei van het autoverkeer en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving en regio. Met het VCP wordt echter beoogd deze trend te keren en met maatregelen richting acceptabelere intensiteiten te bewegen.

Effecten van doorsteek
Uit de tabel is op te maken dat de doorsteek met een Plaswijckweg op 50 km/u meer verkeer aantrekt door de woonwijk heen, dan een doorstek in combinatie met een Plaswijckweg met 30 km/u. Dat is logisch aangezien voor een deel van het verkeer de Bodegraafsestraatweg dan weer aantrekkelijker is. Wel blijkt nog steeds dat de verkeerseffecten van de doorsteek groot zijn. Er blijft sprake van sluipverkeer door de wijk, door de kortere routes die ontstaan door de doorsteek. Wel is dit effect minder groot dan bij een Plaswijckweg met een limiet van 50 km/u.

De Plaswijckweg is in het mobiliteitsplan grotendeels gecategoriseerd als wijkstraat 30 km/uur. Bij deze wegcategorie zijn de maximaal wenselijke verkeersintensteiten 8.000 mvt/dag. Met de doorsteek en de Plaswijckweg op 30km/u wordt deze grens op doorsnedes A en C nog steeds overschreden. Op doorsnede B blijft de intensiteit net onder deze grenswaarde. Het stukje Ridder van Catsweg is net als de Bodegraafsestraatweg gecategoriseerd als stadstraat, hier zijn maximaal 15.000 mvt/etm wenselijk. Het stukje Ridder van Catsweg blijft met doorstek en 30 km/u hier net onder. Op grote delen van de Plaswijckweg wordt met de doorsteek de maximaal wenselijke intensiteit overschreden. Daarmee wordt met de doorsteek dus een nieuw knelpunt gecreëerd.

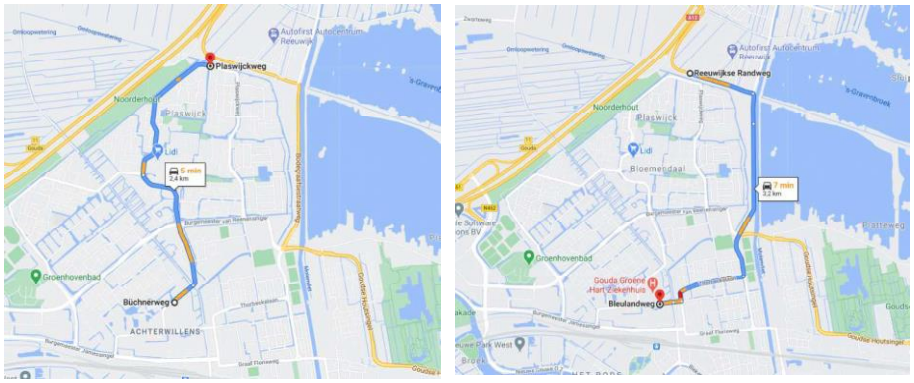
Maar ook op de plek waar het intensteitscriterium niet wordt overschreden is de verkeerstoename door de doorsteek aanzienlijk. Ten opzichte van de huidige situatie is aan de noordkant sprake van +60% tot +270% extra verkeer. Voor de huidige bewoners rond deze wegen zal een dergelijke verkeerstoename onacceptabel zijn. Door de verkeerstoename neemt de oversteekbaarheid van de Plaswijckweg die midden door de wijk heen loopt af. Op de Plaswijckweg worden een aantal schoolzones ingericht in de omgeving van enkele bassischolen die hier zijn gelegen. Een dergelijk forse

verkeerstoename in schoolzones is niet wenselijk. De schoolzones worden namelijk juist ingericht om de verkeersveiligheid in de wijk rond de scholen te verbeteren, aangezien hier nu veel klachten zijn. Een doorsteek zou de effecten van de schoolzones geheel/deels teniet kunnen doen.

Ten aanzien van geluidseffecten geldt de vuistregel dat er bij 40% extra verkeer waarneembare geluidseffecten zijn en de geluidsproductie met circa 2dB toeneemt. Er is dan aanvullend onderzoek nodig naar de geluidseffecten van de doorsteek, met mogelijke saneringsmaatregelen indien de geluidsbelasting op woningen toeneemt.

Wel wordt het verkeer door de doorsteek meer gespreid over drie verschillende noord-zuid wegen. Daardoor neemt de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg af naar ongeveer 10.000 mvt/etm. Daarmee voldoet de Bodegraafsestraatweg ruimschoots aan het intensiteitscriterium voor een stadsstraat (maximaal 15.000 mvt/etm).

Ook aan de zuidkant van de wijk Plaswijckweg neemt de verkeersdruk op de wegen toe, ook bij herinrichting van de Plaswijckweg naar 30 km/u. Dit komt doordat de doorsteek voor nieuwe snellere/kortere routes zorgt voor autoverkeer dat elders in Gouda een herkomst of bestemming heeft. Dit is ook te zien op basis van reistijdmetingen in Google Maps. Vanaf de Reeuwijkse Randweg richting het ziekenhuis is een route via de Plaswijckweg korter en sneller dan de routes via de Bodegraafsestraatweg. Ook bij aanpassing van de Plaswijckweg, maar ook de Thorbeckelaan, zal de Plaswijckweg een sluiproute blijven voor een deel van het verkeer.



Figuur: reistijdmetingen naar het ziekenhuis via Plaswijckweg of Bodegraafsestraatweg

Effect op CO2-uitstoot door minder voertuigkilometers

Op verzoek van de bewoners van de Bodegraafsestraatweg is ook gekeken naar de effecten van de doorsteek op de voertuigkilometers. Een deel van het autoverkeer van/naar Plaswijck zal namelijk minder om hoeven te rijden dan nu het geval is, dat is een positief effect omdat dit CO2-uitstoot en luchtverontreinigende emissies zal verminderen. Als maat voor de CO2-uitstoot is gekeken naar de totale voertuigkilometers in Gouda. Daarbij is een vergelijking gemaakt tussen variant 2 en variant 2 met een doorsteek, zodat puur het effect van de doorsteek in beeld wordt gebracht.
Het totaal aantal voertuigkilometers in de ochtend- en avondspits in het verkeersmodel zijn voor de twee varianten als volgt:

- Variant 2: 1.661 km
- Variant 2 met doorsteek: 1.657 km

Totaal neemt het aantal kilometers met ongeveer 0,2% af. Daarmee heeft de doorsteek een positief op de totale CO2-uitstoot en emissies van andere stoffen. Wel is het effect op het totaal zeer beperkt. Vergeleken bij het effect van een verduurzaming van het wagenpark is dit effect verwaarloosbaar klein.

Conclusie

Op basis van de nieuwe berekening van de doorsteek blijft het ambtelijke advies richting college om geen doorsteek te realiseren. De intensiteiten op de Plaswijckweg liggen rond het maximaal acceptabele intensiteitscriterium voor een wijkstraat, waardoor de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid rond de weg onder druk komen te staan. Ook kan een doorsteek de effecten van een 30km-schoolzone teniet doen, aangezien de verkeersintensiteiten hier met 60% toenemen of soms meer dan verdubbelen.

Wel zien we mogelijkheden om op andere manieren met het VCP bij te dragen aan het verminderen van de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg. Het herinrichten van diverse wegen binnen Gouda naar 30 km/u en het verbeteren van de doorstroming op de N207, stimuleert doorgaand verkeer (sluipverkeer) van de provinciale wegen gebruik te maken. Daarmee wordt beoogd het doorgaande verkeer over de Bodegraafsestraatweg en Jouberstraat te verminderen.

Ook een maatregel zoals het éénrichtingscarre op de Thorbeckelaan en Graaf Florisweg kan zorgen voor een afname op de Bodegraafsestraatweg-noord. Samen met visueel versmald profiel van de Bodegraafsetraatweg zal met de hiervoor beschreven maatregelen de verkeerssituatie verbeteren en richting de 15.000 mvt/etm bewegen. Uit berekening van het varianten in het VCP-traject lijken afnames van ca 15% haalbaar. Bij een referentie-intensiteit in 2030 van 17.500 – 17.900 mvt/etm komt de verkeersintensiteit op de Bodegraafsestraatweg met een afname van 15% uit op ongeveer 14.900 - 15.200 mvt/etm.

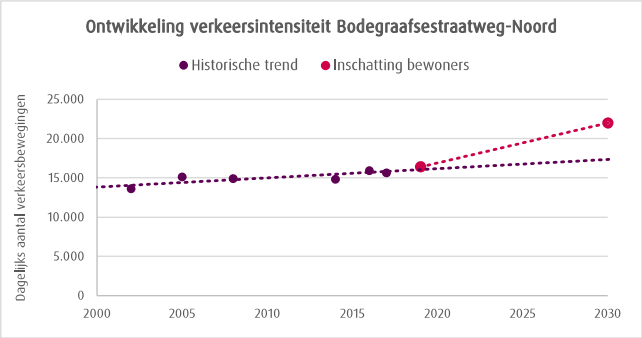
Vraag 2: Bewoners hebben behoefte aan meer inzicht in de werking van het verkeersmodel.

Reactie: de gemeente heeft de technische rapportages van de twee verkeersmodellen van Gouda (regionaal verkeersmodel Midden-Holland, stedelijke verkeersmodel

Gouda) gedeeld met de bewoners. In deze rapportages zijn de werking en de uitgangspunten van de modellen in meer detail beschreven. Kort samengevat maakt een verkeersmodel een berekening van een fictieve toekomstige verkeerssituatie. Daartoe berekent het model de verwachtte verkeersgroei door ruimtelijke ontwikkelingen in Gouda en de Regio, en berekent het verkeersmodel op basis van infrastructuurkenmerken en de netwerkinrichting de routekeuze van het verkeer. Routekeuze van autoverkeer wordt bepaald door een afweging van de afstand en reistijd van verschillende alternatieve routes naar bestemming.

Vraag 3: Bewoners hebben behoefte aan meer inzicht in de verkeerstellingen. De 18.000 mvt/etm wordt nu al regelmatig en aantoonbaar aangetikt en het voorzien aantal van 19.000 voor 2030 is geen reële voorspelling. Bij een reële prognose zou de intensiteit eerder naar 22.000 groeien volgens de bewoners.

Reactie: hieronder zijn de verkeersintensiteiten op de Bodegraafsestraatweg in de afgelopen jaren gepresenteerd, samen met een extrapolatie van de historische trend naar de toekomst, en een vergelijking van de prognose van de bewoners. De cijfers geven een gemiddelde werkdag weer.



Figuur: historische ontwikkeling en prognose verkeersintensiteit Bodegraafsestraatweg

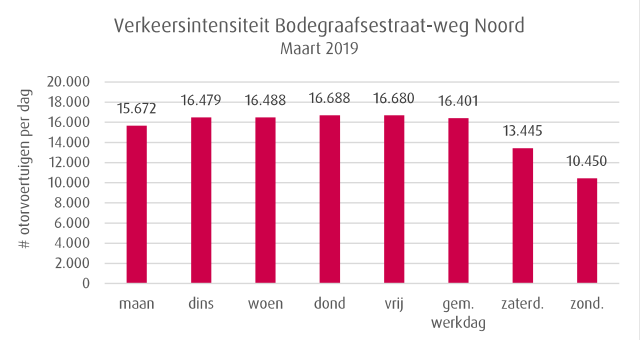
Uit de historische trend blijkt dat het verkeer op de Bodegraafsestraatweg-Noord gestaag is toegenomen. In 2005 en 2008 reden op een gemiddelde werkdag zo'n 15.000 motorvoertuigen per werkdag over de Bodegraafsestraatweg-Noord. In 2019 is dit opgelopen naar gemiddeld 16.400 motorvoertuigen per werkdag. Dit betreft ongeveer 10% verkeerstoename in 15 jaar tijd. Dit komt overeen met een gemiddelde stijging van ongeveer 1% per jaar. Deze zelfde verkeersintensiteiten en trend is geconstateerd in het onderzoek van Sweco van mei 2019 naar korte termijn maatregelen voor de Bodegraafsestraatweg.

Als deze zelfde trend naar de toekomst toe wordt doorgetrokken, dan komen de verkeersintensiteiten in 2030 op de Bodegraafsestraatweg uit op ongeveer 17.500

mvt/etm. Er vinden naar 2030 nog diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaats die mogelijk voor een iets hogere groei kunnen zorgen dan historisch gezien maar dat zal niet ineens tot een dusdanige sterke trendbreuk leiden in de verkeersontwikkeling dat de 22.000 zal worden bereikt.. Met de autonome groei die het verkeersmodel berekend zou de verkeersintensiteit in 2030 uitkomen op ongeveer 17.900 mvt/etm. Dat is iets hoger dan o.b.v. de historische trends, maar nog steeds een stuk lager dan de 22.000 mvt/etm zoals de bewoners verwachten.

De stelling dat er nu al aantoonbaar 18.000 verkeersbewegingen per dag zijn klopt niet. Bij de gemeente zijn geen tellingen bekend waar dit aantal uit af te leiden is. De verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag in maart 2019 betrof 16.400 mvt/etm. Wel verschilt de verkeersdruk van dag tot dag en over het jaar heen (zomer is rustiger, voorjaar en herfst zijn drukker). Daarom is in onderstaande grafiek ook gekeken naar de verkeersintensiteit naar weekdag o.b.v. de meest recente verkeerstelling van Maart 2019.

Voor verkeerscijfers gaan we altijd uit van gemiddelde werkdagen van representatieve verkeersmaanden. Maart is een representatieve/maatgevende maand voor het verkeer in het jaar (geen feestdagen of vakantieperiodes). Uit deze telling blijkt dat donderdag en vrijdag de drukste werkdagen in de week zijn met een verkeersintensiteit van 16.700 mvt/etm. Maandag is met een kleine 15.700 mvt/etm de rustigste dag. Voor een gemiddelde werkdag komt dit neer op 16.400 mvt/etm . In het weekend liggen – net zoals op de meeste wegen - de verkeersintensiteiten lager dan op werkdagen.



Figuur: verkeersintensiteiten op de Bodegraafsestraatweg-Noord naar werkdag

Bijlage A - Bewoners Binnenstad

Inbreng VCP vanuit Bewonersplatform Binnenstad

Let op: maatregelen moeten wel integraal genomen worden en hebben impact op elkaar. Dus begin niet achteraan. Bijv. Kleiwegplein kan alleen maar anders ingericht worden, als de maatregelen voor de zuidelijke randweg ook worden uitgevoerd.

Alle maatregelen kosten veel geld, er moet veel geïnvesteerd worden in herinrichting om er ook echt op vooruit te gaan. Dus geen halve maatregelen. We zijn benieuwd of dit ook echt uitgevoerd gaat worden, dus inclusief de herinrichting.

Verleiden autoverkeer om gebruik te maken van de benoemde hoofdwegen

Wij zijn het eens dat de ZW rondweg en de lijn Goudse Poort-van Rhenensingel-Goverwellesingel de hoofdwegen zou moeten zijn. Wij kunnen ons vinden in de voorgestelde weg verbeteringen op die routes en vertrouwen erop dat dit ook effectief is voor de doorstroming. Het is mooi dat er maatwerk mogelijk is als dat voor oversteken nodig blijkt te zijn (extra oversteeklichten).

De gemeente zou wel alvast moeten beginnen met de (lange termijn) plannen voor een oostelijke ontsluitingsweg naar de A12, want alleen dat zal een structurele oplossing bieden aan de oostkant.

Gezien de druk op de Bodegraafsestraatweg en de weinige opties om daar echt iets aan te doen zien wij een doorgang tussen Bloemendaal en de Reeuwijkse rondweg toch als de enige oplossing op dit moment. Verdeel de pijn. Zeker omdat de GoudsePoort al dat verkeer er niet bij kan hebben. Nadat er een oostelijke rondweg gerealiseerd is kan deze doorsteek weer afgesloten worden.

Wij zijn voorstanders van 30 km. binnen de bebouwde kom. Je kunt dan de doorgaande wegen 50 km. maken waarmee ze extra aantrekkelijk worden.

We zijn het eens met het onaantrekkelijk maken van de N-Z route Bodegraafsestraatweg – Joubertstraat. Dit lukt alleen als de rijtijd flink langer is dan de omweg en begint dus met 30km. Of het ene stukje eenrichting voldoende is kunnen wij niet beoordelen. Wellicht eerst evalueren om te zien of ook eenrichting op de Joubertstraat nodig is.

Fietsen.
Wij zijn een voorstander van zoveel mogelijk auto-te-gast straten (herinrichting!) en dus voorrang aan langzaam verkeer. Maar om de hoofdwegen aantrekkelijk te maken zou je dat daar, waar de fietsroutes ze doorkruisen, los kunnen laten. Dat moeten dan voorrangswegen zijn.

De verbeteringen voorgesteld door de Fietsersbond in de routes door de Binnenstad ondersteunen wij. Alleen heeft een brugverbinding tussen de Herpstraat en de Crabethstraat, over de Kattensingel, geen prioritiet voor ons.

Westergouwe.

Deze snel groeiende wijk moet meer aandacht krijgen. Ontsluiting is momenteel minimaal. Vooral het fietsverkeer richting stad is een punt van zorg omdat het de rondweg kruist. Daar hebben we nog geen goede oplossingen voor gezien.

De Mallegat oversteek lijkt belovend, maar volgens ons alleen als je een tunnel maakt onder de Gouwe door. Wij denken dat een pontje voor werk/school verkeer niet geschikt is en een brug moet wel heel hoog worden.

Kattensingelknip

Dit staat al in het mobiliteitsplan benoemd, samen met de autoluw maken van de singels. Of dit voldoende veiligheid geeft voor het Kleiwegplein betwijfelen wij omdat de bussen nog steeds uit de Vredebest komen.

Veerstal knip

Het verkeersarm maken van de Veerstal (op welke manier ook) zou boost zijn voor de leefbaarheid. Daar zijn wij voorstander van, maar dit is ook voor binnenstadbewoners de belangrijkste toegang tot hun woonomgeving. Die moet wel voor hen bereikbaar blijven.

Autoluwe binnenstad.

De binnenstad van Amersfoort is net autoluw geworden en die van Delft al wat langer. Wat zijn daar de bevindingen en hoe hebben zij dat opgelost? Worden die ervaringen uitgewisseld en meegenomen met het plan voor Gouda?
Een binnenstad is alleen een leefbare stad doordat er bewoners wonen die bereid zijn hun panden goed te onderhouden, anders verloedert het zoals in de jaren ’60 en ’70.

Autoluw heeft 2 aspecten:

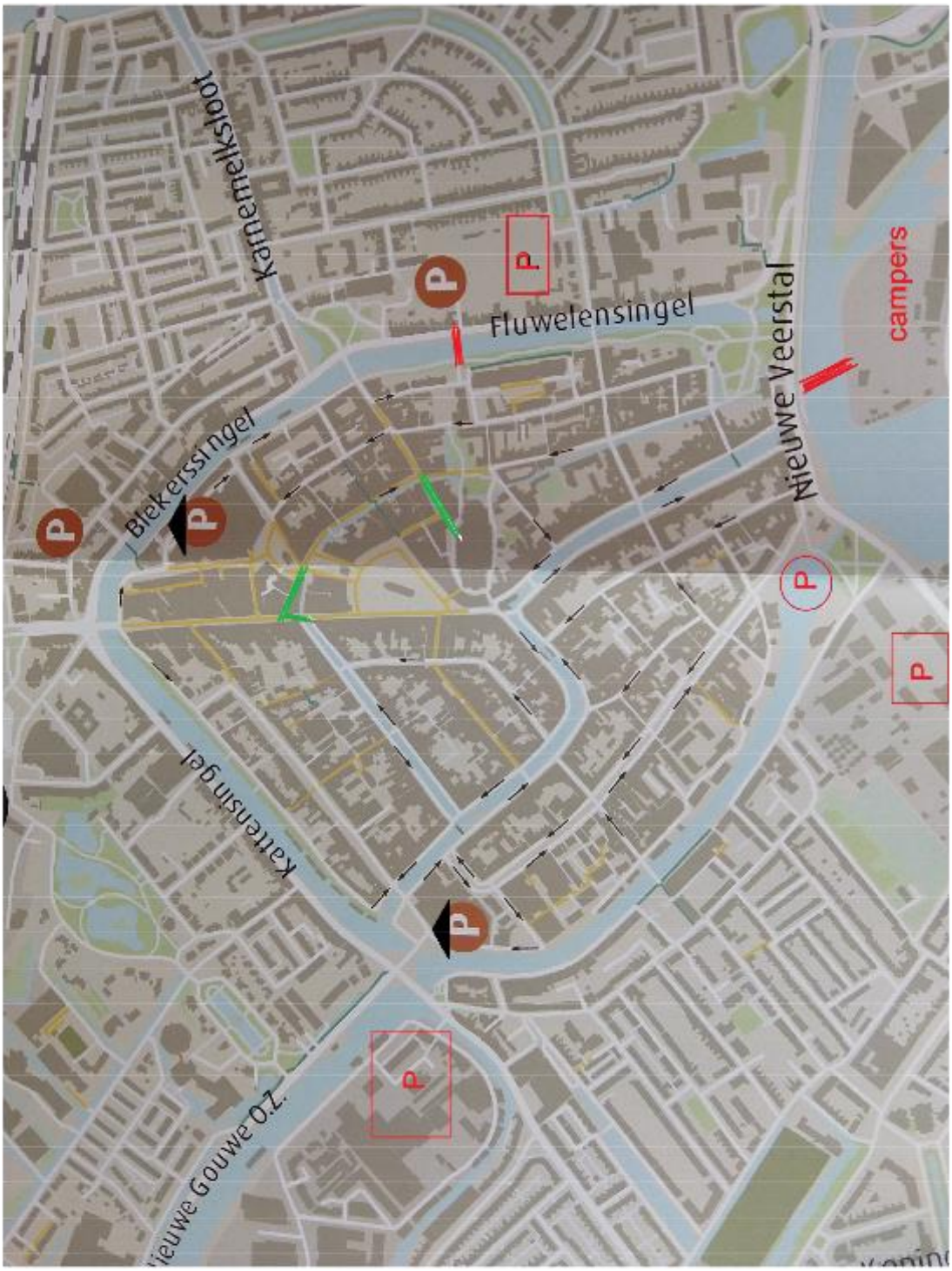
1. <u>Minder auto’s rijden de binnenstad in.</u>
   Dat kan door het alleen toe te staan aan bewoners en leveranciers zoals dat in Delft geregeld is. Bezoekers moeten dan hun auto achter laten op de parkeerterreinen of in de garages.
   Fijn is dat je meteen ook zwaar verkeer kunt weren. Dat is een groot voordeel.
   Mogelijke oplossingen voor capaciteit Klein Amerika:
   * koop het oude “de jong garage” terrein om Klein Amerika uit te breiden
   Met een voetbrug naar de Koepoort maak je het extra aantrekkelijk om daar te parkeren.
   * vergroot Klein Amerika door ondergrondse garage van te maken met verdiepingen.
   voordeel: nauwelijks nog overlast voor omwonenden van rondrijdend verkeer op het terrein
   bovenkant garage zou groen kunnen worden
   * verplaats de camper faciliteiten (30 plekken) naar GoudAsfalt en maak fiets/voetbrug naar de binnenstad. Inkomsten voor GoudAsfalt en het is ook naast binnenstad
   * maak extra parkeerterrein door aankoop grond Nieuwe Gouwe westzijde, waar ook bussen zouden kunnen parkeren. (Nu voor bussen 5 plekken op Klein Amerika en 4 op Schouwburgplein en parkeermogelijkheid langs de kant op de Schielands Hoge Zeedijk)
2. <u>Minder geparkeerde auto’s in de binnenstad.</u>
   Minder auto’s langs de kant maakt niet direct de wow factor. Daar zal ook herinrichting bij moeten komen. Dat is een voorwaarde en dan zal iedereen dat mooi vinden.
   MAAR dit kan alleen wanneer het voor bewoners mogelijk is om hun auto elders voor een vergelijkbaar bedrag als de huidige vergunning kunnen parkeren. Dichtbij, of verder weg met de juiste faciliteiten en vervoer naar de binnenstad. Dit is noodzakelijk omdat nu

evenveel vergunningen zijn als parkeerplekken dus elke vermindering betekent dat een bewoner zijn auto niet kwijt kan. Op dit moment zijn er alleen ten oosten van de binnenstad parkeerterreinen, dat is onvoldoende.
Cijfers:
ongeveer 1200 parkeerplaatsen en vergunningen in de binnenstad.
Parkeerplekken Klein Amerika: 355, Schouwburg: 187 en Vossenbuchtkade: 147.
Alternatieven voor bewoners:
* Maak een deal met Q-Park Bolwerk zodat bewoners daar voor een laag tarief kunnen parkeren.
* Koop garage Markt voor parkeren bewoners binnenstad tegen laag tarief
* Zorg ervoor dat bv. Samen met Croda er een parkeergelegenheid komt ten zuid/westen van de binnenstad.
* bouw een ondergrondse parkeergarage in de museum haven
* maak groot gratis parkeerterrein verder weg voor bezoekers binnenstad en zorg voor snel vervoer en goedkoop naar de binnenstad en reserveer Klein Amerika voor binnenstadbewoners, inclusief fietsenstalling.

Wij zijn blij met het eerste aspect van autoluw: geen bezoekers meer met de auto in de binnenstad. Maar dat betekent wel dat er (nog) meer fietsers komen en dus meer stallingsmogelijkheden zoals op de kop van de Kleiweg. Daar is nog niet over gesproken, maar zal wel meegenomen moeten worden.

Het verminderen van het aantal auto's op straat in de binnenstad is niet mogelijk zonder compenserende maatregelen en zal zeker ook impact hebben op de **demografie**, welke mensen willen er dan nog in de binnenstad wonen? Dit aspect moet ook meegenomen worden en is nog helemaal niet belicht.

Het allerbelangrijkste voor dit VCP: samenhang binnen alle maatregelen, doorpakken & volhouden (wat ook handhaving met zich mee brengt) is echt een noodzaak!!


Karnemelksloot
Fluwelensingel
Nieuwe Veerstal
campers
Blekerssingel
Kattensingel
Nieuwe Gouwe O.Z.
P

Bijlage B - Bodegraafsestraatweg

Bijdrage aan VCP door Wijkteam Bodegraafsestraatweg (BDGST-weg)

Algemene opmerkingen:

Focus en kennisgebied van dit team is doorgaand verkeer in het algemeen en de gevolgen daarvan in Gouda Noord en West in het bijzonder. De adviezen over verlichtende maatregelen zijn daar dan ook primair op gericht

Bij de adviezen en overwegingen is gebruik gemaakt van de rapportages en data van Goudappel Coffeng, de Technische rapportage Regionaal Verkeersmodel Midden-Holland (RVMH) 3.2 en de daarin opgenomen Toedeling basisjaar 2018

Overleg met de gemeente en GC naar aanleiding van de “doorrekening doorsteek Reeuwijkse rondweg-Plaswijcklaan” (Sessie 5) loopt nog

Voor doorgaand verkeer moet verder gekeken worden dan de stadsgrenzen (oa BBG)

Centraal: autoluwe cq deels autovrije (binnen)stad

Focus op west (N207 e.o.) wordt onderschreven

Problematiek Bdgr blijkt uit alle voorstellen. Voorstellen ter verbetering worden onderschreven

Doorsteek Reeuwijkse Randweg is reële structurele optie

Toedeling basisjaar 2018
probleemgebieden Noord, West, Oost en Zuid

Er is alleen een zuidelijke rondweg met beperkte capaciteit.....

Gevolg : Stad en Stadstraten worden gebruikt als doorgangsroute

Maatregelen tegen Doorgaand verkeer

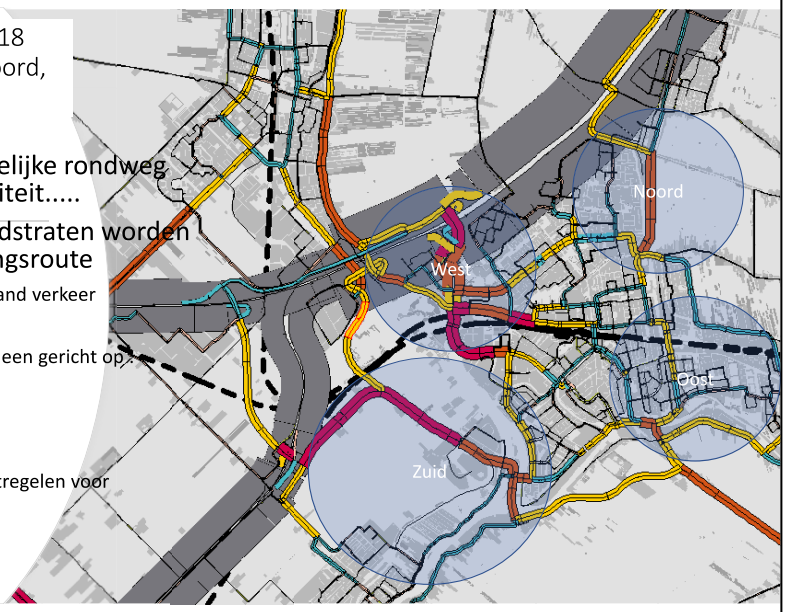
1. Verplaatsen

Overige maatregelen algemeen gericht op:

2. Verleiden
3. Verhinderen
4. Verbieden

Specifieke additionele maatregelen voor Bestemming verkeer

5. Verdelen
6. Verkorten



Doorgaand verkeer **verplaatsen** vraagt ingrijpende maatregelen:

Suggesties Zuid

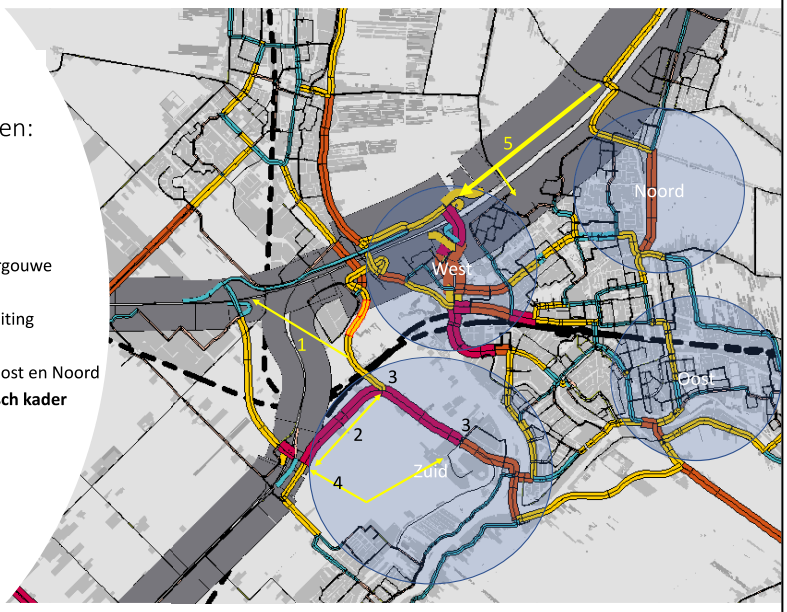
1. Doorsteek N207 - A12
2. Spitsstrook N207 (Zuid)
3. Snel-rotondes N207
4. Tweede Wijkingang Westergouwe

Suggesties West

5. A12Parallel incl. Wijkontsluiting

Suggesties Doorgaand verkeer Oost en Noord

- **Niet mogelijk binnen realistisch kader (Plasgebied en natuur)**
- Hier rest slechts:
  - Verdelen,
  - Verleiden,
  - Verhinderen,
  - Verbieden.



Doorgaand verkeer heeft 2 grote "slachtoffer" gebieden: Oost en Noord

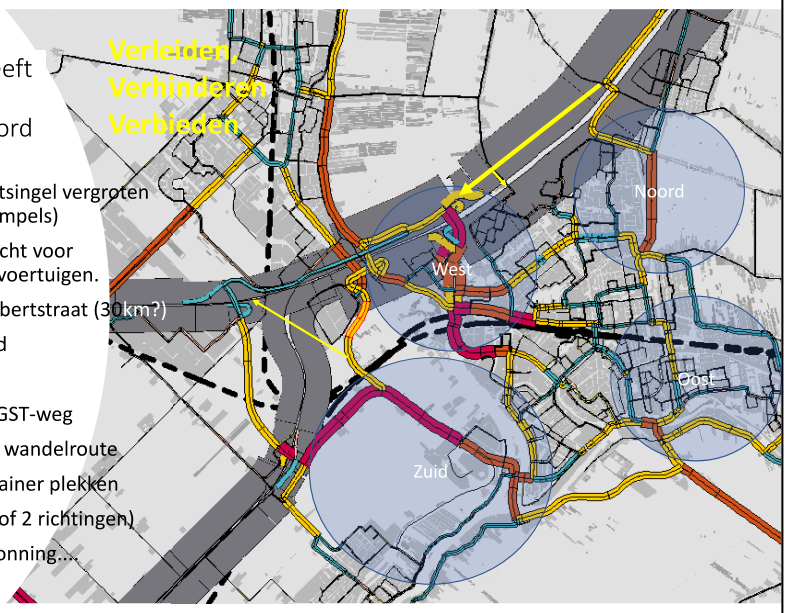
Verleiden,
Verhinderen
Verbieden

Suggesties Oost

- Doorstroom Goudse Houtsingel vergroten (o.a. groen golf, geen drempels)
- Goudse Houtsingel verplicht voor vrachtwagens/landbouwvoertuigen.
- Autoluwe aankleding Joubertstraat (30 km?)
- Veilige fietsroute/fietspad

Suggesties Noord

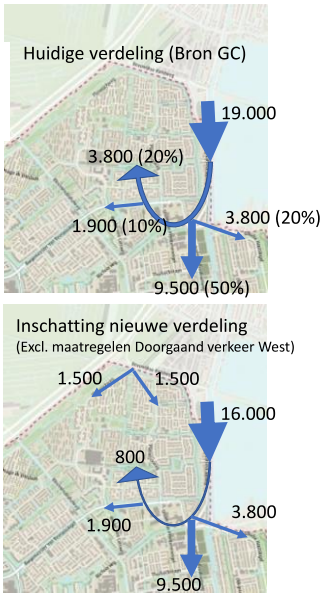
- Autoluwe aankleding BDGST-weg
- Veilige doorlopende vrije wandelroute
- Parkeervakken, afvalcontainer plekken
- Verbod zwaar verkeer (1 of 2 richtingen)
- Meanderend profiel, betonning....



Voor **Bestemming verkeer** Noord is er 1 de voor de hand liggende oplossing :
Doorsteek Reeuwijks rondweg **Verdeeld en Verkort**

Rationele Aspecten:

- Plaswijckweg is als rondweg ontworpen tbv ontsluiting en bestemming verkeer maar eenvoudig voor sluipverkeer te ontmoedigen
  - Instellen 30km, versmallingen, oversteekplaatsen, bushaltes, betonnering, sluizen etc.
  - Reductie van verkeer in Plaswijck zuid is welkom
  - Toename verkeer Plaswijck noord valt binnen originele ontwerpnormen
- Geen conflict met ontwikkelingen bij schoollocaties
  - Sanering aantal schoollocaties is voorzien en 600k € budget beschikbaar
  - School en autospits zijn a-synchroon.
- Verkorting voor 80% van het bestemmingsverkeer (ca 12.000 km/dag CO2, fijnstof en lawaai reductie)
- Is dit voldoende? Nee, gemeente heeft handhavingsplicht:
  - BDGST weg ontworpen voor 10.000 tot maximaal 15.000.
  - Aanvullende handhavende maatregelen (vorige slide) blijven dus noodzakelijk
  - Subsidie budget voor maatregelen (600k€) dus te verdelen over heel Gouda Noord
- Parallelstructuur heeft mogelijk positieve bijwerking
- Van Rheenensingel weer als hoofd ontsluiting weg inrichten



Bijlage C - Singelbewoners

Bijdrage namens de bewoners Fluwelensingel & Blekerssingel.

De vraag die wij ons stellen is: “Hoe kan je als bewonersgroep en dus belanghebbende van de eigen woonomgeving, een zinvolle bijdrage leveren aan een Verkeerscirculatieplan wat voor heel de stad, voor nu en de nabije toekomst, vastgesteld kan worden”. Rekening houdend met allerlei variabelen en ontwikkelingen in de toekomst.

Wij vinden het logisch om met onze eigen situatie te beginnen.
De ervaringen van de singelbewoners zijn inmiddels bekend en komen overeen met denktankleden in andere delen van de stad. Denk aan de Joubertstraat, KW-weg, Bodegraafsestraatweg, enz. De grote gemene delers zijn: teveel doorgaand verkeer, te hard rijden/geen handhavingsbeleid, zwaar vracht- en busverkeer, wat vervolgens trillingen veroorzaakt en grote mate van onveiligheid voor fietsers.

Maar er zijn ook verschillen en die moeten benoemd worden. Voor de singelbewoners gelden de volgende knelpunten die specifiek zijn voor ons:

- Aan- en afvoerroutes van toeristisch- en winkelend verkeer op zoek naar parkeerplaatsen. Ook voor touringcars e.d.
- Belangrijke routes van OV van en naar de Krimpenerwaard, maar ook van en naar Utrecht via Haastrecht en Oudewater.
- De mogelijke komst van een supermarkt die volgens de berekeningen zo’n 1470 extra auto’s gaat opleveren.
- Het verschil met andere straten is het gegeven dat wij “na de voordeur” bijna direct op straat staan; er is geen buffer in de vorm van een voortuin of iets dergelijks.
- Aan de singels staan veelal monumentale woningen die lang niet allemaal onderheid zijn en dus zeer gevoelig voor zwaar verkeer en andere ongemakken.

Welke oplossingen komen dan in beeld; zowel voor onze specifieke situatie als wel voor het VCP als geheel?

- Voor onze eigen achterban hebben we een kleine enquête gehouden met de volgende conclusies:
    - Er bestaat duidelijke eensgezindheid over de volgende punten:
        - Instellen van 30km inclusief dwingende handhavingsmaatregelen. Voor alle singels, eigenlijk voor de gehele bebouwde kom met hooguit uitzondering voor aan- en uitvalswegen die zich daar voor “lenen”.
        - Herinrichting van de singels is absoluut bespreekbaar. Meer ruimte voor stoep- en (verhoogde) fietspaden. Dat betekent dus wel het verplaatsen van vergunninghoudersplekken voor de woning naar Klein Amerika en Schouwburg en/of andere parkeervoorzieningen.
        - Het terugdringen van zwaar verkeer op allerlei niveaus; vrachtverkeer, inzet elektrische bussen, tractoren en andere landbouwverkeer.
        - Beelbepalend aangezicht van de singels optimaliseren! (groen/veiligheid/allure)

1

        - Geen drempels om snelheid af te remmen.
    - Onze achterban is *niet* eensgezind als het gaat om een keuze op het gebied de knip en/of eenrichtingsverkeer. De gevolgen voor bepaalde keuzes zijn (nog) niet goed te overzien. Voor- en nadelen bij verschillende keuzes. En niet alleen geredeneerd vanuit eigen belang, maar ook hoe dat uitpakt voor de omliggende woonwijken, bedrijven, binnenstad en culturele voorziengen. Ook - en dat moeten we blijven melden- zijn we absoluut niet gerust op de mogelijke komst van een supermarkt XL als het gaat om verkeerskundige maatregelen t.b.v. bevoorrading en bezoekersstromen. Volgens diverse berekeningen gaat het om ongeveer1470 extra motorvoortuigen per etmaal. (zijn dus bijna 3000 verkeersbewegingen; heen en terug) Er zijn veel betere bestemmingen mogelijk voor deze unieke locatie aan de rand van de binnenstad.
- Kijkend naar het grote geheel, vinden we de volgende punten belangrijk:
    - Maatregelen om de randwegen dwingend in te zetten voor doorgaand verkeer.
    - Bewoners bewust maken/meenemen in de aard van de maatregelen, zodat er begrip en consensus komt voor ontsluiting van woonwijken i.v.m. woon-werkverkeer. M.a.w. vanzelfsprekende ontsluiting van nu, kan worden herzien worden in “nieuwe vanzelfsprekende ontsluiting”.
    - Minder verkeer door de binnenstad mogelijk maken door ruimte te maken voor centrale parkeervoorzieningen van binnenstadsbewoners.
    - Sympathie voor de plannen rondom de nieuwe veestal en het aantrekkelijk maken van de stadsoevers aan de Hollandse IJssel, maar….wel met de goed maatregelen voor nieuw “sluipverkeer” te voorkomen.
    - Sympathie voor goede/nieuwe verbindingswegen tussen Westergouwe en de rest van de stad.
    - Sympathie voor goede herkenbare fietsroutes, zowel lokaal als doorgaande langeafstandroutes.

Bijlage D - Bewonersplatform Gouda Noord

Bijdrage van Wijkteam Gouda Noord Jeroen van Walstijn

Goedenavond,

Naast dat wij allemaal voor ons deelbelang opkomen, is het ook goed om te kijken naar het grote geheel. Ik zei er al iets over bij onze eerste bespreking. Problemen over de schutting kieperen, in dit geval via een andere nieuwe route laten rijden is verplaatsen van het probleem en daarom geen oplossing, zelfs niet een slechte. Ik doel dan op de doorsteek.

Voor onze wijk zijn er een paar speerpunten. Laat ik maar beginnen met de meest kansrijke. Het eenrichtingsverkeer op de Thorbeckelaan en Graaf Florisweg. Dat is een werkelijk goede oplossing voor de nu ronduit levensgevaarlijke situatie. De mogelijke nadelen zijn klein, daar valt ook nog op te sturen en alles blijft in principe bereikbaar. Daarbij moet ook gekeken worden naar een herinrichting van het Plesmanplein, maar dat is wat mij betreft een logisch en bijna onvermijdbaar gevolg. Op het Plesmanplein gebeuren heel veel bijna ongelukken door de onoverzichtelijkheid.

Dan over de Bodegraafse Straatweg. Als we het doorgaande verkeer naar de Kimpernerwaard via de N207 laten rijden zou dat heel veel verlichting geven. De modellen variëren dat tot de helft geen bestemming in Gouda heeft. Ik zei eerder dat ik iets verwacht van het eenrichtingsverkeer. Ook is er winst te behalen in herinrichting om visueel een ander beeld te geven. Die zijn goed. Maar dat lijkt me niet voldoende. Let op dat ik niet een slechte oplossing bepleit. Voor nu wil ik het effect van de herinrichting en éénrichting afwachten.

Eens dat er meer gebruikt moet worden gemaakt van de rondwegen. Ik verwacht veel van de voorrangspleinen bij de Van Reenensingel. Dat ziet er goed uit en heeft veel voordelen, weinig nadelen. Zelfde gaat wat mij betreft op over het vereenvoudigen van het kleiwegplein en de herinrichting van de singels. Voorstander van 30 km.

Bij het bespreken van Westergouwe bekroop me het gevoel dat we daar ons iets aan vertillen. Ik snap het belang en de suggesties, maar ik denk dat dat buiten het bereik van onze doelstelling ligt. Wij kunnen niet de grove fout herstellen dat de ontsluiting niet goed is ontworpen.

Ik had vooraf verwacht dat we met meer verkeersmaatregelen het verkeer meer zouden kunnen sturen. Door de goede uitleg begrijp ik dat dat toch anders ligt. Uiteindelijk is er veel verkeer en de afweging tussen bereikbaarheid en leefbaarheid is niet eenvoudig. Niet alles werkt, want we hebben te maken met bestaande infrastructuur. Maar ik maak me de meeste zorgen over de KW-weg en de komst van de supermarkt.

Veel dank aan alle deelnemers voor ons overleg tot nu toe. Ik zal de bijdrage nog mailen aan Awareness voor het verslag.

Bijlage E - Wijkteam Goverwelle

Verkeerscirculatieplan Gouda

Aandachtspunten vanuit WT Goverwelle

Algemeen:

- Doorstroming via Zuidwestelijke randweg optimaliseren,
    - Plan en ontwikkel een variant westelijk van de nieuwe wijk Westergouwe voor de aansluiting op de A20.
- Start planning en ontwikkeling van een variant ten oosten van Gouda voor een aansluiting op de A12.
- Blijft er t.b.v. andere werkzaamheden aan wegen/fietspaden voldoende budget over om probleemsituaties op te lossen
    - Voorstel:
      Neem of borg in een apart budget dat kosten voor onderhoud aan wegen/fietspaden etc. welke niet binnen het VCP vallen worden opgenomen in de begroting van de gemeente.

Geel:

Goverwellesingel , Goudsehoutsingel overgaand in de van Rheenensingel/ Bodegraafsestraatweg:

- Doorgaande weg nodigt uit tot te hard rijden.
    - Vlotte doorstroming van verkeer is en blijft essentieel.
    - Bij herinrichting dienen wel snelheidsbeperkende maatregelen getroffen te worden over het gehele traject.
    - Wordt waarschijnlijk drukker.
        - door snelheidsbeperking etc. wordt deze route voor doorgaand sluipverkeer minder aantrekkelijk. Doorgaand verkeer dient over de zuidwestelijke randweg afgewikkeld te worden naar A20 en A12.
- Aandacht voor kruisend verkeer.
        - Bij herinrichting kruisend verkeer (m.n. voetgangers en fietsers) de mogelijkheid bieden om veilig over te steken.
- Maatregelen nemen om deze route als sluiproute onaantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer.

Blauw:

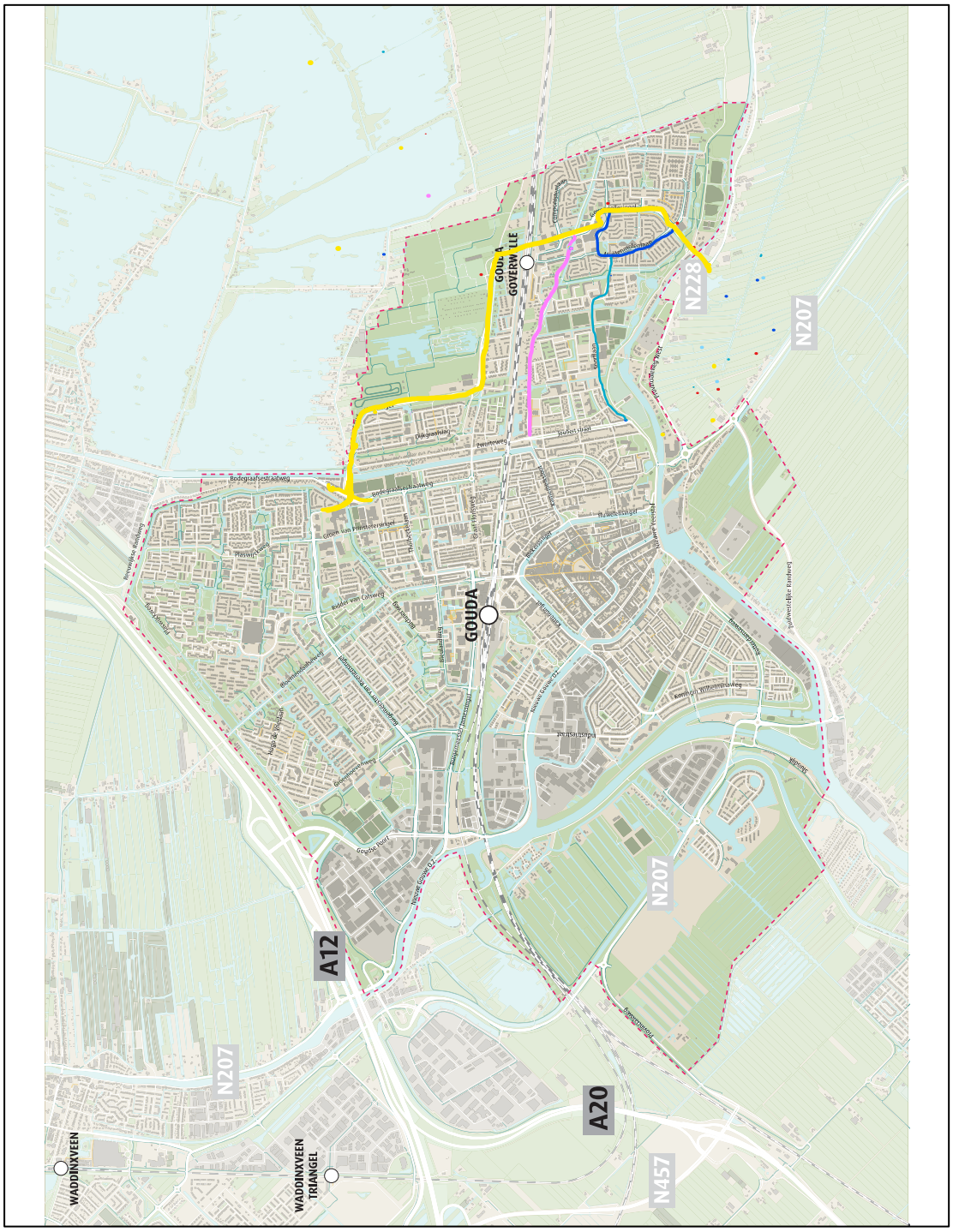
Middenmolenlaan

- Meer verkeersdrukte door o.a. supermarkten aan Sportlaan en winkelcentrum Goverwelle.
- De Middenmolenlaan wordt als aan- en afvoerroute gebruikt en wordt als druk en onveilig ervaren.
- Aanwezigheid van school en buslijn.
- Middenmolenlaan wordt ook gebruikt (kortere route) door verkeer uit Oosterwei.
- De weg (tbv autoverkeer) is onoverzichtelijk en smal.
    - Voetpad, fietspad en geparkeerde auto's.
- Realiseer door herinrichting een veiliger en overzichtelijker verkeersbeeld.

Rose:

Voorwillenseweg:

- Delen van deze fietsroute (rose gearceerde deel) is smal en donker met ook (auto) bestemmingsverkeer.
- Wordt veel gebruikt, fietsers, brommers, bezorgers en bestemmingsverkeer.
- Mogelijk is herinrichting mogelijk zoals verbreding, betere verlichting, beperking gebruikers (fietspad) waardoor het veiliger wordt.


GOUDA
GOUDA GOVERWELLE
WADDINXVEEN
WADDINXVEEN TRIANGEL
A12
A20
N207
N228
N457

AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

Bijlage F - Joubertstraat



DENKTANK
VERKEERSCIRCULATIEPLAN
GOUDA

Visie Joubertstraat

GOUDA

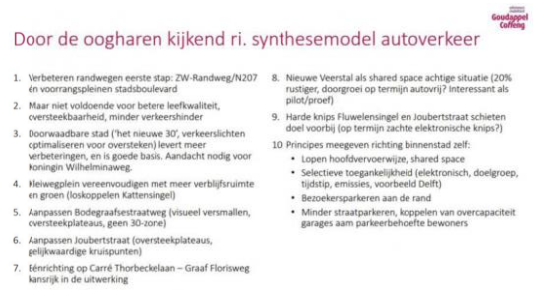
12 JANUARI 2021

THEMA'S

- Uitgangspunten
- Regionaal doorgaand verkeer Krimpenerwaard – A12
- Maatregelen Joubertstraat
- Aandachtspunten

UITGANGSPUNTEN

- We kunnen ons vinden in de uitgangspunten in 'Door de oogharen kijkend…'
- Variant 2: Doorwaadbare stad



Door de oogharen kijkend ri. synthesemodel autoverkeer

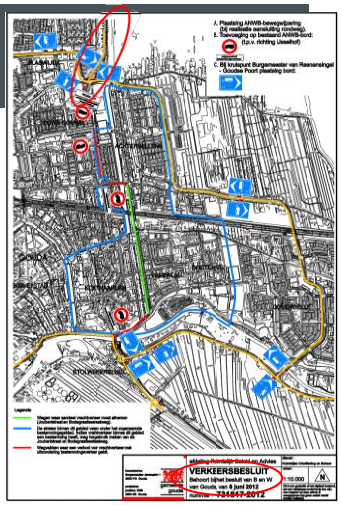
1. Verbeteren randwegen eerste stap: ZW-Randweg/N207 én voorrangspleinen stadsboulevard
2. Maar niet voldoende voor betere leefkwaliteit, oversteekbaarheid, minder verkeershinder
3. Doorwaadbare stad ('het nieuwe 30', verkeerslichten optimaliseren voor oversteken) levert meer verbeteringen, en is goede basis. Aandacht nodig voor koningin Wilhelminaweg.
4. Kleiwegplein vereenvoudigen met meer verblijfsruimte en groen (loskoppelen Kattensingel)
5. Aanpassen Bodegraafsestraatweg (visueel versmallen, oversteekplateaus, geen 30-zone)
6. Aanpassen Joubertstraat (oversteekplateaus, gelijkwaardige kruispunten)
7. Eénrichting op Carré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg kansrijk in de uitwerking
8. Nieuwe Veerstal als shared space achtige situatie (20% rustiger, doorgroei op termijn autovrij? Interessant als pilot/proef)
9. Harde knips Fluwelensingel en Joubertstraat schieten doel voorbij (op termijn zachte elektronische knips?)
10. Principes meegeven richting binnenstad zelf:
    - Lopen hoofdvervoerwijze, shared space
    - Selectieve toegankelijkheid (elektronisch, doelgroep, tijdstip, emissies, voorbeeld Delft)
    - Bezoekersparkeren aan de rand
    - Minder straatparkeren, koppelen van overcapaciteit garages aam parkeerbehoefte bewoners

REGIONAAL DOORGAANDVERKEER KRIMPENERWAARD – A12

- Afwerking via de N207/N457 ZWR richting A20 en A12 vv
  - Vertragingstactieken route Joubertstraat – Bodegraafsestraatweg
  - Aanbeveling: digitale aanduiding reistijd bij de rotonde N207 uit richting Stolwijk (waar te plaatsen bij tegenovergestelde richting?)
  - Reistijd ZWR moet dan ook wel merkbaar en aantoonbaar korter zijn
- Dus… royale capaciteitsuitbreiding ZWR om deze stroom snel af te werken
  - Bij voorkeur 2 x 2 baans
  - Vermijd kruispunten met verkeerslichten
  - Overtuig PZH
  - …en wacht niet te lang! Als Westergouwe er eenmaal is, is het te laat

VRACHTVERKEER

- Algemeen en eenvoudig verbod voor vrachtverkeer zonder bestemming in Gouda
  - In lijn met verkeersbesluit 6 juni 2012 voor Oostelijk deel Gouda (zie kaart hiernaast)
  - Inclusief Bodegraafsestraatweg Noord
- Plaats duidelijke vrachtwagenverbodsborden aan de randen van de stad
  - Bijv: langs N207 vanuit Stolwijk ruim voor rotondes



VRACHTVERKEER – 'VRACHTWAGENFUIK JOUBERTSTRAAT'





Afbeelding: kruispunt met de Bothastraat/Van Suttnertraat gekt een verbod voor vrachtverkeer om te keren

- Eenvoudig; dus niet zo!
- Gedeeltelijk vrachtwagenverbod Noordelijke rijrichting Joubertstraat
- Steeds verder in het fuik; Arme chauffeurs!



Afbeelding: verbod vrachtwagens vanaf Bunchestraat in noordelijke rijrichting

MAATREGELEN JOUBERTSTRAAT

- Enthousiast over 'Auto te gast' straatbeeld
  - Veiligheid en woongenot staan voorop
  - geef fietsers en voetgangers de ruimte
- Reductie maximum snelheid van 50km/u naar 30km/u
- Korte metten met de racebaan! Introduceer snelheids beperkende maatregelen zsm!
  - Oversteekplateaus, gelijkwaardige kruispunten
  - Snelheidsbeperkingen tussen de oversteekplateaus (trillingvrije drempels, hindernissen, etc)
  - Pak huftergedrag aan: handhaving!
- Eenrichtingscarre Joubertstraat – Sportlaan wordt ontraden; dat willen we onze buurtgenoten niet aandoen
- Een (elektronische) knip is ongewenst



AANDACHTSPUNTEN

- Vrees dat voorgestelde maatregelen op N207/N457 ZWR onvoldoende capaciteit opleveren
- Verkeersluw maken van Fluwelensingel & Blekerssingel levert mogelijk (nog) meer verkeer door de Jouberstraat op
- Maatregelen Fluwelensingel & Blekerssingel en Joubertstraat gelijktijdig uitvoeren (ter voorkoming waterbed effect)
- Bodegraafsestraatweg blijft zwakke schakel…wat te doen?

Bijlage G - Netwerk Achterwillens

VERKEERSCIRCULATIEPLAN GOUDA

INBRENG WIJKTEAM ACHTERWILLENS/MIDDENWILLENS

Integrale aanpak

Wij pleiten voor een integrale aanpak met een goede volgordelijkheid. Pas als er ruimte is gemaakt op de Zuidelijke Randweg, er een herinrichting heeft plaatsgevonden van de Burgemeester van Reenensingel en het inrichten van kruisingen en andere inrichtingen, d.m.v. voorrangspleinen op de Goudsehoutsingel en de Kon. Wilhelminaweg gereed is, kan er met andere verkeersremmende maatregelen worden aangevangen. De aanleg van een nieuwe Oostelijke ringweg is noodzakelijk voor het welslagen van verkeersbelemmerende maatregelen binnen de gemeentegrenzen van Gouda.

Financiële risico's.

Bij de aanvang van de sessies werd bekend dat Gouda, door Corona, 10M moet bezuinigen. Dat was alleen nog maar ter compensatie van de eerste lockdown. De bezuiniging zal naar verwachting nog fors oplopen.
Alle voorgestelde maatregelen, vooral de verkeersremmende inrichtingsmaatregelen de zgn. slow flow oplossingen, met name op de Burgemeester Reenensingel, zijn (zeer) kostbaar.
Om nu aan het VCP enige prioriteit te willen geven lijkt ons financieel-economisch volledig onverantwoord en een miskenning van de ernst van de situatie waarin wij nu sinds een kleine jaar zitten!!
Wanneer Gouda toch inzet op uitvoering VCP dan dient er allereerst binnen de hoofdrichting geprioriteerd te worden.

Robuustheid van het netwerk

De verkeerssituatie binnen Gouda wordt voor een groot deel gedicteerd door het spoorlijn probleem. Om van Noord naar Zuid te gaan heb je nu de keuze tussen drie tunnels. Ervaringen uit het verleden hebben laten zien dat zodra er eentje afgesloten is, de problemen qua doorstroming direct voelbaar zijn. Hiervoor moet er flexibel geschakeld kunnen worden.

Parkeren

Er is geen verandering voorgesteld voor de grote parkeerfaciliteiten zoals Klein Amerika, Q-park Nieuwe Markt en het Schouwburgplein. Idealiter wil je dit verkeer buiten de binnenstad houden en een alternatief bieden om de binnenstad te bereiken. Zonder ingrijpende herziening van deze parkeervoorzieningen blijven maatregelen op het Kleiwegplein en de Kattensingel een doekje voor het bloeden.

Regionale aspecten

De gemeenteraad van Gouda gaat over het verkeer binnen Gouda. Voor remmende maatregelen met een grote impact voor buurgemeenten moeten we in overleg met deze omliggende gemeenten, anders is de verwachting dat de provincie geen, door ons gewenste, acties onderneemt t.a.v. de N207 / ZWR. De gemeente Krimpenerwaard heeft veel belang bij de instandhouding van de bereikbaarheid en zal naar verwachting ook bezwaar maken bij een te grote toename van de reistijd voor hun bewoners.

De wens voor een Oostelijke ringweg om Gouda is een ieder duidelijk, maar kan niet over Gouds grondgebied gaan, dat is daar niet voorhanden. Buurgemeenten zullen naar onze verwachting niet in de rij staan voor een dergelijke, drukke, rondweg, die ook nog eens de Gekan. Hollandsche IJssel moet kruisen. Dit wordt een langdurig proces dat wél nu aangevangen moet worden.

Er is en overleg gaande met de provincie voor herinrichting en capaciteitsuitbreiding van de N207. Deze is erg belangrijk omdat de capaciteit nu al te kort schiet en de belasting sterk toeneemt. Een royale capaciteitsuitbreiding is noodzakelijk, dat gaat verder dan het weghalen van rotondes.

Westergouwe groeit nog fors, de aansluiting op de rest van Gouda is een reden van zorg.

Belangen Achterwillens/ Middenwillens

De balans van variant 1,2 en 3 is dat het verkeer o de Goudsehoutsingel toeneemt, minimaal 15%. De effecten van varianten 3c en 3d laten het verkeer toenemen op de Goudsehoutsingel tot 50%. Kernpunt om de oversteekbaarheid van de Goudsehoutsingel te borgen is het inrichten van kruisingen en andere inrichtingen, d.m.v. voorrangspleinen.

Voor ons is een toename van 50% onacceptabel. Wij pleiten voor een maximale toename van 10%, onder voorwaarden.

De variant 2, Doorwaadbare stad, is wat ons betreft het meest kansrijk.
Wij zien bij de bij de gekozen hoofdrichting van het Carré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg geen enkele meerwaarde van eenrichtingsverkeer. Er worden problemen verplaats naar vaak nog verkeers risicovollere situaties elders. Het waterbedeffect.

Kernpunten samengevat
- goede ontsluiting van de wijk naar de A12, Krimpenerwaard en A20, dus géén knip' in welke straat ' in of rond onze wijk dan ook
- definitief veilige oversteken voor de Goudse Houtsingel (van 5 naar vier oversteken, met drempels/plateaus)
- inrichting Goudse Houtsingel zodat een continue maximale verkeerssnelheid van 50 km/u vanzelfsprekend wordt (veiligheid, milieu en bronbeheersing lawaai voor aanwonenden)
- Onmiddellijke beperking geluidsoverlast Goudse Houtsingel en maatregelen ter voorkoming van toename van stikstof- en fijnstof uitstoot.

Geluidsoverlast en oversteekbaarheid Goudsehoutsingel
Bureau DHV heeft in januari 1990 een geluidrapport uitgebracht bij de plannen voor de bouw van het appartementengebouw Smidse Hout.
Op basis daarvan werd de projectontwikkelaar gedwongen om geluidbeperkende maatregelen te nemen.
Er is destijds uiteindelijk afgedwongen, dat op kosten van de ontwikkelaar "stil asfalt met deklaag type 2"zou worden aangebracht. Een en ander met als doel om de geluidbelasting terug te brengen tot 52 dB.

Op dit moment is een geluidswal/scherm noodzakelijk langs de Goudse Houtsingel t.h.v. Achter-/Middenwillens in combinatie met langdurig werkend fluisterasfalt. De onmiddellijke aanleg hiervan is **een conditio sine qua non**, voor elk VCP dat resulteert in een verdere verhoging van het autoverkeer om onder de afgesproken 52 dB te blijven. Waarbij wij verwijzen naar de situatie bij de Reeuwijkse Randweg, waar al een geluidswal/scherm is tussen deze weg en Bloemendaal (de Omloopkade) en welke maatregel blijkbaar noodzakelijk werd geacht!

Sinds het onderzoek is de verkeersintensiteit alleen maar toegenomen. Allereerst door het afsluiten van de Joubertstraat voor vrachtautoverkeer en daarnaast als gevolg van een autonome toename van het autoverkeer.

Welke variant er ook wordt gekozen in het VCP, het autoverkeer zal zeer behoorlijk tot fors toenemen.
Dit kan en mag niet zonder flankerende maatregelen, niet alleen voor wat betreft de beperking van de geluidhinder, maar ook ten aanzien van de oversteekbaarheid van de weg en beperking van de snelheid van het autoverkeer.

Geen 'knip'
Geen knip impliceert dus automatisch dat zowel Joubertstraat als noordelijke Bodegraafsestraatweg in redelijkheid auto-toegankelijk moeten blijven in beide richtingen voor autoverkeer.

Bereikbaarheid A12, situatie Bodegraafsestraatweg

De noordelijke Bodegraafsestraatweg autoluw maken is niet realistisch, er is domweg geen alternatief voor het verkeer, de Goudse Poort kan deze extra verkeerstoename ook niet aan. Het inrichten van een 30km/uur zone is door de grote aanbod van verkeer niet conform inrichtingseisen die gekoppeld zijn aan de verkeersintensiteit. Een uitzondering hierop kan zich voordoen als het voorstel van max 30 km/uur in de bebouwde kom geïmplementeerd wordt.

Toch moet ook hier de pijn verdeeld worden. Een algeheel verbod voor vrachtverkeer en aslastbeperking voor landbouwverkeer, moet de overlast van zwaar verkeer sterk kunnen verminderen. Samen met een aangepaste weginrichting kan de gemiddelde snelheid verlaagd worden.
Het doortrekken van de Reeuwijkse Rondweg, uitsluitend voor bestemmingsverkeer van Plaswijck en Bloemendaal zou ook verlichting moeten geven.

Shared spaces/ Binnenstad

Het voorstel ten aanzien van de inrichting van de Nieuwe Veerstal als shared space achtige situatie, zou als pilot eerst beperkt tot de avonduren getoetst kunnen worden.

Zorgelijk is wel dat als gevolg van alle varianten, op de Kon. Wilhelminaweg een toename van verkeer te zien geeft. Een straat waar de veiligheid al sterk onder druk staat.

'Auto de gast' als straatbeeld in de binnenstad is toe te juichen.

Bijlage H - Wijkteam Nieuwe Park



VCP Bijdrage Nieuwe Park

Doelstellingen

- *Bereikbaarheid: een doorgang naar andere delen van de stad*, maar ook Reeuwijk, Haastrecht, de A12 en de bereikbaarheid van de scholen en tehuizen langs de Winterdijk;
- *Tegengaan / verminderen van sluipverkeer* langs het station en over de Kattensingel en door het park van en naar Nieuwe Gouwe OZ;
- *Respecteren van de 30 km zonering* via inrichten en handhaven.

13-1-2021 VCP Bijdrage Nieuwe Park 1



VCP Bijdrage Nieuwe Park

Steun Algemene VCP doelstellingen en oplossingsrichtingen

- Aantrekkelijkheid binnenstad
- Duurzaamheid

- Nadruk op rondwegen N207, ZW en Oost (Goverwelle-, Goudse Hout-) en Noord (v Reenensingel)
- Tegengaan regionaal verkeer door de stad
- Ruimte voor fietsers, wandelaars
- Verlagen naar 30 km/u breed in de stad
- Inrichting wegen en kruispunten
- Parkeren aan randen van de stad, rondom

13-1-2021 VCP Bijdrage Nieuwe Park 2



VCP Bijdrage Nieuwe Park

Afsluiten Kattensingel

- Een kant of beide richtingen?
- Sessie5: Verrassing t.o.v. sessie 4, alleen L onder spoor afsluiten, zie o.a. Pres.5: slide 29/37
- 4: vereenvoudigen Kleiwegplein (4: 26 e.v. / 39) plus meer groen
- 5% is regionaal 95% lokaal Z-N door spoortunnel
- Bussen vrij baan, veiligheid, trillingen
- Positie OV aan Z-kant station



VCP Bijdrage Nieuwe Park

Afsluiten Kattensingel

- Stationsplein vanaf W onbereikbaar dankzij knip Crabethstraat
- Kadebuurt: eerst omrijden, nu onbereikbaar
- Eenmaal bij station: geen weg terug naar N en O
- Extra sluipverkeer om Stationsplein te verlaten
- Nieuwe Park logistiek gezien naar Bloemendaal verplaatst
- Niet doorgerekend, zie varianten 3c en 3d. Pres. 5
- Haalbaarheid ? Voor evt. blokkade doorgang Kattensingel Spoortunnel is wel draagvlak (te organiseren) in de wijk





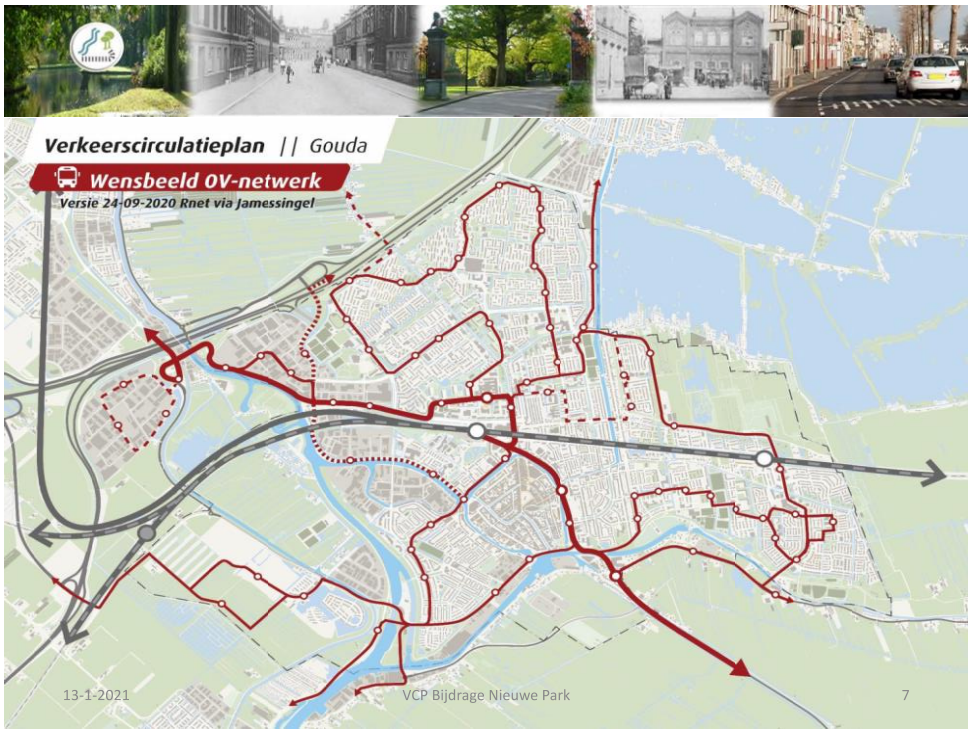
13-1-2021 VCP Bijdrage Nieuwe Park 5

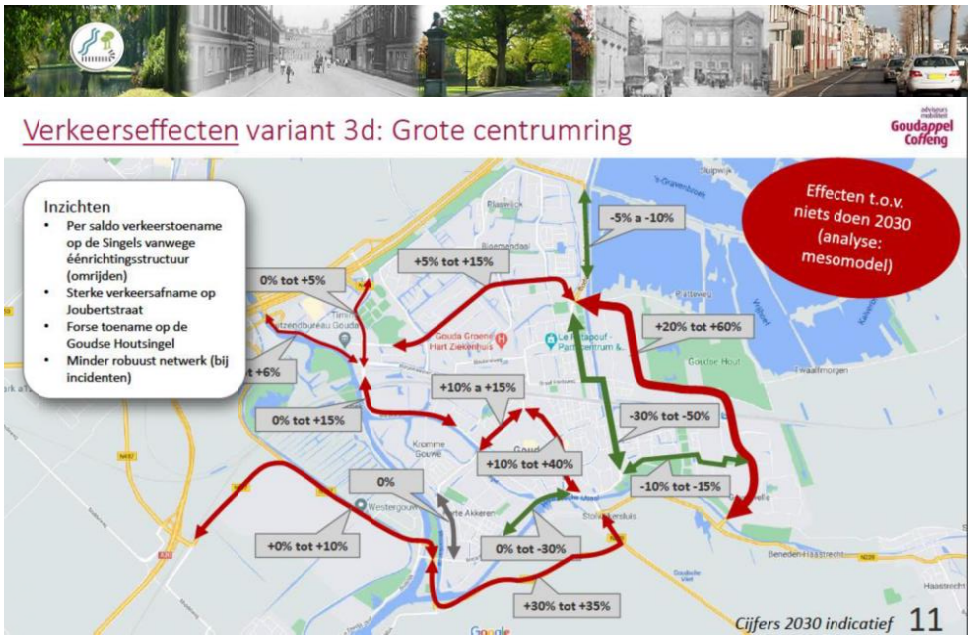


VCP Bijdrage Nieuwe Park



13-1-2021 VCP Bijdrage Nieuwe Park 6


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld OV-netwerk
Versie 24-09-2020 Rnet via Jamessingel
13-1-2021
VCP Bijdrage Nieuwe Park
7


Verkeerseffecten variant 3d: Grote centrumring
Goudappel Coffeng
Inzichten
Per saldo verkeerstoename op de Singels vanwege éénrichtingsstructuur (omrijden)
Sterke verkeersafname op Joubertstraat
Forse toename op de Goudse Houtsingel
Minder robuust netwerk (bij incidenten)
Effecten t.o.v. niets doen 2030 (analyse: mesomodel)
-5% a -10%
+5% tot +15%
0% tot +5%
+20% tot +60%
+10% a +15%
0% tot +15%
-30% tot -50%
+10% tot +40%
0%
-10% tot -15%
+0% tot +10%
0% tot -30%
+30% tot +35%
Cijfers 2030 indicatief
11
13-1-2021
VCP Bijdrage Nieuwe Park
8

Bijlage I - Wijkteam Oost

VERKEERSCIRCULATIEPLAN GOUDA 2030.

WENSBEELD VAN W. VAN DER HOEVEN (WIJKTEAM GOUDA-OOST).

Onderstaand ons wensbeeld op hoofdlijnen. Wij zijn er van uit gegaan dat specifieke wensen voor binnenstad en fiets- en voetgangersvoorzieningen worden ingebracht door de betreffende belangenbehartigers.

In zijn algemeenheid geldt voor ons dat veiligheid gaat boven snelheid.

AUTOVERKEER.

Verbeteren doorstroming N207/zuidwestelijke randweg. Uitdrukkelijk in combinatie met goede oversteekbaarheid voor fietsverkeer richting centrum. Maatregelen verbetering doorstroming en verbeteren oversteekbaarheid in één pakket uitvoeren! In elk geval inzetten op realisatie Mallemolenroute. Zolang die niet is aangelegd in tracé daarvan voorzien in een fietspont t.p.v. Nieuwe Gouwe/Stroomkanaal.

Realiseren voorrangspleinen in tracé Van Reenensingel, Goudse Houtsingel en Goverwellesingel. NIET ter plaatse van kruising met Voorwillensseweg en kruising met Ridder van Catsweg. Voorwaarde is wel dat berekeningen aantonen dat verkeersintensiteit (ook op termijn) op tracé zodanig is dat aanleg van voorrangspleinen verantwoord is. Nader bezien waar voor gehandicapten voetgangerslichten nodig zijn.

Ter plaatse van kruising met Bodegraafsestraatweg rechtsaf-verbod voor vrachtverkeer instellen op Goudse Houtsingel.

Geen knippen in traject Joubertstraat-Bodegraafsestraatweg. Wel inrichting van dit traject “doorwaadbaar” karakter geven.

Ter beperking intensiteit op traject Joubertstraat-Bodegraafsestraatweg éénrichting-circuit instellen op route Graaf Florisweg-Statensingel-Thorbeckelaan. Nader onderzoek doen naar beste rijrichting op dit circuit. Dit in combinatie met in beeld brengen verkeerseffecten op verkeerscirculatie in omliggende wijken. Aandacht voor oversteek fietsroute Graaf Florisweg-Station. Eénrichting-circuit eerst realiseren na proefperiode.

Ter beperking intensiteit op Koningin Wilhelminaweg éénrichting verkeer in zuidelijke richting instellen op deze weg tussen Onder de Boompjes en Reigerstraat. Verkeer in noordelijke richting rijdt via Reigerstraat en Nieuwe Gouwe Oostzijde. Dit onder dezelfde voorwaarden als onder vorige punt genoemd.

Nieuwe Veerstal inrichten als “shared space”. Daar geen absolute knip. Mogelijk wel knip buiten spitsuren en tijdens zomervakantie.

Op voorhand geen voorstander van opheffen aansluiting Kattensingel op Kleiwegplein. In combinatie met het ingevoerde éénrichtingverkeer voor het station leidt zo'n opheffing tot allerlei dwaalverkeer in de wijken Nieuwe Park en de Kadenbuurt. Ik vraag me af of neveneffecten opwegen tegen "mooiere" inrichting Kleiwegplein.

Op de stadssingels de snelheid beperken tot 30km/uur. Inrichting zó maken dat auto- en busverkeer zich te gast voelt en fiets- en voetgangers zich er thuis voelen. Is er een alternatief voor drempels? Drempels zorgen voor trillingsoverlast ter plaatse van de aanliggende bebouwing. Busrijstroken niet in klinkerverharding uitvoeren (gaat rammelen en trillen!)

FIETSVERKEER.

Ik constateer in de dagelijks fietspraktijk dat de fysieke kwaliteit van sommige fietsroutes in Gouda flink te wensen over laat. Wortelgroei drukt de verharding op, onderliggende riolen maken forse drempels etc. Zou het mogelijk zijn in het vcp een kwaliteitsnorm op te nemen die een goed onderhoudsniveau voor fietspaden garandeert?

Belangrijkste vind ik dat in het vcp de Mallemolenroute vanuit Westergouwe richting stad een plek krijgt.

Met meer groentijd bij vri's voor fietsers zijn wij het altijd eens!

BUSVERKEER.

Van veel toegevoegde waarde vind ik een busroute die het Politiebureau en het bedrijvenpark Nieuwe Gouwe Oostzijde aandoet.

Bijlage J - Wijkteam Plaswijck

Beste mensen,

Hierbij onze inbreng, bestaande uit 10 kernpunten, op basis van signalen uit Bloemendaal, Plaswijck en GoudaNoord, eerder gedane onderzoeken en al de nuttige informatie van Goudappel.

NB Oktober vorig jaar stuurden we al twee documenten, deze zijn volledigheidshalve nogmaals toegevoegd.

Met vriendelijke groet,

Martin Pohlkamp

1. Versterking ringstructuur, met name aan de oostkant Gouda.
2. Tegengaan doorgaand regionaal verkeer, met name aan oostkant Gouda.
3. Inzet op regionale aanpak verkeersstromen, op basis van eerder gedane onderzoeken.
4. In beginsel geen nieuwe infrastructuur, inzet op benuttingsmaatregelen en uitvoering al aangekondigde maatregelen in Mobiliteitsplan. Gefaseerde en gedoseerde implementatie verkeerscirculatieplan.
5. Uitrol schoolzones in de stad, voor verkeersveiligheid kinderen bij basisscholen, op basis van pilot Plaswijck. In samenhang met aanpak verkeersknelpunten Bloemendaal en Plaswijck.
6. Aanpak verkeersonveilige situaties op Thorbeckelaan en Albert Plesmanplein in GoudaNoord.
7. Afweging bereikbaarheid, economie, duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid door bestuur en politiek beter en vaker monitoren. Verkeersimpact nieuwe ruimtelijk ordeningsprojecten beter inpassen.
8. Versterking maatwerkvervoer, in relatie tot openbaar vervoer voorzieningen.
9. Verkeersstromen vrachtverkeer grote winkelcentra en binnenstad reguleren.
10. Onderhoud fietspaden beter in beheerplannen gemeenten borgen.

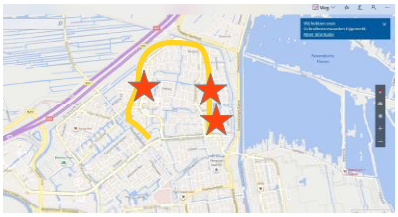
Knelpunten Plaswijck.
Afwaarderen Plaswijckweg.
Aanleg Schoolzones.

Bewonersorganisatie
wijkteam Plaswijck 2804

Gouda, 3 oktober 2020
M. Pohlkamp, Jaap, Jeroen, Justus, Mattieu, ea.

Deze notitie geeft een overzicht van de knelpunten van de wijk Plaswijck, oplossingsrichtingen, de aanleg van de Schoolzones en de relatie tot de randweg, als inbreng in de VCP sessies.

Plaswijckweg: wijkontsluitingsfunctie voor grote wijk



- De weg heeft een wijkontsluitingsfunctie voor de wijk Plaswijck (postcode 2804) met 5.500 woningen en 13.000 bewoners.
- Verder is er een groot winkelcentrum Bloemendaal dat veel verkeer aantrekt. Vlakbij ligt het Groene Hart Ziekenhuis, met een regionale functie.
- Daarnaast zijn er grote projecten in en nabij de wijk, zoals de Mammoet, de herbestemming PWA-kazerne en herbestemming Van Loon locatie.
- Er is een directe link met de naastgelegen wijk Bloemendaal (postcode 2803), waar 9.000 mensen wonen.

Schoolzones voor vijf basisscholen

- Er zijn in de wijk 6 basisscholen waarvan er 5 aan de Plaswijckweg liggen. Het is niet voor niets dat de gemeente hier in Gouda is begonnen met het aanleggen van zogenaamde Schoolzones. Het project -samen met de Carrousel, Cirkel, Plaswijckschool, Ridderslag en het Vlot- loopt inmiddels zeven jaar (!).
- Er komen drie schoolzones aan de westzijde en twee aan de oostzijde. Dit is in het VCP voldoende meegenomen. Bij VCP-2 wél benadrukken dat er nu eindelijk zicht moet komen op realisatie.
- Bij de Schoolzones zal Plaswijckweg worden afgewaardeerd naar 30 km.

Knelpunten Plaswijck en Plaswijckweg

- De wijk Plaswijck en specifiek de Plaswijckweg hebben genoeg verkeers(veiligheids)problemen. Veel zaken lopen al of zijn benoemd in het actieprogramma vcp of in behandeling bij gemeente en politiek. Er zijn nog meer verkeersknelpunten, maar die liggen meer op buurt- en straatniveau en horen ons inziens niet thuis in een VCP. Bij eerdere bewonersenquêtes bleek overduidelijk dat men het wel genoeg vindt zo.
- Belangrijk zijn:
  1. kruispunt Plaswijckweg / Ridder van Catsweg nabij winkelcentrum;
  2. oversteekplaats Plaswijckweg / Boegpad (fietsers), al zeer lang pijnpunt;
  3. bevoorradings(vracht)verkeer winkelcentrum Bloemendaal door en in de wijk;
  4. geluidsscherm noordrand Plaswijckweg: toenemende geluidsbelasting A12;
  5. hard rijden en ongewenst verkeer op fietspad de Bloemendaalseweg;
  6. kruispunt/sluipverkeer Blommenstijnsingel / Ridder van Catsweg / Plaswijckweg (overleg gemeente);
  7. kruispunt Plaswijckweg / Reensensingel en kruispunt Ridder van Catsweg / Reenensingel, in samenhang met doorstromingsnotitie Van Reenensingel: belangrijk voor betere benutting stadsring;
  8. over de gehele Plaswijckweg zijn er al lang veel meldingen en signalen over drukte, te hard rijden en gevaarlijke oversteken: bij noord-oost kant Plaswijckweg zijn bewoners actie gestart;
  9. uitbreiding PWA locatie en groot woningproject Van Loon locatie: welke effecten op Ridder van Catsweg en Plaswijckweg?;

10. kruising Ridder van Catsweg / Bloemendaalseweg, zie mailwisseling gemeente;
11. kruising van Reensensingel en Bloemendaalseweg: wie krijgt hier nu voorrang!? Beiden zijn als hoofdstructuur aangewezen voor resp. de auto-ring en voor het fietsennetwerk.

- Gezien alle bovenstaande punten en eerdere opmerkingen in de Mobiliteitsvisie is het zaak deze weg af te waarderen. De Plaswijckweg heeft alleen een functie als verkeersontsluiting voor de wijk Plaswijck. De weg is niet bedoeld of geschikt als onderdeel van een netwerk om doorstroming te realiseren. Derhalve afschalen tot 30-40 km weg, tevens op specifieke punten extra verkeersbelemmerende maatregelen.

Kwetsbare oostzijde Gouda

- Daarnaast heeft onze wijk ook te maken met de verkeerssituatie aan de oostkant.
- Als bewonersorganisatie/wijkteam vragen wijdaarom al meer dan tien jaar aandacht voor de verkeers-situatie aan de oostkant van Gouda, specifiek de Van Reenensingel, GoudseHout/Goverwellesingel, Jouberstraat en de Bodegraafsestraatweg noord en zuid. In 2010 hebben wij in de Joubertstraat een handtekeningenactie gevoerd. Destijds hebben wij ook een 'regionale benuttingsstudie' naar de provincie gestuurd om de Krimpernerwaardstroom door Gouda aan te pakken.
- De afgelopen tien jaar zijn er meer studies uitgevoerd naar de oorzaken én mogelijke oplossingen. Met name zijn veel van de knelpunten én oplossingen van het (regionale) doorgaande verkeer beschreven. Gelukkig zijn recent hierover weer goede memo's gemaakt door de gemeente Gouda. Deze studies bieden gerichte maatregelen om ongewenste (regionale) verkeersstromen in en door Gouda aan te pakken. Ze zijn ook van belang om de stadsring van Gouda zo goed mogelijk te benutten om alle verkeersstromen af te wikkelen. Het zijn 1) Analyse Joubertstraat uit 2019, 2) Onderzoek doorgaand verkeer van 2018, en 3) Onderzoek Bodegraafsestraatweg 2019 en 4) Doorstroming en benuttingsstudie van Reenensingel (2017).
- Het zou volgens ons een goede zaak zijn als deze studies met de voorgestelde maatregelen worden geactualiseerd. Daarbij zijn óók een herwaardering van de Goudse Houtsingel en Goverwellesingel van belang. Belangrijk punt is dat dit de ongewenste verkeersstromen op onder andere de Joubertstraat en Bodegraafsestraatweg noord en zuid aanpakt. Hét grote voordeel is dat het een structurele aanpak van problemen biedt.
- Uitvoeren dus!

Sweco over Bodegraafsestraatweg noord (mei 2019)

In dit verband is ook van belang het Sweco rapport van de gemeente Gouda van mei 2019, over de Bodegraafse-straatweg met recente feiten en cijfers. Met alle respect voor ieders beleving en mening, maar voor ons vormen deze inhoudelijke analyses het vertrekpunt.

- Daarin staat dat over de afgelopen achttien jaar er sprake is geweest van een toename op de Bodegraafsestraatweg noord van globaal 14k naar 16k voertuigen per etmaal. Dat is aldus het rapport in lijn met de algemene stijging van de mobiliteit in Nederland.
- Verder is in dit rapport te lezen dat de Bodegraafsestraatweg de functie heeft van stadstraat en dat daarbij een maximale belasting hoort van 15k. Dat is ongeveer de huidige verkeersstroom, of het zit er wat boven.
- Het rapport maakt enkele nuancerende opmerkingen over het zware verkeer.
- Maar bovenal noemt dit rapport het uitgebreide kentekenonderzoek naar de herkomst en bestemming van de verkeersstromen in Gouda, ook op de Bodegraafstraatweg noord. Daaruit blijkt dat ca. de helft afkomstig is van wat wij noemen de Krimpenerwaard stroom, in beide richtingen. Dáár ligt dus de sleutel voor de aanpak van de problemen.
- Het rapport van mei 2019 noemt verder verschillende verkeersontmoedigende en verkeersbelemmerende maatregelen voor de Bodegraafsestraatweg noord. Deze staan ook al op de Actielijst VCP. Ook als bewonersorganisatie Plaswijck pleiten wij al jaren voor deze extra verkeersbelemmerende maatregelen op de Bodegraafsestraatweg, dit in samenhang met maatregelen op de Joubertstraat.
- Uitvoeren dus!

Maatregelen kruispunt Van Reenensingel-Goverwellesingel/Goudse Houtsingel-Bodegraafsestraatweg noord/zuid

- Dit kruispunt is een belangrijk aangrijpingspunt voor mogelijke oplossingen. Het is niet voor niets dat in de concept VCP op dit kruispunt een 'oost-west knip' is voorgesteld. Dit zijn interessante ideeën, niet alleen verkeerstechnisch maar vooral omdat ze zo kosteneffectief zijn en direct effect hebben.
- Verder kan er al veel worden gewonnen door de Krimpernerwaardstroom -en dan vooral het vrachtverkeer- te ontmoedigen of belemmeren om rechtsaf te slaan vanaf de Goudsehoutsingel naar de Bodegraafsestraatweg noord door middel van een hangende balk: een even simpel als effectief middel.
- Naast de maatregelen om verkeer op de Bodegraafsestraatweg te belemmeren (zie notitie gemeente Gouda mei 2019) kun je ook overwegen een zachte of harde knop door te voeren op de grens van Gouda en Reeuwijk. Evenzo hoort daarbij afschaling van Bodegraafsestraatweg noord tot 30-40 km weg.
- Samengevat: uitzoeken en uitvoeren!

Verschuiven naar de Plaswijckweg?

- De discussie over een doorsteek van de randweg naar de Plaswijckweg is eerder gevoerd: de uitkomst van verkeerskundigen en de politiek was telkenmale dat dit bepaald geen goed idee is. Dat heeft natuurlijk een aantal redenen.
- Een doorsteek betekent onherroepelijk extra verkeer in de wijk Plaswijck, met zeer veel bewoners en basisscholen. Een eerder onderzoek sprak al van een vervijfvoudiging en dat was nog zonder Bedrijventerrein Zoutman. Er zijn hier al genoeg zorgen. Maar bovenal verschuift het verkeersstromen en lost het de structurele oorzaken niet op.
- Het zou een andere zaak zijn geweest als bewoners uit onze wijk grotendeels verantwoordelijk waren voor het verkeer op de Bodegraafsestraatweg. Maar ook dit rapport toont aan (overigens ook eerdere analyses) dat hetgeen afkomstig is uit Plaswijck gering is, dat een deel komt van de Van Reenensingel en dat is dan inclusief Hamstergat, Bloemendaal en Plaswijck, maar dat de bulk veroorzaakt wordt door regionaal doorgaand verkeer ic. de Krimpernewaardstroom. Dit strookt dus met de analyse van VCP 2 zoals laatst toegezonden aan de Denktank.
- Bovendien, zo'n doorsteek zal zelfs kunnen leiden tot een verkeersaantrekkende werking op de randweg en in Gouda. De bedoeling is juist minder regionaal verkeer.
- Samengevat, met een doorsteek verplaats je verkeer, het betekent nog meer zorgen voor een grote wijk ic. de Plaswijckweg waar al genoeg problemen zijn, en het biedt bovenal geen oplossing voor de aanpak van de achterliggende, structurele oorzaken van ongewenste verkeersstromen aan de oostkant. Niet doen dus.

Concluderend: aanpak begint bij de oorzaak, gerichte maatregelen al beschreven

- Er zijn al lang studies gedaan naar oorzaken en mogelijke oplossingen en maatregelen, ook recent (2017, 2018, 2019) weer door de gemeente. Er zijn gerichte maatregelen beschreven om 1) ongewenste (regionale) verkeersstromen in en door Gouda (oost) aan te pakken én 2) om de stadsring van Gouda zo goed mogelijk te benutten. Ook voor de Plaswijckweg zijn er nog vele knelpunten, maar ook daarvoor zijn er maatregelen benoemd. De aanleg van de drie Schoolzones zal (eindelijk) een verbetering betekenen. Een doorsteek van de randweg naar de plaswijckweg is meermalen door verkeerskundigen, politiek en bewoners beargumenteerd afgewezen. Onze insteek was en is een aanpak van de oorzaken van ongewenste verkeersstromen en niet voor het verplaatsen daarvan.
- Veel maatregelen zijn al beschreven, uitvoeren dus!

Bewonersorganisatie/wijkteam Plaswijck
06 239 56 999

Betere benutting Goudse stadsring.
Aanpak doorgaand regionaal verkeer.

Gouda, 3 oktober 2020
M. Pohlkamp, Jaap, Jeroen, Justus, Mattieu, ea.

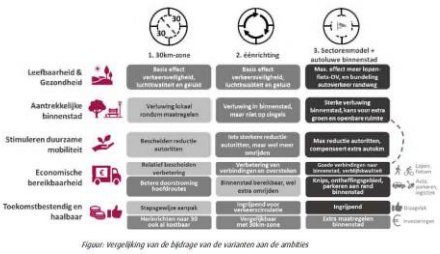
Bewonersorganisatie
wijkteam Plaswijck 2804

Zonder de andere aandachtspunten (voetgangers, fietsers, ov) te kort te willen doen, deze interne notitie ziet op de wegenstructuur en automobiliteit.

- De **insteek** is 1) een betere benutting en doorstroming van de stadsring en 2) een aanpak (eindelijk) van de ongewenste (regionale) verkeersstormen door de stad ic. de kwetsbare oostkant van Gouda.

- De basis vormen de Mobiliteitsvisie 2017 en het **eerste concept VCP**. Ondanks alle kritiek (die overigens vooral ging om de procedure) was onze algemene bevinding destijds dat dit een goede basis vormt voor verdere analyse is. Er waren in de dit gemeenteplan drie scenario's uitgewerkt.
- Scenario I is de “30 km-zone”. We constateerden al dat dit geen goede benaming is. Beter is spreken van **'Scenario versterken stadsring'**. Kern is het afwaarderen en herinrichten van zo veel mogelijk wegen binnen de stadsring naar 30 km/h. Tegelijk benutting en doorstroming stadsring en dan met name kruispunten en verkeerslichten optimaliseren met gerichte maatregelen. Wij vinden dit nog altijd de beste van de drie (zie hierna).
- Scenario II **“Éénrichting”**: hierbij wordt rond de binnenstad op de singels (deels) éénrichtingsverkeer ingesteld. Belangrijke passage hieruit: “Ook de Zwarteweg wordt eenrichtingsverkeer om te voorkomen dat de verkeersdruk hier toeneemt als gevolg van de maatregelen op de singels. De Fluwelensingel en de Joubertstraat/Zwarteweg zijn namelijk communicerende vaten.”
- Scenario III **“Sectorenmodel en autoluwe binnenstad”**: voorkeursvariant van de gemeente. Kern is dat de singels rond de binnenstad worden ‘geknipt’ voor autoverkeer, zodat doorgaand verkeer daar onmogelijk wordt gemaakt voor bezoekers. Belangrijke zin: “Om een verkeerstoename op de Joubertstraat/Zwarteweg/Bodegraafsestraatweg (zuid) te voorkomen, worden aanvullende maatregelen getroffen.”

- In het VCP wordt bijgaand **afwegingskader** gepresenteerd, op basis waarvan de gemeente concludeert dat scenario 3 (sectorenmodel) de voorkeur verdient. Maar dit scenario is nogal ambitieus, de gemeente noemt scenario's 2 en 3 zelf “ingrijpend” en dat is voor ons een belangrijke reden voor terughoudendheid. Veel aannames, veel sturing, veel doseringen, veel ingrepen. Als het goed gaat gaat het goed, gaat het niet goed dan ….



Figuur: Vergelijking van de bijdrage van de varianten aan de ambities

- We zijn daarom **verder gegaan met scenario 1, dan hernoemd naar 'Scenario versterken stadsring'** aangevuld met elementen uit scenario's 2 en 3, de eerdere Mobiliteitsvisie 2017, de goede onderzoeken en analyses van de gemeente in 2018 en 2019 en onze eigen tellingen en analyses.

- Vier **hoofdargumenten pro**: de benadering is stapsgewijs en dat is bij mobiliteit zeer wijs (zie ZWR!). Ook biedt dit scenario de meeste kans om een van de hoofdproblemen aan te pakken namelijk het doorgaande (regionale) verkeer. Verder: betere benutting en doorstroming van wegen wordt door veel verkeerskundigen bepleit. Als vierde aanpak: meer accent op verkeersstromen oostkant Gouda.
- Grote **risicofactor**: regionale en provinciale afstemming, die was/is niet sterk. Effect op Gouda van N207/228 (zuid), ZWR (zuid), 459 (noord), 456/westergouwe (west), regiofunctie ziekenhuis, enz.
- Idem rol **bedrijfsleven** dat eigen belangen heeft en een parallel inspraaktraject heeft.
- Grote **onbekende**: wat gaat de Bodegravenboog betekenen!? Dit navragen bij gemeente.

- Als we scenario I dan aanvullen zoals besproken komen we tot volgende voorstel (combi autoverkeer en vrachtverkeer, dit hoort samen):





- **Insteek en maatregelen: deze zijn al uitgebreid onderzocht en beschreven, uitvoeren dus!**
  (1) Maatregelen uit gemeente memo Advies Joubertstraat september 2019: uitvoeren.
  (2) Provinciaal/regionaal overleg over ombuigen Krimpernaardwaarstroom linksom (ZWR) in plaats van kwetsbare rechter/oostkant.
  (3) Afwaarderen (vrachtverkeer) Joubertstraat tot 40 km zone. Idem Bodegraafsestraatweg.
  (4) Maatregelen uitvoeren uit gemeente memo Advies Bodegraafsestraatweg van mei 2019.
  (5) Mobiliteitsplan 2017: benuttingsstudie van Reenensingel inclusief kruispunten met Goudse Poort (cruciaal), met Ridder van Catsweg, met Plaswijckweg en met Bloemendaalsweg.
  (6) Opnieuw rol bezien van Goudsehout/Goverwellesingel ism. aanliggende buurten.
  (7) Knips uit VCP interessant. Bruikbaar voor versterken stadsring en beperken doorgaand regionaal verkeer: 1) Zwarteweg/Graaf Florisweg/Joubertstraat, 2) kruispunt Reenensingel-Goudsehout/Goverwellesingel-Bodegraafsestraatweg noord/zuid, 3) Achterwillens/ Slagenbuurt/Goudsehoutsingel en 4) Blekerssingel. Ook knip grens Gouda-Reeuwijk!?
  (8) Graag ook varianten analyse knips: dus van licht (bijv. inrichten 40 km weg met oa. bloembakken ed) tot en met zwaar (bijv. doseringsmaatregelen met flitspalen).
  (9) Beperk hoofdstructuur auto tot de twee verbindingen met de A12 en A20. Zorg voor één as vanaf Goudse Poort en één as vanaf “Rotterdamse Poort”.

- **Tellingen en meetpunten**: de afgelopen jaren zijn er verschillende onderzoeken gedaan naar wat nu precies de herkomst en bestemming van het (regionale) verkeer is. De verschillen in uitkomsten variëren nogal. Wat betreft de oostkant werd in de laatste sessie van de denktank een ander percentage genoemd (*“een kleine 20% doorgaand verkeer betreft”*) terwijl in het kentekenonderzoek van vorig jaar sprake is van bijna 50% (*“Hieruit blijkt dat de grootste doorgaande verkeerstroom verloopt via de Haastrechtsebrug (meetlocatie 1) met 49%, gevolgd door de Goverwellesingel (meetlocatie 5) met 25 % en Goudse Poort (meetlocatie 7) met 15% van het totaal.”*). Het lijkt verstandig om eerst een goede feiten en cijferbasis te hebben.

Bijlage K - Groene Hart Ziekenhuis



Groene Hart Ziekenhuis
Open voor iedereen

Groene Hart Ziekenhuis

Artur Rebelo

Kerngegevens 2019

Locaties	Hoofdlocatie: Gouda. Regiolocaties: Zuidplas, Schoonhoven en Bodegraven
Aantal polikliekbezoeken	319.306
Aantal klinische opnames	21.513
Aantal medewerkers GHZ	1997
Aantal medisch specialisten	Totaal: 178 • Vrijberoepsoefenaren MSB: 98 • Dienstverband MSB: 33 • Dienstverband GHZ: 47
Aantal arts-assistenten	Totaal: 83 • ANIOS MSB: 43 • AIOS en ANIOS GHZ: 44
Aantal oproepmedewerkers	99
Aantal algemeen vrijwilligers	167
Aantal kerkvrijwilligers	102
Totale bedrijfsopbrengsten	€ 226 mln

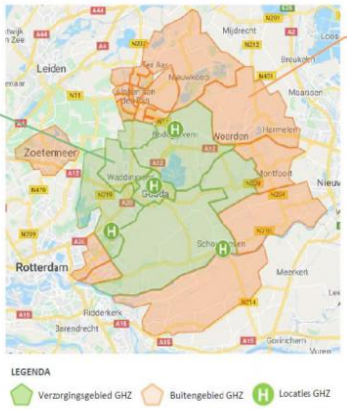
Gem. 800 poli-bezoeken per dag (ma/vr) voor locatie Gouda

Verzorgingsgebied en buitengebied GHZ

Verzorgingsgebied

Het verzorgingsgebied bestaat uit 7 gemeenten waarbij in de gemeente Alphen aan de Rijn enkel de voormalige gemeente Boskoop tot het verzorgingsgebied behoort

- Gemeente Alphen aan den Rijn
  (voormalige gemeente Boskoop 14,3% van de inwoners (15.660/109.680))
- Gemeente Bodegraven – Reeuwijk
- Gemeente Gouda
- Gemeente Krimpenerwaard
- Gemeente Oudewater
- Gemeente Waddinxveen
- Gemeente Zuidplas

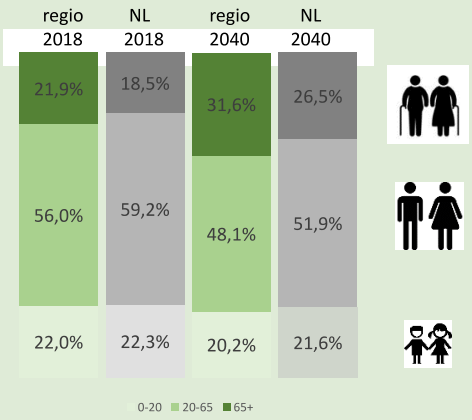


Buitengebied

Het buitengebied is opgebouwd uit 10 gemeenten die in sommige gevallen gedeeltelijk onderdeel uitmaken van het gebied

- Gemeente Alphen aan den Rijn
  (m.u.v. voormalige gemeente Boskoop 68,5% van de inwoners (75.100/109.680))
- Gemeente Capelle aan den IJssel
- Gemeente Krimpen aan den IJssel
- Gemeente Lopik
- Gemeente Molenwaard
  Sinds 01 januari 2019 is gemeente Molenwaard gefuseerd met gemeente Giessenlanden tot gemeente Molenlanden (gemeente Molenwaard telt 37,0% van de inwoners in de nieuwe gemeente (9.985/26.700 inwoners))
- Gemeente Montfoort
- Gemeente Nieuwkoop
- Gemeente Rotterdam
  In gemeente Rotterdam zijn maken slechts enkele wijken onderdeel uit van het buitengebied (2,0% (12.635/638.700 inwoners)). Gemeente Rotterdam wordt in dit rapport daarom niet meegenomen in demografische prognoses
- Gemeente Woerden
- Gemeente Zoetermeer

Grote verschuiving in leeftijdsgroepen van 2018 tot 2040, vooral in onze verzoringsgebied



4

Wensbeeld Groene Hart Ziekenhuis

We onderstrepen de doelen van het VCP; Een leefbare, duurzame en bereikbare stad.

Bereikbaarheid GHZ per auto, fiets en OV voor bewoners uit Gouda en de regio is essentieel.

Met oog voor een vervoersmiddel dat pas bij de behoefde van de GHZ bezoeker (reistijd, leeftijdsgroep, doel bezoek en “psychische effect”).

Bijlage L - Driestar College





Autoluwe binnenstad met goed doorstromende randwegen

Veilig oversteken Burgemeester Jamessingel

Ideaalbeeld stad Gouda

Veiliger verkeer Industriestraat

Veilige fietsroutes voor schooljeugd

Park en Ride aan de rand van Gouda
- Pendelbussen en witte fietsen




Veiligere fietsroutes
voor de schooljeugd


Veilig oversteken
Bleulandweg
GOUDA
Graaf Florisweg
Oversteekbruggen voor voetgangers en/of fietsers vanaf
centraal Station en bij parkeerplaats Driestar Educatief

Park & Ride Transferium (2x)



Industriestraat

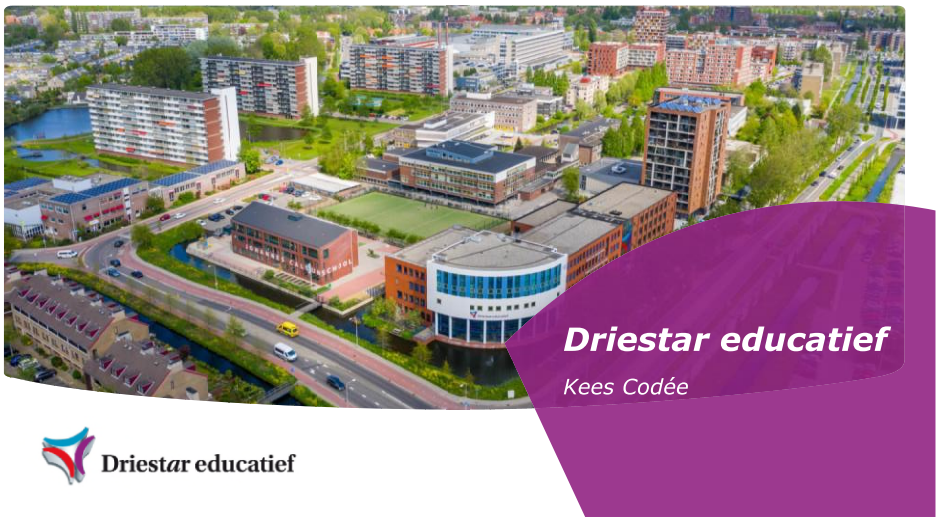


https://www.ad.nl/gouda/hier-oversteken-lijkt-wel-russische-roulette-maandag-gaat-kruising-goudkade-op-de-schop~afe20923/

Verkeerslicht bij de kruising van de Industriestraat met Goudkade en/of beter uitvalsweg achter de Praxis/Action


Voor een veiliger en
vriendelijker Gouda

Bijlage M - Driestar Educatief







Driestar educatief

Driestar educatief

- ✓ Hogeschool, leraren opleiding met 1500 Studenten. Dag- en avondopleiding.
- ✓ Onderwijsadvies met ruim 100 adviseurs die werkzaam zijn in alle vormen van het onderwijs (PO/VO/MBO).
- ✓ Cursus centrum voor Onderwijsadvies die dagelijks meerdere curssussen verzorgt in Gouda, Amersfoort en op locatie van school.
- ✓ Congres centrum voor lezingen, studiedagen symposia e.d. Tevens verhuur aan derden.
- ✓ Studentenhuisvesting voor circa 160 Studenten die wonen, leven en studeren in Gouda.
- ✓ Parkeerterrein voor 200 auto's.





© Driestar educatief

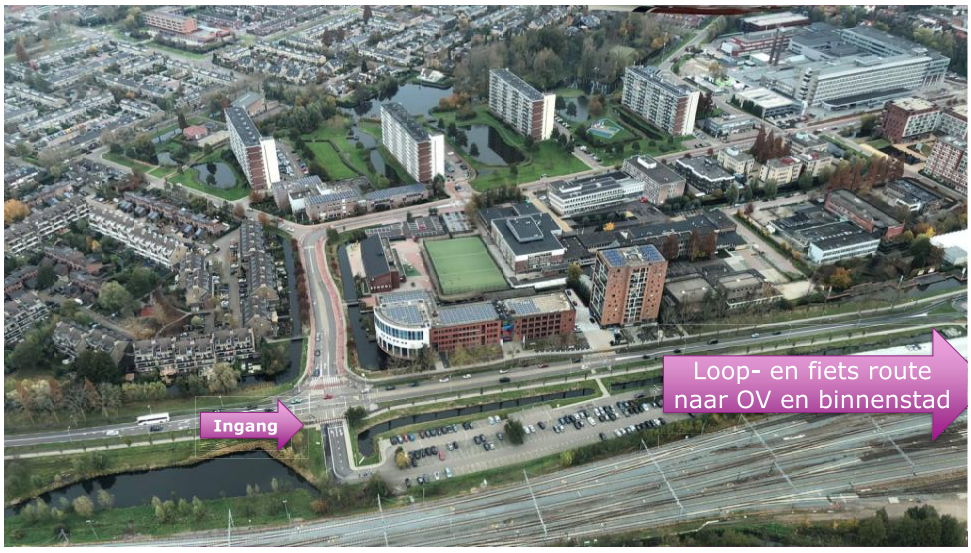
Onze visie op het VCP van de gemeente Gouda

- ✓ Goede bereikbaarheid met OV (Trein en bus).
- ✓ Veilige en gezellige loop- en fietsroutes van en naar Hogeschool en naar binnenstad Gouda.
- ✓ Autoluwe binnenstad, verblijf, ontspanning.
- ✓ Goede bereikbaarheid van ons parkeerterrein vanaf de A12.
  (Ingang Pareerterrein Kruising Burgemeester Jamessingel/Dreef).
- ✓ Ontsluiting per auto vanuit de Krimpernerwaard. Zelfde route als naar Groene Hart Ziekenhuis en Driestar College.

Driestar educatief



© Driestar educatief







Driestar Hogeschool is Goud(s)

Driestar educatief





© Driestar educatief

Dank voor uw aandacht.

Succes met de afronding van de plannen en het advies!

Driestar educatief is een praktijkgericht kenniscentrum dat een inspirerende bijdrage levert aan het christelijk onderwijs in binnen- en buitenland, met opleidingen, diensten en producten van Driestar hogeschool, Driestar onderwijsadvies en Driestar managementadvies.

Driestar educatief

Bijlage N - Fietserbond

Presentatie Denktank sessie 6 - raakpunten fietsnetwerk en VCP

Fietsersbond/JR/12 jan 2021

Het maakt mij ontzettend blij dat iedereen het belang van veilig fietsen onderschrijft en daarmee van het hebben van een goed functionerend fietsnetwerk. Met de aanleg van slechts een paar ontbrekende schakels worden verbindingen gelegd waarop het nu makkelijker is om de auto te nemen voor korte verplaatsingen. Afmaken van het fietsnetwerk scheelt auto's op de randwegen en parkeerroutes, dat moet zichtbaar worden gemaakt in de verkeersprojecties. Het fietsnetwerk is geen wensbeeld voor 2030, het is nodig.

De belangrijkste raakpunten tussen fietsnetwerk en VCP zijn:

1: win-win

Marco vertelde vorige keer dat voor de doorstromingsregulering op de Joubertstraat en de KWweg gedacht wordt aan slim gebruik van kruisingen met fietsverkeer: voorrang voor overstekend fietsverkeer om autodoorstroming minder aantrekkelijk te maken.

2: integratie

De herinrichting v Reenensingel en Goverwellesingel met stadspleintjes:

- Deze herinrichting gaat uitstekend samen met de aanleg van 2-richtingfietspaden.

De corridor Bloemendaal-Ziekenhuis-Binnenstad:

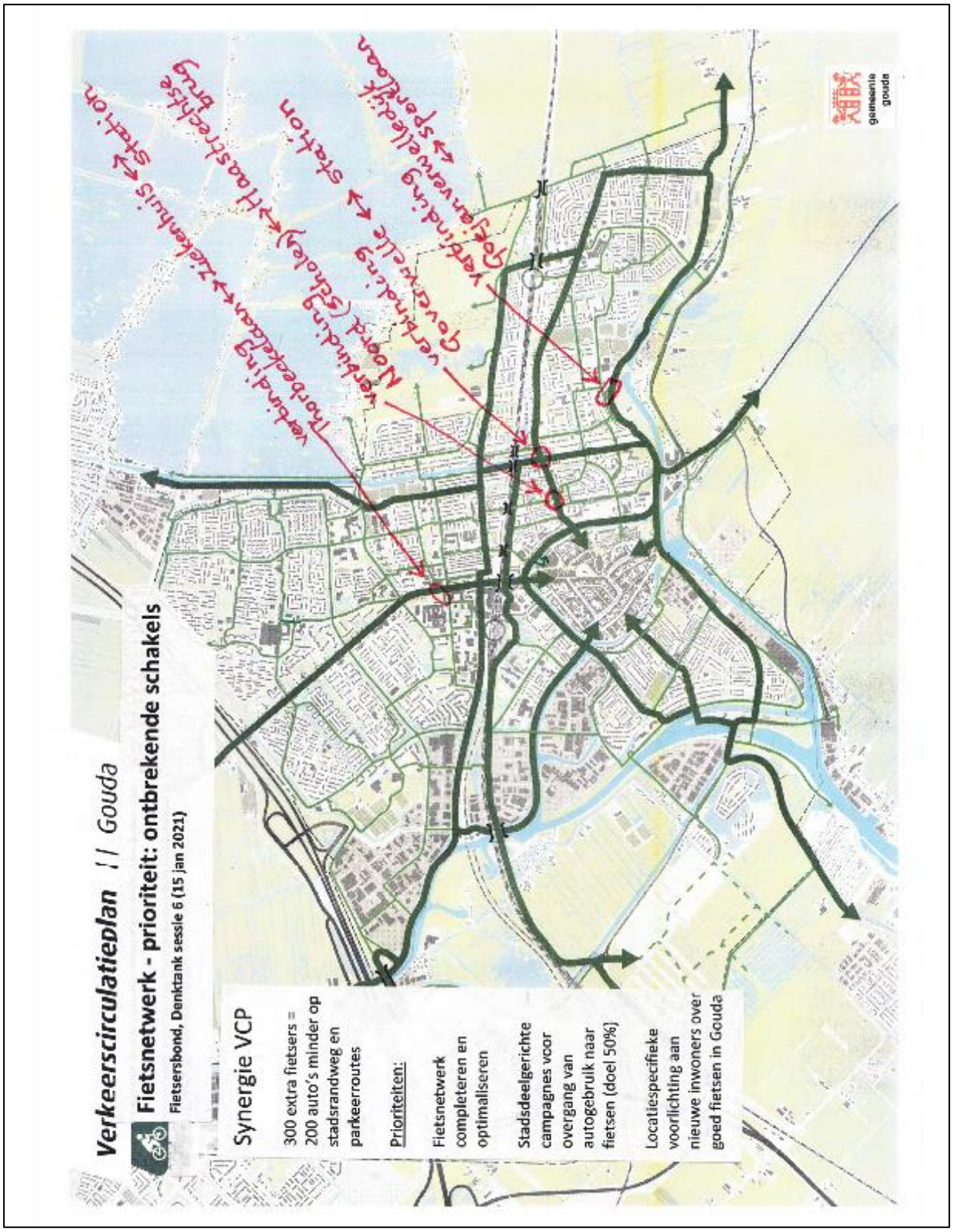
- Hier komen alle modaliteiten samen op de aanrij- en aanlooproutes naar scholen, station, ziekenhuis en Binnenstad voor auto's, fietsers, bussen, voetgangers (MBO Rijnland) en mensen met een beperking.
- Hier ligt het centrale stadspleintje waar Christiaan het de vorige keer over had.
- Hier ligt de trechter waar het langzame verkeer Bloemendaalseweg, Ridder v Catsweg en Omlooppad samenstroomt en de autostroom naar ziekenhuis en station kruist.
- Hier liggen de scholen Ridderslag en Carrousel, integratie met schoolzone maatregelen.
- Hier ligt de kans om het inrichtingsprincipe van het Kleiwegplein te ontwikkelen in samenhang met het Plesmanplein en de Bleulandweg.

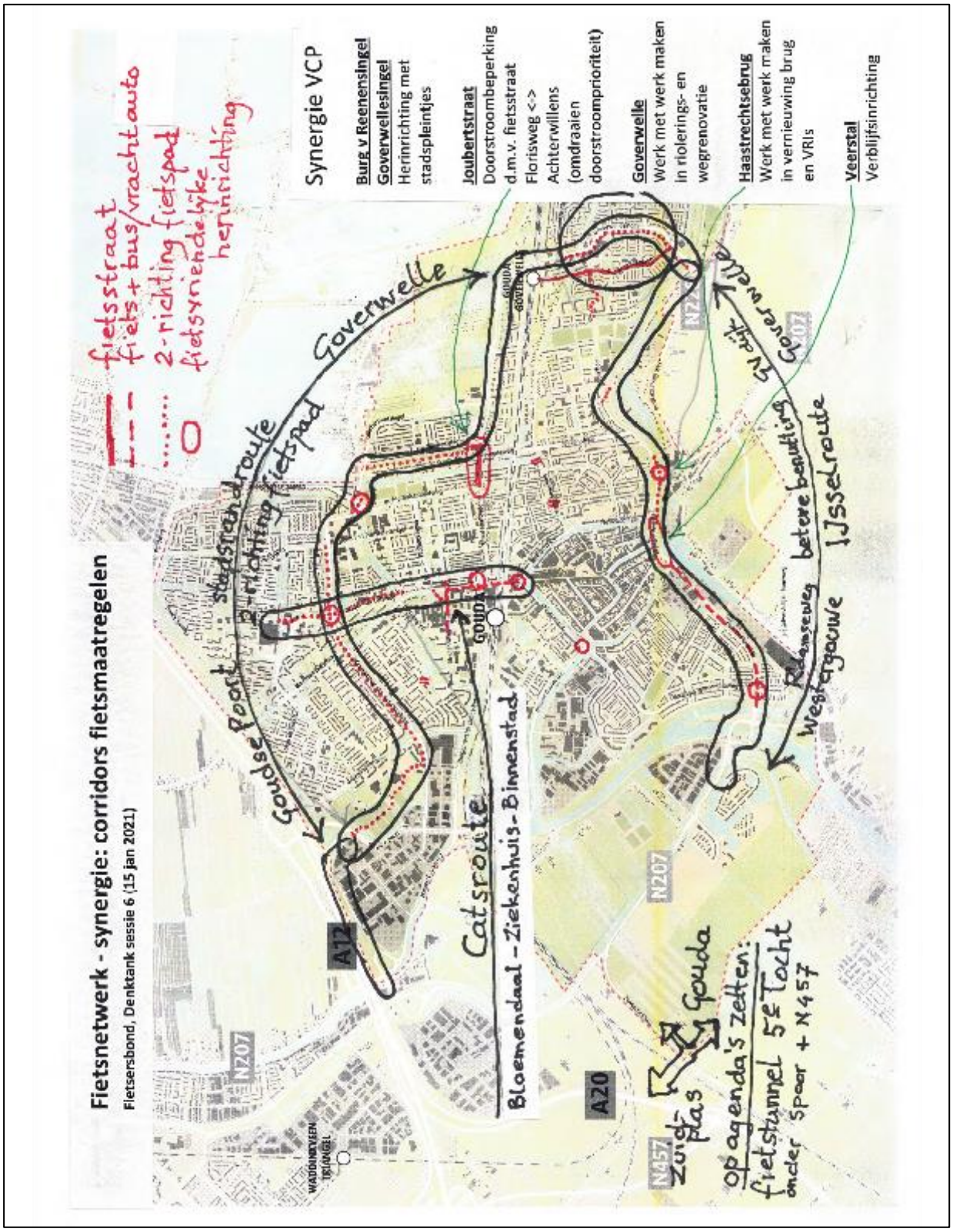
3: werk met werk maken

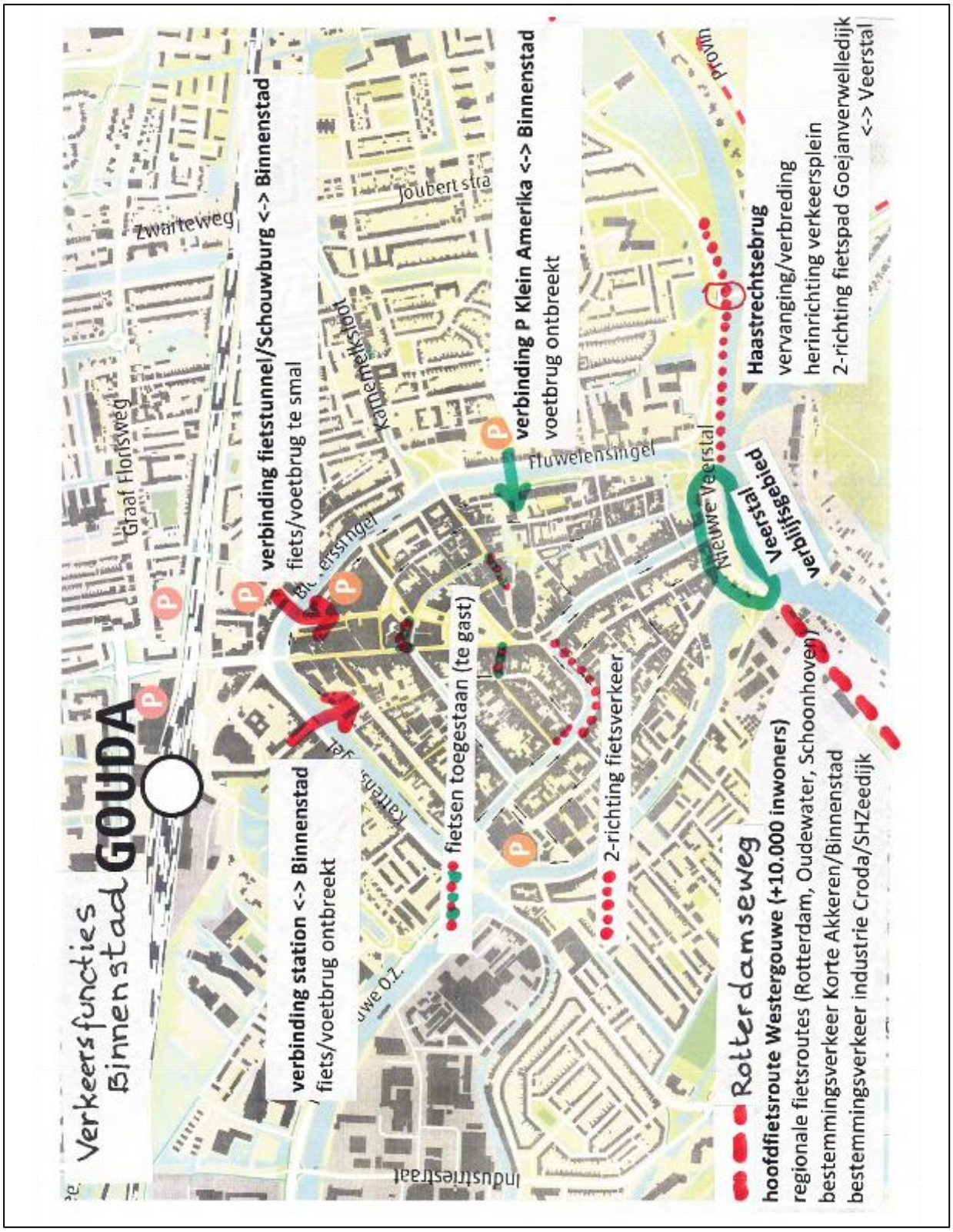
- Rioleringswerk en ophogingen in Goverwelle inzetten voor benodigde fietsinfra.
- verbreding Haastrechtsebrug inzetten voor fietsvriendelijke herinrichting verkeersplein.

4: Rotterdamseweg naar Westergouwe

In Westergouwe komen er nog 10.000 inwoners bij, de Rotterdamseweg wordt een steeds belangrijker fietsroute daarheen. Als fietsroute blijft de weg uiteraard beschikbaar voor bestemmingsverkeer Korte Akkeren, Binnenstad en bedrijven (Croda, SH Zeedijk). Maar wij kunnen ons voorstellen dat soms doorgaand autoverkeer moet worden bijgemengd, zoals bij een calamiteit op de N207 of een vastlopende spits op de Julianasluizen. De Fietsersbond stelt voor om die incidentele bijmenging tot onderwerp te maken van de proef waar Christiaan het over had. Dan kan ook worden ingespeeld op de post-corona verkeersontwikkelingen. Maar beginnen met de Veerstalroute autoluw maken!


Verkeerscirculatieplan // Gouda
Fietsnetwerk - prioriteit: ontbrekende schakels
Fietsersbond, Denktank sessie 6 (15 jan 2021)
Synergie VCP
300 extra fietsers = 200 auto's minder op stadsrandweg en parkeerroutes
Prioriteiten:
Fietsnetwerk completeren en optimaliseren
Stadsdeelgerichte campagnes voor overgang van autogebruik naar fietsen (doel 50%)
Locatiespecifieke voorlichting aan nieuwe inwoners over goed fietsen in Gouda
verbinding Gouwekade ↔ Station
verbinding Gouwekade ↔ Haastrechtse brug
verbinding Noord (Schoolen) ↔ Station
verbinding Thorbeckelaan ↔ Ziekenhuis ↔ Station
gemeente gouda

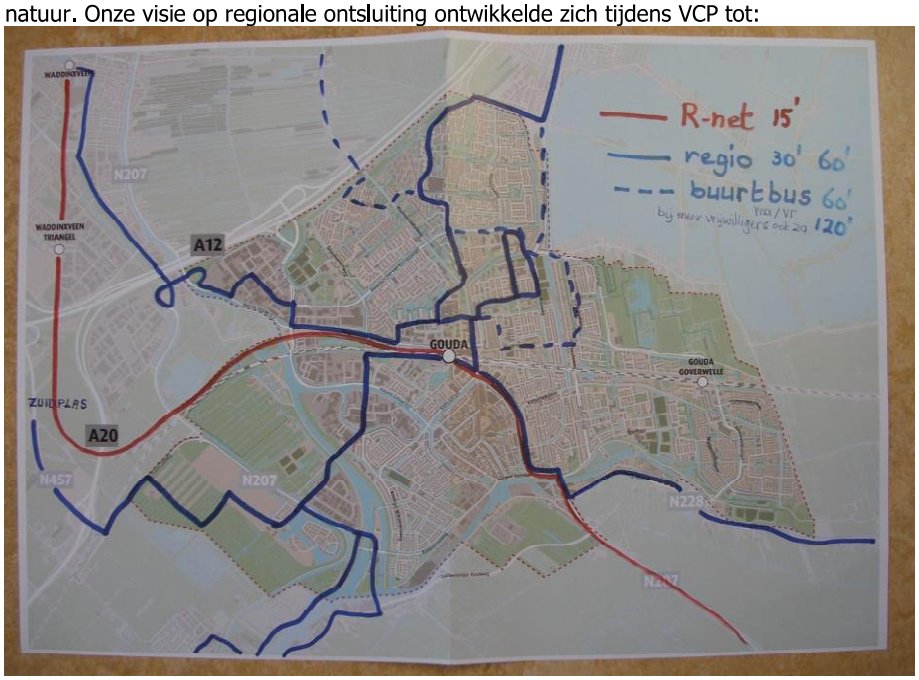

Fietsnetwerk - synergie: corridors fietsmaatregelen
Fietsersbond, Denktank sessie 6 (15 jan 2021)
fietsstraat
fiets + bus/vrachtauto
2-richting fietspad
fietsvriendelijke herinrichting
Synergie VCP
Burg v Reenensingel
Goverwellesingel
Herinrichting met stadspleintjes
Joubertstraat
Doorstroombeperking d.m.v. fietsstraat Florisweg <-> Achterwillens (omdraaien doorstroomprioriteit)
Goverwelle
Werk met werk maken in riolerings- en wegrenovatie
Haastrechtsebrug
Werk met werk maken in vernieuwing brug en VRIs
Veerstal
Verblijfsinrichting
Goudse Poort
Stadstrandroute
2-richting fietspad
Goverwelle
Catsroute
Bloemendaal - Ziekenhuis - Binnenstad
Rijnsewegbetere bereikbaarheid Goverwelle
Weidegaouwe
IJsselroute
op agenda's zetten:
fietstunnel 5e Tocht onder Spoor + N457
Zuidplas
Gouda
A12
A20
N207
N457


Verkeersfuncties Binnenstad GOUDA
verbinding station <-> Binnenstad
fiets/voetbrug ontbreekt
verbinding fietstunnel/Schouwburg <-> Binnenstad
fiets/voetbrug te smal
verbinding P Klein Amerika <-> Binnenstad
voetbrug ontbreekt
fietsen toegestaan (te gast)
2-richting fietsverkeer
Haastrechtsebrug
vervanging/verbreding
herinrichting verkeersplein
2-richting fietspad Goejanverwelledijk
<-> Veerstal
Veerstal verblijfsgebied
Rotterdamseweg
hoofdfietsroute Westergouwe (+10.000 inwoners)
regionale fietsroutes (Rotterdam, Oudewater, Schoonhoven)
bestemmingsverkeer Korte Akkeren/Binnenstad
bestemmingsverkeer industrie Croda/SHZeedijk
Zwarteweg
Graaf Florisweg
Joubertstra
Kamerlingh Onnesstraat
Fluwelensingel
Nieuwe Veerstal
Industriestraat

Bijlage O - Rover

Inbreng VerkeersCirculatiePlan voor Gemeente Gouda

Rover afdeling Gouda en Midden-Holland steunt 'Gouda als Fietsstad nummer 1' en 'Gouda *sterk* aan de IJssel'. Zonder andere infrastructuur en minder versnippering van bestuurlijke en uitvoerende instanties, wordt dat voor 2030 niets. In de massa aan belangen lijkt Rover de mobiliteit van iedere inwoner zonder vervoersmiddel in regio en vergrijzende stad te moeten bevechten. Toch, zo zegt het spreekwoord, zij die geloven haasten niet. Rover zoekt steun voor een gering aantal busvriendelijke op doorstroom ingerichte routes die bewoners in woongebieden in de regio en wijken van Gouda, niet achter de geraniums doen verdwijnen. We komen op voor reële loopafstanden tussen huis en halte voor medemensen op weg naar werk, winkel of die meer tijd inruimen voor familie, cultuur en natuur. Onze visie op regionale ontsluiting ontwikkelde zich tijdens VCP tot:



Een brede visie op flexibel stadsvervoer wint gezien corona, aan volgende prioriteit.

De cursieve termen met vraagtekens komen uit de gepresenteerde varianten

1. *Verbindingen Westergouwe?* **Een inhaalslag dient zich aan!** Een brug of tunnel bij de Mallemolen voor fiets en bus met in het verlengde de Burgemeester van Hofwegensingel, lost alle omrijden naar Gouda station bijna kaarsrecht op. Zo'n tracé ontlast de ring om de binnenstad, biedt kansen regiobussen over de stad te laten doorrijden en vervult onze lang gekoesterde wens voor de lijnbus bij het politiebureau.

Reizigersvereniging Rover Afdeling Gouda en Midden Holland
www.gouda.rover.nl vz Jan Willem Fortuin j.w.fortuin@planet.nl Terwenstraat 2, 2804 JW Gouda T 0182 537 540



2. *Stimuleren OV?* **Uiteraard!** Rover vraagt onophoudelijk te investeren op een robuust toekomstbestendig Gouda-dekkend netwerk met busvriendelijke wegen met toegankelijke haltes. Dienstregelingsuren die overblijven door de efficiëntere verbindingen (via Westergouwe) zijn met bestuurlijke wil om te zetten in hoogwaardig flexibeler vervoer binnen de stad. Mocht het daartoe komen dan zijn huidige haltes te renoveren voor hop-on hop-off. De realiteit is dat Corona sinds 3 januari 2021 een gehalveerde frequentie 's avonds en op zondag op de lijnen 1 en 4 bracht.

3. *Auto's langs de rand houden en Aantrekkelijke binnenstad?* **Rover denkt al langer mee** over de beste plaatsen voor uit- en instappen en hoe overbrugging te optimaliseren is. Verplaats onder andere de haltes Nieuwe Veerstal naar de Hanepraij en hef de haltes bij de Doelenbrug op. Wie gaf opdracht de abri bij halte Agnietenstraat af te breken?

4. *Duurzame mobiliteit?* **Hoe eerder hoe beter!** Jammer dat door corona elektrisch OV-materieel per 2023 nog uitblijft. Waar komt de stalling met oplaadplekken?

5. *Door de oogharen kijken in tien punten met oog op een doorwaadbare stad?* **Prachtige analyse en voorstellen!** Maar neem andere besprekingen over versnelling van ontsluitende OV-routes (zoals Thorbeckelaan) en busvervoer Gouda, mee. Stel de veiligheid van reizigers en chauffeurs niet op de proef. Voorkom 'op tijd rijden tegen de stroom in' en langere loopafstanden voor van de bus afhankelijke stadgenoten. De afstandsvervalfunctie voorspelt 100% kans op instap als de halte net als de auto, voor de deur is. Slechts 30% loopt 200 meter naar de bushalte.

6. *Verkeerseffecten éénrichting* **Houd buurten veilig bereikbaar en stadsschoon in ere!** We bepleiten het minimum aan maatregelen voor één richtingsverkeer. Probeer uit op de Zwarteweg, Bodegraafsestraatweg tussen rotonde en Thorbeckelaan, en voor de tegenrichting de Spoorstraat.

7. *Voorrangspleinen?* **Hoera!** Hang om te beginnen, jutezakken met groentakken over de verkeersregelinstallaties op het Kleiwegplein en faseer de positieve ervaringen uit naar shared space rechte paden voor visueel beperkten en skeelers.

8. *Oversteekbaarheid verkeerslichten?* **Bouw VRI's om tot looplijnen** waarmee visueel beperkten en lijnbussen die op schema-achter zijn doorstromen.

9. *Integraal werken?* **Noodzakelijk!** Want de faseerbaarheid van uitvoering met losse specialisten beperkt de oplevering van beoogd resultaat. Voor je 't weet is 2030 voorbij.

Nabeschouwing
Tijdens alle sessies stond voor mij verheldering voorop. Ik bracht expertise in, die ik in het netwerk van Rover opbouw.

De kracht van Denktank VCP is de afgestemde bijdrage om het dichtslibben op 24 verkeerssituaties te voorkomen tot behoud van bewegingsruimte voor elke verkeersmodaliteit. Van harte wens ik de beleidsvoorbereiders van meestal buiten Gouda, sterkte. Genereer uit de kluwen aan voorstellen verkeersmaatregelen die kunnen rekenen op een warme ontvangst in de gemeenteraad.
We zijn niet klaar. Toch dank ik nu vast in de voorzitter iedereen voor het leren kennen van zo veel belangenbehartigers. Fijn om *samen* de diversiteit aan verkeersbewegingen door en om Gouda te verzamelen. Elkaars lasten en dromen te delen om onze geliefde stad op de kaart te zetten en leefbaar te houden. Dat smaakt naar meer.

12 januari 2020
Jan Willem Fortuin voor Rover afd Gouda en Midden Holland

Bijlage P - Gouda Sterk aan de IJssel



Presentatie visie VCP 2021
12 januari 2021



Gouda "Sterk" aan de IJssel

"Gouda stad aan de Rivier"



- Meer balans in historische binnenstad tussen noordelijke en zuidelijke deel met de Markt als middelpunt.
- Door aantrekkelijke verblijfsgebieden te ontwikkelen faciliteren van ontplooiing economische activiteiten zuidelijke binnenstad.



Gouda "Sterk" aan de IJssel

VCP 2021 Maatregelen:



- Autoluw rivierfront, auto te gast en uitsluitend bestemmings-verkeer binnenstad.
- West- Oosthaven en Hoge en Lage Gouwe parkeervrij
- Creëren hoogwaardig fiets en voetgangersgebieden langs rivier en grachten

Gouda "Sterk" aan de IJssel

VCP 2021 Middelen:

- Nadruk op realiseren hoogwaardige verblijfsgebieden in de stad en minder nadruk eventuele nadelige effecten Z.W. Randweg.
- Geconcentreerde parkeergelegenheid aan de zuidelijke kant van de binnenstad realiseren voor zowel bewoners als bezoekers.
- Bevoorrading van winkels in de binnenstad via centrale distributie

Gouda "Sterk" aan de IJssel

VCP Invulling:



Gouda "Sterk" aan de IJssel



Levendigheid op en aan het water en diversiteit van functies.

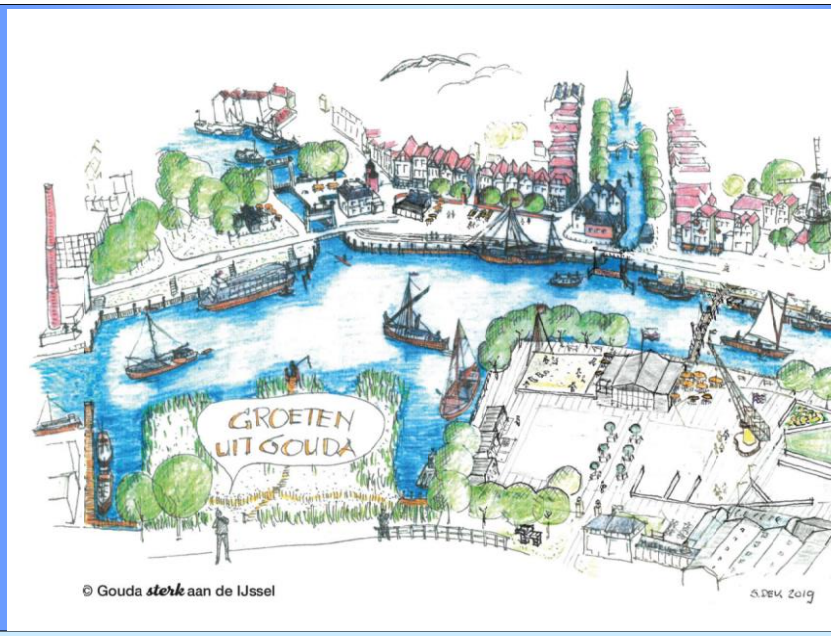
Gouda "Sterk" aan de IJssel





Beleving aan de rivier: intocht van de Sint, centraal vuurwerk op Goudasfalt, etcétera.

Gouda "Sterk" aan de IJssel



Gouda "Sterk" aan de IJssel

Bijlage Q - Wijkteam Kadebuurt

Inbreng Kadebuurt (uitgangspunt DenkTank sessie 5)



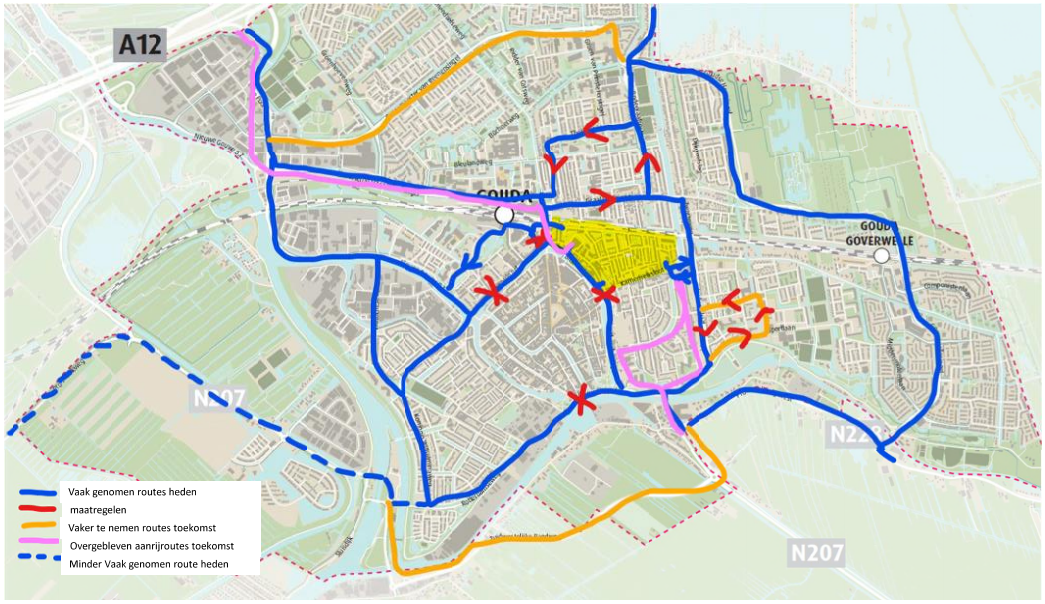
Vanuit de kadebuurt gezien zijn de ideeën en plannen allemaal wel leuk maar de meeste van deze maatregelen betekenen altijd nog meer belemmering voor de bereikbaarheid van de Kadebuurt in een situatie die nu al problematisch is. Knelpunten zijn de spoortunnel/kleiweg plein en de toegang tot de wijk bij de Joubertstraat met name de AG de Vrijebrug. Deze worden door variant 2 "Doorwaadbare stad" en variant 3 "Sectoren model" duidelijk alleen maar versterkt.

Bijgesloten is de kaart van Gouda met alle maatregelen hierop ingetekend (kadebuurt in geel aangegeven. In pastel roze de overgebleven toegang routes als alle maatregelen worden toegepast). Wellicht wordt hier duidelijk dat de toegangen tot onze wijk geconcentreerd worden op de schouwburglaan gevolgd door toegang aan de Joubertstraat. Deze laatste is voor de wijk echt problematisch aangezien de infrastructuur hier in de wijk niet toereikend is.

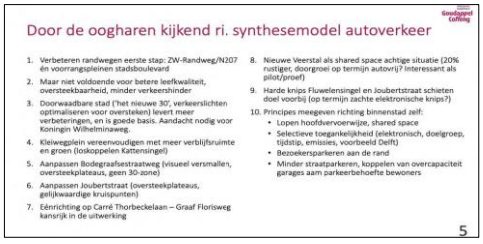
- De zw-verbeter N207 lijkt een logische keuze.
- De 30km/uur op de singels en Joubertstraat is nog wel te doen. Een veelheid van drempels e.d. is niet wenselijk. Deze maatregel zal het verkeer ook niet doen afnemen gezien er weinig alternatieven zijn.
- Stukken eenrichtingsverkeer maken is een forse belemmering en betekend dat er **meer** moet worden **omgereden** maar ook meer door woonstaten gereden zal worden in Kort Haarlem of in oost (Sportlaan).
- Stukken afsluiten zoals de kattensingel en de Veerestal en vereenvoudigen kleiwegplein om er aantrekkelijk verblijfsruimtes van de maken? Is een luxe. Deze voorstellen zien we toch als lokaal belang en niet een algemeen belang.
- Elektronische knippen zou wellicht een oplossing kunnen worden ervanuit gaande dat onze flexibiliteit hierbij wordt behouden en de lokale verkeersdruk op singels en Joubertstraat hiermee een flink naar beneden gaat. (dwingend dus)
- Wat betreft fiets en voetgangers is de brug over de gracht ter hoogte van de schouwburglaan een echt knelpunt en zien deze graag verbeterd.

Samenvattend.

Als we een afschatting gaan maken van wat een kans van slagen heeft dan zal variant 1 wel te duur zijn en lang gaanduren. De variant 2 geeft te weinig resultaat. Blijft over variant 3. De dwingede maatregelen.



Inbreng Kadebuurt (uitgangspunt DenkTank sessie 5)


Door de oogharen kijkend ri. synthesemodel autoverkeer

1. Verbeteren randwegen eerste stap: ZW-Randweg/N207 én voorrangspleinen stadsboulevard
2. Maar niet voldoende voor betere leefkwaliteit, oversteekbaarheid, minder verkeershinder
3. Doorwaadbare stad ('het nieuwe 30', verkeerslichten optimaliseren voor oversteken) levert meer verbeteringen, en is goede basis. Aandacht nodig voor Koningin Wilhelminaweg.
4. Kleiweggilein vereenvoudigen met meer verblijfsruimte en groen (loskoppelen Kattensingel)
5. Aanpassen Bodegraafsestraatweg (visueel versmallen, oversteekplateaus, geen 30-zone)
6. Aanpassen Joubertstraat (oversteekplateaus, gelijkwaardige kruispunten)
7. Eénrichting op Carré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg kansrijk in de uitwerking
8. Nieuwe Veerstal als shared space achtige situatie (20% rustiger, doorgroei op termijn autovrij? Interessant als pilot/proef)
9. Harde knips Fluwelensingel en Joubertstraat schieten doel voorbij (op termijn zachte elektronische knips?)
10. Principes meegeven richting binnenstad zelf:
    - Lopen hoofdvervoerwijze, shared space
    - Selectieve toegankelijkheid (elektronisch, doelgroep, tijdstip, emissies, voorbeeld Delft)
    - Bezoekersparkeren aan de rand
    - Minder straatparkeren, koppelen van overcapaciteit garages aam parkeerbehoefte bewoners

5

1 Ja goed idee
3 ja voor de 30 km/uur, maar optimaliseren voor oversteken niet zonder meer maar laten we het eerlijkhouden.
4 Ja leuk met meer groen, maar loskoppelen kattensingel zeker niet. De reden is dat de route door het "Van bergen ijzendoorn" (de belangrijkste in en uitgang van onze wijk) is al gehalveerd. Concreet betekend dat los koppelen onze wijk niet meer te bereiken is van deze kant. Dit is onacceptabel .
5 Als we er maar gebruik van kunnen maken dan is dit een acceptabel oplossing.
6 Ja lijkt me een acceptabele oplossing maar niet teveel drempels e.d
7 Nee geen goed idee. Om onze wijk te bereiken moet er veel meer omgereden worden onder andere door woonstraten van Korthaarlem, en in kombinatie met de andere plannen gaat dit een onacceptabele situatie opleveren.
8 Nee tegen auto vrij. Auto vrij is een geen acceptabel idee. Deze weg zou in een soort eerste ring moeten zijn opgenomen voor de Binnenstadsbewoners en de randen. Er is hier echt niks de moeite waard?
9 Nee tegen harde knips, een elektronische knip op de Fluwelesingel, Kattensingel en Veerestal is wellicht een idee als we als kadebuurt dan natuurlijk hiervan gebruik kunnen maken
10 Een hoop items welke een positieve bijdrage kunnen gaven. Maar graag de kadebuurt goed bereikbaar houden.

Bijlage R - Goudse Sint-Jan

Visie verkeerscirculatieplan & binnenstad 2021
Jaap van Rijn, Stichting Goudse Sint-Jan

De binnenstad is het visitekaartje van Gouda en bepalend voor het imago van de stad en de identiteit van de inwoners. Bezoekers uit Gouda en daarbuiten komen naar de binnenstad vanwege de horeca, winkels, culturele activiteiten, de mooiste kerk van Nederland en de sfeer van een bruisende, middeleeuwse provinciestad. En natuurlijk heeft de binnenstad een belangrijke woonfunctie, waarbij de laatste jaren het aantal binnenstadbewoners weer groeit.

Van winkelstad naar beleving

In de binnenstad is een transitie aan de gang, waarin de terugloop in de retail wordt opgevangen door groei van de horeca, recreatief winkelen, cultuur en nieuwe attracties zoals de CheeseExperience, Siroopwafelfabriek en binnenkort de augmented reality beleving in het Oude Stadhuis. In het kernwinkelgebied is de afgelopen decennia op deze ontwikkeling ingespeeld door auto's en uitgezonderd in de ochtend, leveranciers te weren. Dit levert meer ruimte voor voetgangers op, maar ook een totaal andere beleving van die binnenstad. Prettig voor Gouwenaars en gasten, maar daarmee ook essentieel voor de economische vitaliteit.





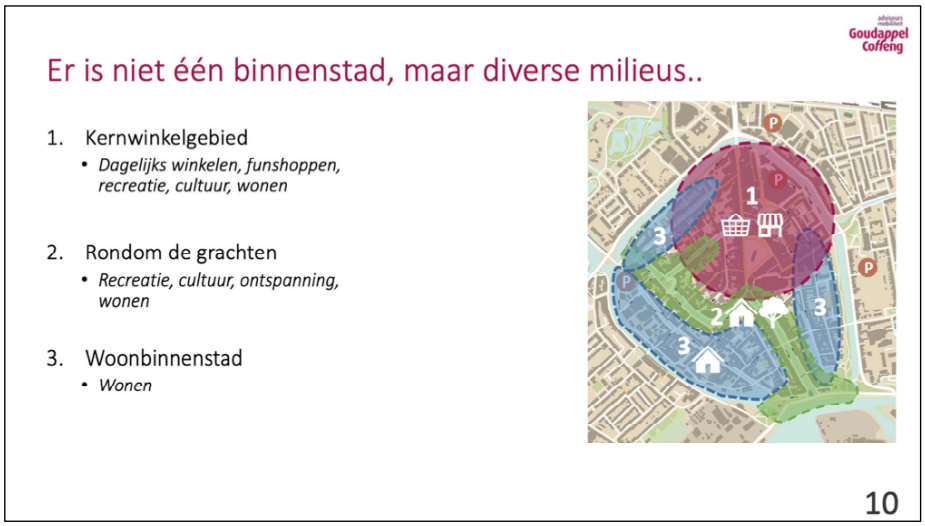




Er is niet één binnenstad

Met het kernwinkelgebied op orde is het de hoogste tijd om de aandacht te richten op het gebied "rondom de grachten", waar vanwege het grote ruimtegebruik door het autoverkeer en parkeren veel te weinig ruimte is voor voetgangers en fietsers. Vooral de ontsluiting van de IJsselkade voor recreatie en meer ruimte voor cultuur en ontspanning aan een van de mooiste grachten van Europa, leveren een enorme winst op voor bewoners en bezoekers.

Tegelijkertijd realiseren wij ons dat de "woonbinnenstad" om een andere benadering vraagt, zoals bijvoorbeeld behouden van parkeerplekken voor bewoners. Wij laten voor deze delen van de binnenstad het initiatief graag aan de bewoners zelf.



Randwegen op orde met een doorwaadbare stad

In alle gesprekken de afgelopen maanden merkten wij consensus over een minder dominante plek voor de auto binnen de stad. Bij de verschillende oplossingen bleek echter dat grote ingrepen, zoals een knip, altijd grote nadelige gevolgen heeft op andere plaatsen in de stad en de belangen van anderen. Onze insteek is dan ook dat meer ruimte voor fietsen en lopen, het auto-te-gast principe en het terugbrengen van de maximumsnelheid, een positief effect op de leefbaarheid en vitaliteit van Gouda en de binnenstad hebben, zonder dat ingrijpende maatregelen als knippen en afsluiten hiervoor noodzakelijk zijn. In grote lijnen komt dit overeen met variant 1 *Randwegen op orde* in combinatie met variant 2 *Doorwaadbare stad.*

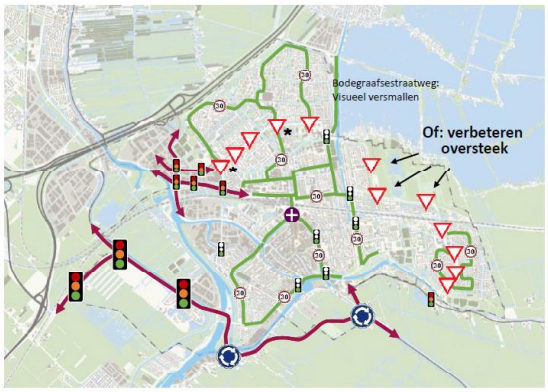
Voor de Goudse binnenstad zijn concrete wensen:

- fietsen van de buitenwijken naar de binnenstad en de culturele instellingen moet een prettige ervaring worden, net als lopen vanaf het station en de parkeergarages.

- de binnenstad wordt weer verbonden met de IJssel, waar bewoners en bezoekers kunnen recreëren. De Nieuwe Veerstal wordt autoluw, waarbij -als het mogelijk is- een knip wordt vermeden.
- inrichting en snelheid op de singels worden aangepast.
- Oost- & Westhaven en de Lage en (waar mogelijk) Hoge Gouwe inrichten volgens auto-te-gast principes.
- Geen parkeren langs de grachten en straatparkeren in de 'Woonbinnenstad' alleen voor bewoners.

Gelet op de verschillende functies van de binnenstad en de uiteenlopende belangen, hopen wij dat deze doelstellingen gehaald kunnen worden zonder drastische ingrepen als weg- en gebiedsafsluitingen.

Variant 2. Doorwaadbare stad





31

13 Verslag zevende sessie Denktank

Datum	:	dinsdag 12 januari 2021	
Tijd:	:	van 19:30 tot 21:45	
Locatie	:	Online, Microsoft Teams	
Aanwezigen	:	Mette Corsel	Projectleider, gemeente Gouda
		Christiaan Kwantes	Verkeerskundige, Goudappel
		Marco de Baat	Verkeerskundige, Goudappel
		Paul Weststrate	Voorzitter, Awareness
		Jim Pedd	Verslaglegging, Awareness
		Jeroen Harmsen	Gemeente Gouda
		Rob Ogink	Gemeente Gouda
		Sander Slagmolen	Gemeente Gouda
		René van den Broek	Wijkteam Goverwelle
		Kees Codée	Driestar Educatief
		Jan Willem Eelkman Rooda	Wijkteam Nieuwe Park
		Jan Willem Fortuin	ROVER Gouda
		Wim van der Hoeven	Wijkteam Oost
		Gerard Overkamp	Gouda Sterk aan de IJssel
		Marie-Louise Pierson	Bewonersplatform Binnenstad
		Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijck
		Hans du Pré	Wijkteam Korte Akkeren en Werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
		Artur Rebelo	Groene Hart Ziekenhuis
		Jaap Rijnsburger	Fietsersbond
		Jaap van Rijn	Goudse Sint-Jan
		Niek van der Sprong	Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
		Willem Jan van Tilborg	Bewoners IJssellaan
		Lute-Geert Verdouw	Driestar College
		Sidney Verkade	MBO Rijnland
		Frank van der Voordt	Netwerk Achterwillens
		Jeroen van Walstijn	Wijkteam Gouda Noord
		Marcel de Wit	Netwerk Achterwillens
Afwezigen	:	Margriet de Kruijf	Bewonersplatform Binnenstad
		Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
		Marloes Liem-Mulder	Wijkvereniging Westergouwe
		Michel van Lookeren	GAB Gouda
		Maurice Simons	VGSO
		Wilco Spek	Wijkteam Kadebuurt
		Ineke Verkaaik-Hogervorst	Historisch Platform Gouda
		Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat

1. Opening en mededelingen

Om 19:30 opent de voorzitter de sessie. Hij heeft één afmelding ontvangen, namelijk van Michel van Lookeren. Verder verzoekt de voorzitter de aanwezigen om zo snel mogelijk alsnog te reageren op het verslag van de zesde sessie.

2. Synthesevariant Verkeerscirculatieplan

Marco de Baat van Goudappel verzorgt het eerste deel van de presentatie. De voorzitter vraagt de aanwezigen hun vragen zoveel mogelijk op te sparen tot het einde.



- Martin Pohlkamp zegt dat het tegengaan van het doorgaande regionale verkeer wat hem betreft een hoofdthema van de inbreng was. Dat ziet hij niet terug op de sheet. Volgens de heer De Baat zit dat punt in de eerste drie bullets van bovenstaande dia. Ook merkt de heer Pohlkamp op dat de 'scherpe' tegenstellingen bij de doorsteek bij bullet vier enige nuancering behoeft, mede gezien de reacties.
- Willem Jan van Tilborg zegt dat een randvoorwaarde voor het afsluiten van de Nieuwe Veerstal of de Kattensingel voor hem een alternatieve route uit Nieuwe Park en de Kadebuurt is. Voor de buurtbewoners is het van belang dat buiten de zuidelijke randweg meer routes beschikbaar zijn. De heer Van Tilborg maakt zich vooral zorgen om de bereikbaarheid van Kort-Haarlem. Mocht besloten worden een knip op de Singels te plaatsen of de doorgang richting de Burgemeester Jamessingel te beperken, kunnen bewoners volgens hem geen kant meer op.
- Jan Willem Fortuin vraagt of het punt over veilige fietsroutes en de aantakking van Westergouwe bij de stad opgesplitst kan worden. Het gaat zijns inziens om twee verschillende onderwerpen.

Randweg – ideeën

Buiten Scope VCP, want lange termijn en uitgangspunt is beter benutten huidige infra

- Oostelijke Randweg Gouda
  - Bescherm natuurgebied (Natuurnetwerk Nederland & Natura 2000)
  - Stiltegebied en provinciale restricties op ontwikkelingen
  - Randweg niet/lastig in te passen in landschap
  - Oplossend vermogen twijfelachtig (grote afstand van Oostelijke stadsboulevard)
- Parallelstructuur A12 – Reeuwijkse Randweg
  - Niet kansrijk bevonden door het Rijk & regio (studie A12 & Beter Bereikbaar Gouwe)
  - Beperkt oplossend vermogen voor Bodegraafsestraatweg (<5%)



In groen: Natuur Netwerk Nederland, deels behorend tot Natura 2000

dinsdag 26 januari 2021 4

CHAT:

- Jan Willem Fortuin [19:50]: Randweg-ideeën zijn besproken in de aanbevelingssfeer; voorstel is om deze toe te voegen als aanbeveling.
- Paul Weststrate [19:51]: Komt in de rapportage en staat in de verslagen als wens op de langere termijn.
- Jan Willem Fortuin [19:51]: Mooi.

Randweg - ideeën

Buiten Scope VCP, want lange termijn en uitgangspunt is beter benutten huidige infra

- N456, N207 en ZWR naar 2x2 (i.p.v. 2x1)
  - Reeds besloten voor realisatie kruispunten Westergouwe (momentum & afspraken)
  - Onderzoek toont aan dat aanpassing kruispunten voor voldoende capaciteit zorgt in 2030
  - N456 (deels) voorbereid op 2x2
  - Lobby voor rotondes Westergouwe bij PZH
- Zuidelijke Randweg Westergouwe
  - Verlichting N207 en Sluiseiland
  - Landschappelijk inpassing lastig
  - Kostbaar



dinsdag 26 januari 2021 5

CHAT:

- Jan Willem Fortuin [19:54]: Lobby voor rotondes? Gaat toch om de aanleg van kruispunten met VRI?

Nagekomen reactie n.a.v. het verslag:
Marco de Baat: Tekst van deze bullet moet zijn "Uitbreiding rotondes ZWR is onderdeel van lopend gesprek"



- Hans du Pré zegt betrokken te zijn bij het project Goudasfalt, waar een nieuw bestemmingsplan voor gemaakt wordt. In de synthesevariant wordt nu gesproken over Goudasfalt als potentiële parkeerlocatie op lange termijn, maar daar is volgens de heer Du Pré geen sprake van in de gesprekken. Wel is door hem samen met ingenieurs van de BAM gekeken naar een alternatieve parkeerlocatie. Daarbij viel het oog op de Museumhaven. Daar zou volgens hen een ondergrondse komgarage gebouwd kunnen worden met zo'n vijfhonderd plaatsen. Het kost wel wat zegt de heer Du Pré, maar dan heb je volgens hem wel een garage op een toegankelijke plek, die kan zorgen voor een economische opleving van het zuidelijk deel van de binnenstad.
- Marco de Baat vindt het een mooi voorstel. Hij vindt een breed onderzoek naar extra parkeercapaciteit aan de zuidkant van de binnenstad van belang. De extra garage klinkt mooi, maar is ook een dure oplossing. Het is aan de gemeenteraad om hierover te beslissen. Voor de komende jaren ziet de heer De Baat kansen in de Bolwerkgarage. Die biedt de gehele week nog veel vrije parkeerruimte en kan volgens hem prima door bewoners gebruikt worden. Het optimaal benutten van de

lege plekken is een duurzamere en goedkopere oplossing, dan een nieuwe garage bouwen voordat de Bolwerkgarage optimaal gebruikt wordt.

CHAT:

- Willem Jan van Tilborg [20:04]: Zou wel meegenomen kunnen worden en misschien wel moeten worden. Het plan van Goudasfalt is er nog niet.
- Niek van der Sprong [20:08]: Eens met Hans du Pré m.b.t. de alternatieve parkeerplek.

- Martin Pohlkamp vraagt hoe het zit met knips met camera's. De heer De Baat gaf volgens hem aan dat het openbaar ministerie daar kritisch over is. De heer Pohlkamp wil graag weten of dat te maken heeft met de camera's of met de knips zelf?
  De heer De Baat legt uit dat het digitaal handhaven van doorgaand verkeer enkel met camera's – dus zonder fysieke paal - moeilijk is. Er moet een fysieke barrière in het wegbeeld zijn, anders kan er niet gehandhaafd worden door het Openbaar Ministerie. Er kunnen dus niet zomaar camera's geplaatst worden om doorgaand verkeer te beboeten. En fysieke knips werken alleen bij beperkt verkeer, en zorgen voor grote verkeerseffecten op alternatieve routes. Wel wordt geëxperimenteerd met elektronisch handhaven, maar dat staat nog in de kinderschoenen. , Voordat zoiets in Gouda kan komen, moeten die experimenten afgerond zijn en succesvol blijken.

Christiaan Kwantes van Goudappel presenteert de tien belangrijkste maatregelen.



- Jan Willem Fortuin wijst erop dat bovenstaande dia het gebruik van de trein laat zien. In Gouda rijden bussen; hij wil graag weten hoe het met die cijfers zit. Christiaan Kwantes zegt dat het moeilijk is om die gegevens te verkrijgen. Dat komt doordat de OV-chipkaartdata privacygevoelige informatie is, en niet goed wordt ontsloten door busbedrijven. De verwachting is dat grote groei uitblijft wat het busgebruik betreft.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [20:15]: Larie.
- Jeroen van Walstijn [20:16]: Jan Willem!



CHAT:
- Jan Willem Fortuin [20:20]: Hoeveel kilometer geel?
- Paul Weststrate [20:20]: Op termijn naar 30.



CHAT:

- Jan Willem Fortuin [20:21]: Ook stadslijnen.

- Marie-Louise Pierson vraagt waarom de drukte op de Bodegraafsestraatweg maakt dat het geen 30km-weg kan worden gemaakt.
  Christiaan Kwantes zegt dat de weg dagelijks gebruikt wordt door zo'n 16.000-18.000 voertuigen. Dat kan met de voorgestelde maatregelen teruggedrongen worden naar 15.000 per dag. Om er een 30km-weg van te maken, moeten bepaalde maatregelen genomen worden die de bereikbaarheidsfunctie van de weg drastisch verminderen. Dat maakt het volgens de heer Kwantes niet goed mogelijk om de Bodegraafsestraatweg tot een 30km-weg te vermaken. De inrichting van de weg moet passen bij de functie en het gebruik van de weg.
  Mevrouw Pierson vraagt of het mogelijk is een 30km-bord te plaatsen bij de weg.
  De heer Kwantes zegt dat enkel een 30km-bord plaatsen niet geloofwaardig is voor de weggebruiker en de politie dan niet kan/zal handhaven, als de Bodegraafsestraatweg niet eerst ook de inrichting en uitstraling krijgt van een 30km-weg, om dat voor elkaar te krijgen. Een 30km- inrichting met bloembakken bijvoorbeeld is niet mogelijk bij dergelijke verkeersintensiteiten. Wel zijn aanpassingen in het wegbeeld mogelijk om de snelheid wat te drukken en het verkeer wat te vertragen.

CHAT:

- Willem Jan van Tilborg [20:22]: Weren van vrachtverkeer op de Bodegraafsestraatweg?

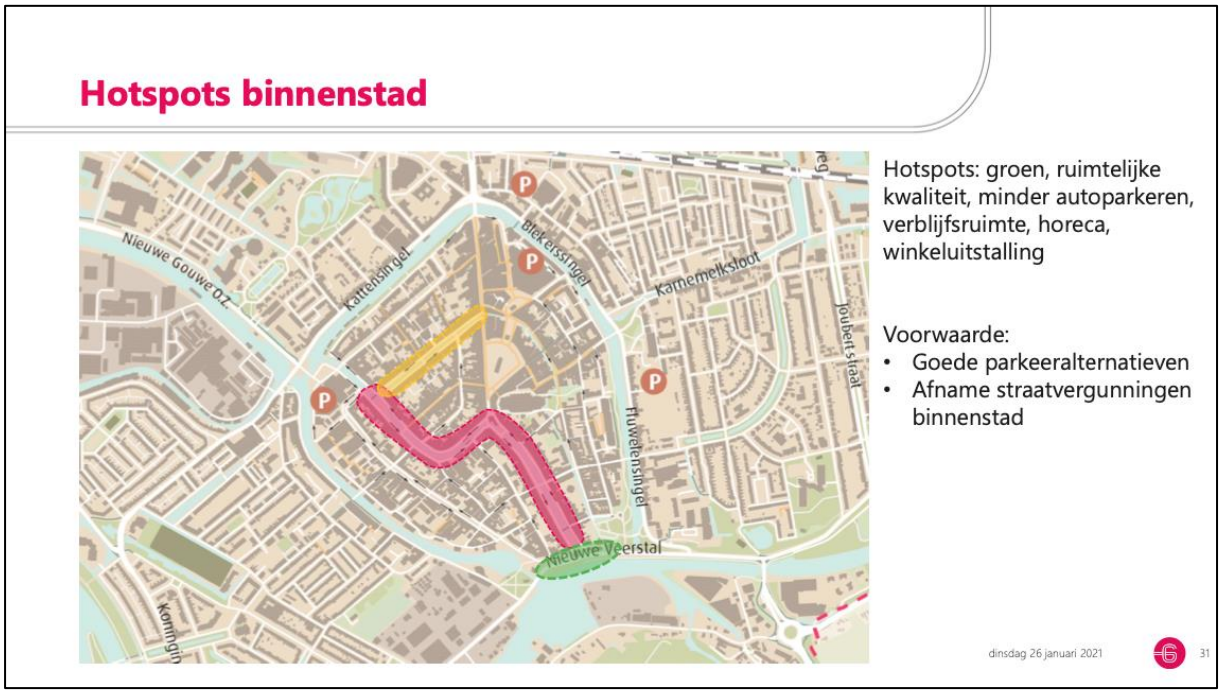


- Christiaan Kwantes zegt dat het voorstel van Goudappel is om het fietspad op de Thorbeckelaan aan de zuidzijde te leggen. Fietsers hoeven dan niet telkens de zijstraten te kruisen. Maar de Fietsersbond wees op het feit dat de winkels en woningen aan de andere kant liggen en dat het zo bezien juist praktischer zou zijn om het fietspad aan die kant te leggen. Goudappel heeft nog geen keuze gemaakt over welke van de twee varianten het meest praktisch is.

CHAT:
Jan Willem Fortuin [20:26]: Het gebouw van het Leger des Heils ontbreekt op de tekening.

Nagekomen reactie n.a.v. het verslag:
Marco de Baat: We hebben de situatie nogmaals bekeken. Het gebouw van Leger des Heils ligt nog een stukje verderop en is vanaf dit standpunt verscholen achter bomen/groen. Het gebouw is er wel gewoon, en kan behouden blijven.

- Mette Corsel zegt dat de voorkeur van gemeente Gouda is om het fietspad aan de noordkant te leggen. Op die manier valt het ook samen met de doorfietsroute Bodegraven – station Gouda en hoeven mensen de Thorbeckelaan niet over te steken.
  Wat de heer Kwantes betreft is het daarmee opgelost. Ook zegt hij toe het gebouw van het Leger des Heils toe te voegen aan de schets.



CHAT:

- Jan Willem Fortuin [20:32]: Een nieuwe haven?

➢ Marie-Louise Pierson mist in de presentatie het verhaal van de autoluwe binnenstad. Ze wil graag weten of dit nog terugkomt in het verkeerscirculatieplan.
Marco de Baat zegt dat daar nog uitvoerig over gesproken wordt. Zo wordt gekeken naar de samenhang tussen het dagelijks winkelaanbod en de meer toeristische functies van Gouda. Ook hebben binnenstadondernemers het initiatief genomen tot een Binnenstadvisie, waarin ook mobiliteitsaspecten moeten landen. Daar maakt het eventueel autoluw maken van de binnenstad mogelijk onderdeel van uit. Binnen het verkeerscirculatieplan is in ieder geval ruimte om het parkeren op straat terug te dringen, door bewoners bijvoorbeeld naar parkeergarages te verwijzen. Op die manier ontstaat volgens de heer De Baat meer ruimte voor verblijven en groen. Ook zal gekeken moeten worden hoe bezoekers gestimuleerd kunnen worden om hun auto in de parkeergarages te zetten. Het helemaal verbieden van straatparkeren ligt erg gevoelig bij de lokale middenstand.
Mevrouw Pierson geeft aan dat een dergelijke maatregel sinds 1 januari van kracht is in Amersfoort en ook al langer bestaat in Delft. Ze wil graag weten waarom dat in Gouda niet zou kunnen.
Christiaan Kwantes zegt zich af te vragen hoe breed gedragen zo'n maatregel zou zijn. Wat hem betreft is een eerste stap het omzetten van de parkeervergunningen van de straat naar de Bolwerkgarage. De heer Kwantes zegt dat een aanvullende maatregel zou kunnen zijn dat het gebied binnen de Singels autoluw wordt gemaakt, behalve voor vergunningshouders en met een ruim ontheffingsbeleid.

CHAT:
- Willem Jan van Tilborg [20:37]: Daar is geen draagvlak voor. Dit zou je echt aan alle bewoners van de binnenstad moeten voorleggen. Niet alleen aan dit clubje.

➢ Marie-Louise Pierson zegt dat in het mobiliteitsplan meerdere doelen geformuleerd staan. Onderdeel daarvan is ook het verbeteren van de leefkwaliteit en een autoluwe binnenstad hoort daarbij. Het gevoel van mevrouw Pierson is dat de autoluwheid in de plannen zoals ze nu voorliggen van de bewoners moet komen in plaats van de bezoekers.
Mette Corsel zegt dat wat parkeren betreft allerlei scenario's op tafel liggen. Het effect van alle maatregelen is bekend en ook hoeveel ze bijdragen aan de ambitie van het autoluw maken van de binnenstad. Maatregelen kunnen volgens hem eventueel gestapeld worden. Maar de vraag is of hier al een keuze over gemaakt moet worden voordat de Binnenstadvisie klaar is. Dat is volgens hem aan de wethouder en het college. In het verkeerscirculatieplan zouden volgens de heer Corsel wel al de grondvesten gelegd kunnen worden voor het autovrij maken van de binnenstad.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [20:39]: Parkeren in de binnenstad lijkt mij alleen interessant bij een integraal verbod voor niet-bewoners van de binnenstad.

➢ Niek van der Sprong steunt mevrouw Pierson: de maatregelen zijn op dit moment wat hem betreft te mager. Het is volgens de heer Van der Sprong nog altijd zo dat bezoekers vanuit veel kanten Gouda in kunnen rijden. Hij vraagt zich af of dat opgelost wordt met verleidingstactieken en pleit voor radicaler ingrijpen.

CHAT:
- Willem Jan van Tilborg [20:40]: Binnenstad blokkeren voor niet-bewoners.

De voorzitter last om 20:41 een korte pauze in. Om 20:48 wordt de sessie hervat.

Cijfermatige onderbouwing

- Diverse varianten doorgerekend met verkeersmodellen
- Regionale verkeersmodel Midden-Holland, mesoscopisch dynamisch verkeersmodel, inclusief ruimtelijke ontwikkelingen 2030

- Variant 1: Opwaarderen randwegen
- Variant 2: Concept synthesevariant VCP 'doorwaadbare stad'
- Variant 3: 'breed sectorenmodel' is afgevallen
  (robuustheid wegennet bij incidenten, nadelen voor leefbaarheid, oversteken en verkeersveiligheid rondom randwegen vanwege verdubbeling autoverkeer, 'organische modellen met sectoren' nog niet mogelijk vanuit handhaving)

- Later, doorrekening van definitieve VCP-variant voor effecten op luchtkwaliteit, geluid en koopstromen (economische effecten)

dinsdag 26 januari 2021 33

CHAT:

- Jan Willem Fortuin [20:49]: Wordt OV ook later doorberekend?

➢ Christiaan Kwantes reageert op de vraag van de heer Fortuin in de chat. Hij zegt dat het verkeersmodel helaas enkel gericht is op autoverkeer. Voor het openbaar vervoer loopt nog een aparte analyse om de impact op de rijtijden en aantallen busreizigers inzichtelijk te maken. Meneer Fortuin is daar vanuit Rover bij betrokken om concept resultaten van in te zien en mee te denken.

Planning proces

• Vandaag: presentatie concept synthesevariant	
• Denktanksessie - reactie op concept VCP	2e helft Februari (week 7?)
• Afronden synthesevariant	Februari
• College: geeft concept VCP vrij	Eind februari
• Brede zienswijzeperiode	Maart – medio April
• Denktanksessie – bespreken zienswijzen	2e helft April
• VCP-plan voor besluitvorming	Medio april – medio Mei
• Collegebesluit VCP voor besluitvorming	Medio Mei
• Voorleggen voor besluitvorming door Raad	Eind Mei - Juni

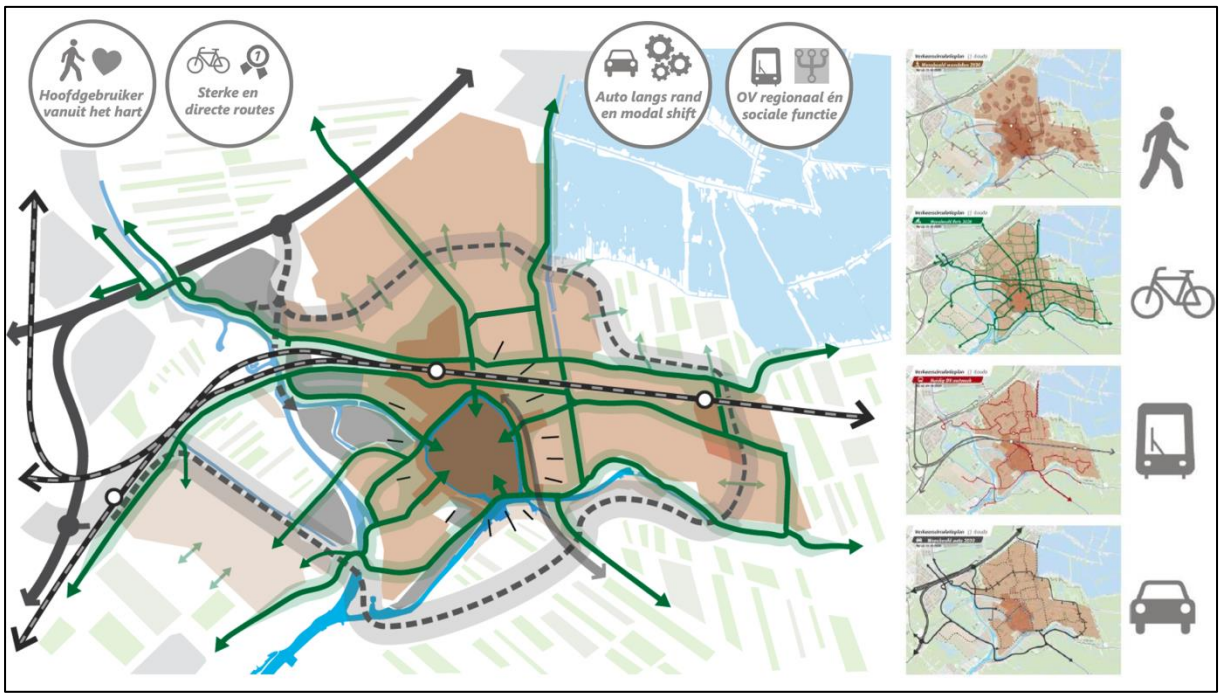
dinsdag 26 januari 2021 48

- Mette Corsel zegt dat het idee is om de zienswijzeprocedure minder formeel in te steken als gebruikelijk. Hij wil graag ook in die fase recht doen aan de participatie. De gemeente zal bij de ter inzage legging van het VCP een groot webinar organiseren, waarin iedereen in Gouda die daar interesse in heeft kan luisteren naar de toelichting op het verkeerscirculatieplan. Daar komen waarschijnlijk veel reacties op. Zowel Gouda Onderneemt als de Denktank krijgen die reacties dan voorgelegd. Er zijn dan nog aanpassingen mogelijk aan het VCP. De heer Corsel zegt toe dat hij een datumprikker verstuurt voor die sessie.

CHAT:
- Willem Jan van Tilborg [20:59]: Wat is de stand van zaken van het traject met Gouda Onderneemt?

- Mette Corsel zegt dat een dag eerder ruwweg dezelfde presentatie aan Gouda Onderneemt gegeven is. Zij zullen op vrijdag reageren en hebben input geleverd die meegenomen is in het verhaal. De twee sporen lopen nu dus iets meer synchroon. Gouda Onderneemt krijgt ook de mogelijkheid om de oogst van de zienswijzeprocedure te bespreken.

De voorzitter vraagt de deelnemers om te reageren op de presentatie.



- Hans du Pré reageert op bovenstaande dia. Hij zegt dat, hoewel hij de bewoners van de Westergouwe een extra fietsroute naar de stad gunt, de route via de Mallemolen niet realistisch vindt. Op dit moment varen daar veel schepen, waardoor een hoge brug aangelegd zal moeten worden. Dat kan niet zomaar vanwege de historische

windmolen die daar staat. Een brug zal te duur zijn. De kans is volgens hem dan ook groot dat het niet zomaar mogelijk is om hier een extra route aan te leggen.
Mette Corsel ziet hetzelfde conflict en zegt dat de provincie dit ook heeft aangegeven. De provincie heeft in samenspraak met Gouda en Zuidplas de nieuwe oeververbindingen aan de zuidkant van het spoor bekeken. Daarbij stonden de haalbaarheid en het fietspotentieel centraal. De constatering is dat de route langs het spoor beter haalbaar is dan de Mallemolenroute. De kans dat een brug op de Mallenmolenroute gebouwd wordt lijkt inderdaad klein; het spoortracé is kansrijker volgens de heer Corsel. Maar door de route wel op de kaart te zetten, kan met het verkeerscirculatieplan in de hand in elk geval het gesprek over een tweede oeververbinding op enig moment aangegaan worden.
Hans du Pré vraagt hoe het voorstel van Wijkteam Korte Akkeren ontvangen is om fietsers bij het oversteken voorrang te geven op de Koningin Wilhelminaweg.
De heer Corsel zegt dat daarnaar gekeken is, maar dat de Koningin Wilhelminaweg een te hoge verkeersintensiteit kent om dit mogelijk te maken. Dan zouden zich lange wachtrijen met auto's vormen en nog belangrijker is, dat fietsers in de voorrang de verkeersveiligheid waarschijnlijk niet ten goede komt. Het kan wel zijn dat dit in de toekomst anders ligt, maar op dit moment lijkt dat onwaarschijnlijk. Het plaatsen van verkeerslichten heeft ook weinig positief effect op de weg.
De heer Du Pré uit zijn teleurstelling.

- Marie-Louise Pierson zegt dat ze allerlei verhalen heeft gehoord over het autoverkeer, maar dat ze dia's over het fietsverkeer mist. Dat vindt ze jammer.
  Christiaan Kwantes zegt dat in een eerdere sessie de wensnetwerken inclusief dat van de fiets besproken zijn. Belangrijk is wat hem betreft vooral de wens om Gouda aan te laten sluiten op een aantal regionale fietsroutes. Die staan prominent aangegeven op bovenstaande dia. Ook moeten volgens de heer Kwantes belangrijke routes gelegd worden van de verschillende wijken richting het centrum van de stad.
  Verder werkt Goudappel op dit moment nog aan het finetunen van de fietsnetwerken, waarbij rekening gehouden wordt met de maaswijdte van 300 tot 350 meter.
  Mevrouw Pierson vraagt of de detailkaarten ook beschikbaar zijn voor de deelnemers.
  De volgende sessie zullen die kaarten beschikbaar zijn voor de deelnemers.
- Jaap Rijnsburger geeft aan dat hij een manier ziet om zijn visie op het fietsnetwerk samen te brengen met die van gemeente Gouda. Hij stelt voor zijn visie op te sturen naar de gemeente, en geeft aan tevreden te zijn met de kaart zoals die nu voorligt.
  Tot slot zegt hij dat de Sportlaan ontbreekt in het overzicht met 30-wegen.
  Marco de Baat zegt dat de Sportlaan ontbreekt omdat het al een 30-weg is, en dat men niets wil veranderen aan het wegbeeld.
  Wat de heer Rijnsburger betreft, moeten daar wel maatregelen genomen worden.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:13]: Zullen we een moment afspreken waarop iedereen nog kan reageren op deze presentatie?
- Paul Weststrate [21:17]: De volgende Denktank-sessie half februari.
- Jan Willem Fortuin [20:18]: Ik bedoelde, reageren op omissies.
- Paul Weststrate [21:18]: Welke?
- Jan Willem Fortuin [21:19]: Zoals Jaap aangaf.

De voorzitter reageert mondeling op de chat. Hij stelt voor dat deelnemers eventuele omissies via de mail opsturen naar Goudappel en de gemeente. Wel vraagt hij de deelnemers die zo snel mogelijk op te sturen, zodat hun overwegingen tijdig goed bekeken kunnen worden.

- Martin Pohlkamp complimenteert Goudappel met het zijns inziens heldere en realistische verhaal. Hij zegt het nog wel een forse maatregel te vinden om iedereen binnen de bebouwde kom 30 km/u te laten rijden en denkt dat lang niet iedereen daar enthousiast van wordt.
  Christiaan Kwantes denkt dat het wel zal meevallen. Het komt vooral neer op het omdraaien van de bewijslast. Nu is de standaardsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/u. Indien een gemeente daarvan af wil wijken, moet deze volgens de heer Kwantes een weg duidelijk veranderen naar een 30km-weg. Daar komt een einde aan: gemeentes moeten nu juist beargumenteren waarom een straat binnen de bebouwde kom een 50 km/u-weg zou moeten zijn.
  Martin Pohlkamp vraagt hoe dat naar bewoners gecommuniceerd zal worden.
  Christiaan Kwantes geeft aan hier geen beren op de weg te voorzien. Meer wegen worden 30km-wegen, en wegen waar het op dit moment logisch is om 50 km/u te rijden, zullen waarschijnlijk wel zo blijven.

CHAT:
- Jan Willem Fortuin [21:15]: Dat wordt vast een volgend VCP.

- Willem Jan van Tilborg wil ook graag de uitwerkingen zien. De zorgen die hij heeft rond Kort-Haarlem bij een autoluwe Nieuwe Veerstal blijven bestaan. Hij zegt verder de opmerkingen rond Goudasfalt als parkeervoorziening interessant te vinden. Het is mooi om de ruimte te bieden voor campers.
- Jan Willem Eelkman Rooda zegt dat de zorgen rond Kort-Haarlem ook gelden voor Nieuwe Park en de Kadebuurt. Het gaat ook over het loskoppelen van de Kattensingel van het Kleiwegplein. De heer Eelkman Rooda krijgt de indruk dat dit niet goed in de modellen staat. De Kattensingel zou 80% minder verkeer krijgen, terwijl als deze losgekoppeld wordt, hij 100% verwacht. Ook moet volgens hem goed gekeken worden naar sluipverkeer en een concrete uitwerking van de herinrichting van het Kleiwegplein.
- Jan Willem Fortuin attendeert de aanwezigen erop dat hij in een ander verband meedenkt over plekken voor haltes voor de bussen.

- Jaap van Rijn zegt dat hij zelf de afgelopen tijd van standpunt veranderd is: van hard ingrijpen naar iets zachter. Hij heeft bij meer mensen voortschrijdend inzicht gezien en kan dat erg waarderen. Het proces vond hij tot nu toe erg prettig, vanuit de gemeente, Goudappel en de voorzitter. Bovendien prijst de heer Van Rijn de deelnemers voor de kwaliteit van hun inbreng.

CHAT:
- Frank van der Voordt [21:23]: Heldere presentatie en prettige bijeenkomst.
- Willem Jan van Tilborg [21:25]: Sluit ik me graag bij aan!

- Niek van der Sprong valt de angst voor de ontsluiting van de Kadebuurt en Kort-Haarlem erg op. Hij woont zelf op de Fluwelensingel, dus op de rand van Kort-Haarlem. Die ontsluiting is nu geregeld via de Burgemeester Martenssingel en de Joubertstraat. Dat verandert ook in de nieuwe situatie niet. De angst dat het daar mis zou gaan deelt de heer Van der Sprong niet. Hij vraagt ook of de verkeerskundigen van Goudappel alternatieven kunnen bedenken om te voorkomen dat de ontsluiting een bottleneck wordt.
  De verkeerskundigen van Goudappel zeggen toe na te kijken welke ontsluitingen er in de toekomst overblijven en zullen er een goede kaart van maken.
  Willem Jan van Tilborg zegt dat de Joubertstraat inderdaad een ontsluiting aan de oostkant is, maar dat zijn zorgen aan de westzijde liggen. Als dat niet goed geregeld is, zullen bewoners helemaal om moeten rijden via de zuidwestelijke randweg.
  Jan Willem Eelkman Rooda geeft aan deze zorgen te delen. Hij ziet de Nieuwe Veerstal en Kleiwegplein als communicerende vaten. Als het verkeer op de ene plek afneemt, neemt het op de andere plek juist toe.
  Mette Corsel zegt dat de gemeente daarom een pilot wil draaien op de Nieuwe Veerstal. Zo kunnen alle effecten zorgvuldig in kaart gebracht worden.

CHAT:
- Willem Jan van Tilborg [21:29]: Een tunnel onder de Veerstal door.

Om 21:30 rondt de voorzitter af. De gemeente zal een datumprikker rondsturen om halverwege februari de volgende bijeenkomst in te plannen.

-- EINDE --

14 Verslag achtste bijeenkomst Denktank

Aanwezigen	:	Mette Corsel	Projectleider, gemeente Gouda
		Christiaan Kwantes	Verkeerskundige, Goudappel
		Marco de Baat	Verkeerskundige, Goudappel
		Paul Weststrate	Voorzitter, Awareness
		Jim Pedd	Verslaglegging, Awareness
		Jeroen Harmsen	Gemeente Gouda
		Rob Ogink	Gemeente Gouda
		Sander Slagmolen	Gemeente Gouda
		Pascal Anker	Gemeente Gouda
		René van den Broek	Wijkteam Goverwelle
		Jan Willem Eelkman Rooda	Wijkteam Nieuwe Park
		Jan Willem Fortuin	ROVER Gouda
		Margriet de Kruijf	Bewonersplatform Binnenstad
		Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
		Michel van Lookeren	GAB Gouda
		Gerard Overkamp	Gouda Sterk aan de IJssel
		Marie-Louise Pierson	Bewonersplatform Binnenstad
		Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijck
		Artur Rebelo	Groene Hart Ziekenhuis
		Jaap Rijnsburger	Fietsersbond
		Jaap van Rijn	Goudse Sint-Jan
		Niek van der Sprong	Bewoners Fluwelensingel en Blekerssingel
		Willem Jan van Tilborg	Bewoners IJssellaan
		Lute-Geert Verdouw	Driestar College
		Frank van der Voordt	Netwerk Achterwillens
		Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat
		Jeroen van Walstijn	Wijkteam Gouda Noord
		Marcel de Wit	Netwerk Achterwillens
Afwezigen	:	Kees Codée	Driestar Educatief
		Wim van der Hoeven	Wijkteam Oost
		Marloes Liem-Mulder	Wijkvereniging Westergouwe
		Maurice Simons	VGSO
		Wilco Spek	Wijkteam Kadebuurt
		Hans du Pré	Wijkteam Korte Akkeren en Werkgroep Gouda-Krimpenerwaard
		Ineke Verkaaik-Hogervorst	Historisch Platform Gouda
		Sidney Verkade	MBO Rijnland

3. Opening en mededelingen

Om 19:30 opent de voorzitter de bijeenkomst. Hij verzoekt de aanwezigen uiterlijk 17 februari op het verslag van de zevende sessie te reageren, zodat het de dag erna vastgesteld kan worden en het definitief opgestuurd kan worden naar de Denktank en Gouda Onderneemt.

Twee deelnemers hebben zich afgemeld voor deze bijeenkomst: Wim van der Hoeven en Kees Codée.

De voorzitter legt de planning voor de rest van het proces voor aan de Denktank. Daar zijn een aantal vragen over.

- Jan Willem Fortuin vraagt of de gezamenlijke sessie met Gouda Onderneemt zo vroeg mogelijk gepland kan worden, zodat zoveel mogelijk mensen aanwezig kunnen zijn.
- Jan Willem Eelkman Rooda vraagt waarom de zienswijzeprocedure slechts vier weken duurt. Volgens hem is het een wettelijke eis dat deze zes weken moet duren. De voorzitter vertelt dat vier weken de standaard is.
- Willem Jan van Tilborg wil graag weten op welke basis gekozen wordt om het gesprek met Gouda Onderneemt aan te gaan.
  De voorzitter zegt dat het plan aanvankelijk was om de twee sporen zo snel mogelijk bij elkaar te brengen. Om dan in kaart te brengen waar overeenstemming over bestond of tot stand zou kunnen komen tussen de VCP-uitwerking in de twee sporen. Dat lukt niet meer voor de zienswijzeprocedure begint, wel erna. Daarom wordt na de zienswijzeprocedure door de ambtenaren van gemeente Gouda en de verkeerskundigen van Goudappel een advies opgesteld op basis van alle ingeleverde zienswijzen. Dat advies zou de basis kunnen zijn van een gezamenlijke sessie, om te verkennen en bespreken welke wijzigingen dat in het VCP kan opleveren.
  Mette Corsel vult aan dat aan Gouda Onderneemt de vraag is voorgelegd of zij een gezamenlijke sessie met de Denktank ziet zitten. Daar is nog geen antwoord op gekomen; Gouda Onderneemt wil eerst intern in gesprek hierover. Diezelfde vraag ligt nu voor bij de Denktank; als de meerderheid het niet wil, wordt geen gezamenlijke sessie georganiseerd.
  De voorzitter vraagt of een van de Denktank-leden bezwaar heeft tegen een gezamenlijke sessie.

CHAT:

- Frank van der Voordt [19:42]: Wat mij betreft is elk overleg waardevol. Ook met Gouda Onderneemt.
- Margriet de Kruijf [19:42]: Idem. Wel spannend gezien het verschil in sfeer in de overleggen.

Anja Lelieveld concludeert op basis van de vier verslagen van de sessies met Gouda Onderneemt niet dat de ondernemers erg bereid zijn om gezamenlijk aan de slag te gaan.

Mette Corsel geeft aan dat Gouda Onderneemt het wel een interessante gedachte vindt om met de Denktank in gesprek te gaan, maar gisteren tijdens hun sessie geen definitief antwoord kon geven.

CHAT:
- Niek van der Sprong [19:45]: Akkoord wat mij betreft.

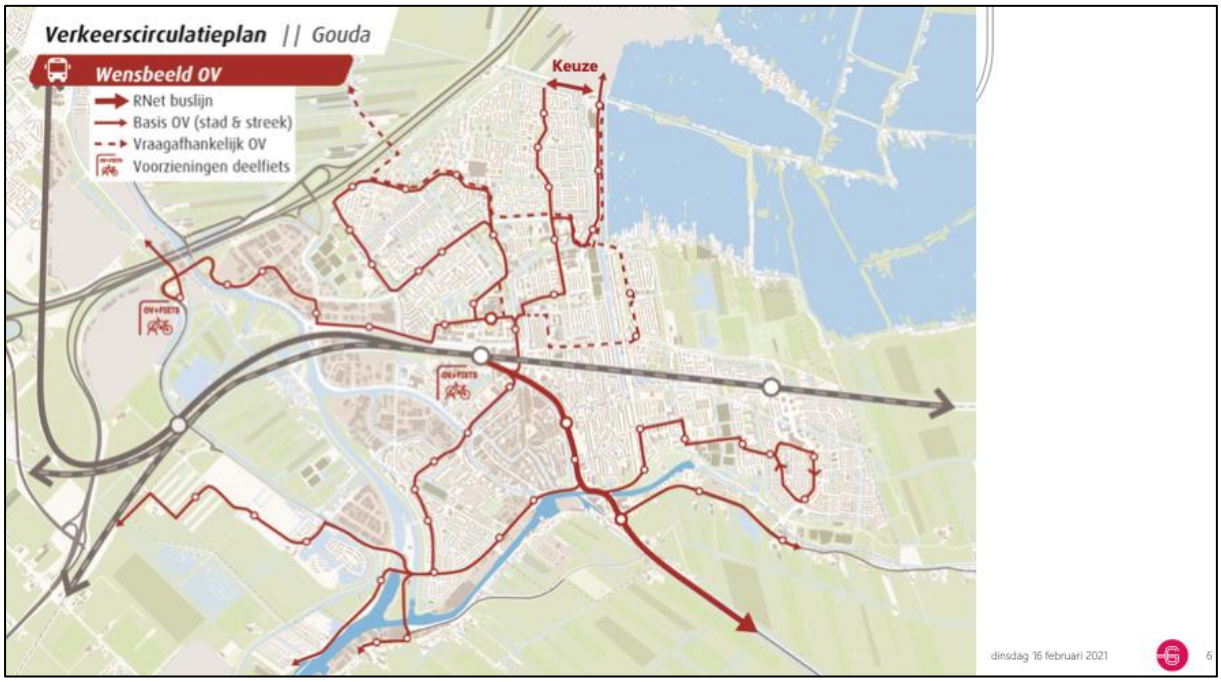
- Jaap van Rijn geeft aan voorstander van zo'n gesprek te zijn. Wel wil hij dat vooraf duidelijk is dat zijn culturele instelling heeft meegedaan als gebruiker van de binnenstad en dus niet als politieke belangenvereniging.
  De voorzitter zegt dat het over de inhoud moet gaan. Het idee zou zijn om te kijken waar al dan niet overeenstemming over is, en waar men het over eens kan worden.
- Henk de Vos ziet ook het belang van een gezamenlijk gesprek. Hij onderstreept het belang Van goede voorbereiding.

De voorzitter merkt op dat de media al een publicatie hebben gewijd aan het verkeerscirculatieplan n.a.v. de presentatie uit het overleg op een van de websites. Het is belangrijk om de achterbannen goed te informeren met de juiste context.

- René van den Broek zegt dat het wijkteam Goverwelle de presentatie van de vorige bijeenkomst op de website heeft gepubliceerd. Dat is nodig om de achterban goed op de hoogte te kunnen brengen van ontwikkelingen en te raadplegen.
  De voorzitter zegt dat dit goed is, maar dat het wel de vraag is in hoeverre de context van de bespreking bij publicatie van de presentatie voldoende duidelijk wordt. Anders is het nog best moeilijk voor mensen die de stukken lezen, om te weten waar ze precies over gaan.
  De heer Van den Broek vertelt dat de context vermeld is.

4. De presentatie

De heer Kwantes krijgt om 19:50 het woord en begint met zijn presentatie.



- Willem Jan van Tilborg ziet veel buslijnen over de Nieuwe Veerstal gaan. Maar hij ziet geen wegverkeer meer daar rijden. Hij wil graag weten of gekozen is voor een autoluwe Nieuwe Veerstal.
  De heer Kwantes zegt dat dit inderdaad de insteek is. Later in de presentatie is hier aandacht voor.
  De heer Van Tilborg zegt hier bepaald geen goed gevoel van te krijgen. Hij heeft juist gepleit voor het vrijhouden van de route voor het interne verkeer van Gouda. De vraag is volgens hem ook wat het betekent voor de robuustheid van het netwerk.
- Jan Willem Fortuin vindt dat de aanwezigen zich niet moeten blindstaren op lijnen die getrokken zijn op de dia's. Volgens hem staat nog niets vast.
- Martin Pohlkamp vindt een eventuele doorsteek voor de bus naar de Randweg in ieder geval bij dit VCP voorbarig, en mocht dat idee een keer uitgewerkt worden dan moet dit eerst in ander verband voorbesproken worden.



- Willem Jan van Tilborg vraagt of de Kadebuurt voor de automobilist niet langer bereikbaar is via de Kattensingel. Hij spreekt mede namens Wilco Spek die voorzitter is van wijkteam Kadebuurt, die aangaf dat de route via het park recentelijk ook afgesloten is. Als dit erbij komt, zou volgens de heer Spek de bereikbaarheid van de wijk drastisch achteruit gaan.
  Christiaan Kwantes gaat later in zijn presentatie uitgebreider in op deze vraag.
  De heer Van Tilborg wil ook aandacht voor de route die via het park loopt: wordt deze geopend? Volgens hem zijn het maar enkele bewoners die gelobbyd hebben om het verkeer via die route te weren.



- Willem Jan van Tilborg zegt dat hij zich specifiek zorgen maakt over de doorsteek onder het spoor. Die staat volgens hem nu al vaak vast met verkeer, met name als de parkeergarage vol is en daardoor een lange wachtrij ontstaat. Dan ziet de heer Van Tilborg geen alternatief meer om de wijk in te komen. Hij zegt deze zorg ook namens Wilco Spek te uiten.
  De heer Kwantes vertelt dat het Kleiwegplein bijzonder complex is op dit moment. Het is een plein met veel vertakkingen, waarbij iedereen om de beurt groen moet krijgen. Door te kiezen voor een vereenvoudiging van het plein, kunnen een aantal verkeerslichten weg, wordt de doorstroming beter en kunnen verkeersdeelnemers sneller rijden. Dat is ook gunstig voor de doorsteek bij het spoor.
  De heer Van Tilborg wil graag weten hoe het loopt als de parkeergarage vol staat. Om dat in de hand te houden wordt een dynamisch parkeerverwijssysteem geïntroduceerd, legt de heer Kwantes uit. Automobilisten zien dan al vroegtijdig als een parkeerlocatie vol is, en worden naar een andere parkeerlocatie geleid.Jan Willem Eelkman Rooda denkt dat door het afsluiten van de Kattensingel van het Kleiwegplein, de bereikbaarheid van de Kadebuurt vanuit het westen onmogelijk gemaakt wordt. De bereikbaarheid van Nieuwe Park vanuit het oosten is ook niet langer mogelijk. Daardoor raken volgens hem de twee wijken geïsoleerd en moeten bezoekers ver omrijden.
  De heer Kwantes zegt autoverkeer inderdaad moet omrijden bij deze afsluiting, maar dat fietsers en voetgangers juist een betere doorgang krijgen. Verderop in de presentatie zal hij vertellen wat dit betekent voor de omliggende wijken, maar in basis betekent deze maatregel volgens de heer Kwantes dat het autoverkeer iets meer moet omrijden, in ruil voor een forse verbetering voor fietsers en voetgangers.
- Marie-Louise Pierson denkt niet dat een dynamisch parkeerverwijssysteem de oplossing vormt. Gemeente Gouda heeft volgens haar net de oude borden weggehaald omdat ze vaak stuk gingen en niet bleken te helpen.
  De heer Kwantes zegt dat de meeste steden zo'n dynamisch systeem gebruiken om het zoekverkeer terug te dringen. Het is randvoorwaardelijk dat elke garage meedoet.
  Mette Corsel zegt dat precies daar het probleem lag, waardoor het geen sluitend systeem was en mensen soms de verkeerde kant opgestuurd werden. Daardoor werkte het ook averechts. Gemeente Gouda heeft nu een proef gedaan samen met Technolution, waarbij alle garages in realtime gemonitord zijn. Dat bleek te werken en biedt daarmee de mogelijkheid om een goed systeem neer te zetten waarin precies aangegeven kan worden hoeveel plekken in welke garage beschikbaar zijn. Dan kan de gemeente volgens hem ook af van de borden waarop nu alleen 'vrij' en 'vol' stond.

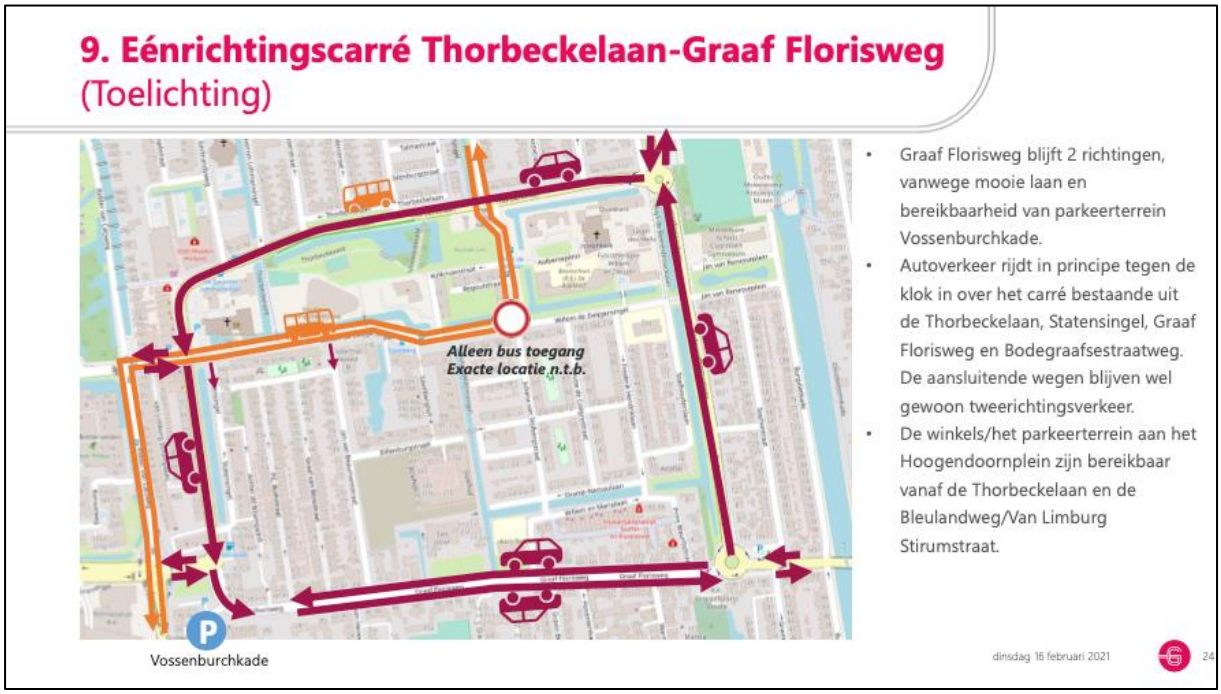
CHAT:

- Marcel de Wit [20:12]: Die borden werkten nooit. Daarom doen ze ook niets voor het verkeer.

- Lute-Geert Verdouw vindt dat de spoortunnel een belangrijke ader van de stad is. Door die deels af te sluiten, worden Nieuwe Park en Kadebuurt helemaal afgescheiden en vreest hij voor een verkeersinfarct. Hij wil graag weten of dit ook berekend is in de modellen.
  De heer Kwantes zegt dat hier inderdaad naar gekeken is in de modellen. Uit de simulaties blijkt dat de maatregelen genomen kunnen worden, zonder dat verkeersinfarcten ontstaan.
- Willem Jan van Tilborg ziet met de voorgestelde maatregel een tweede knip ontstaan, gericht op lokaal, binnenstedelijk verkeer. De spoorlijn is volgens hem de eerste knip, die maar een paar doorgangen heeft. In dit voorstel komt tussen oost en west Gouda een tweede knip te liggen volgens de heer Van Tilborg. Hij vindt het onverantwoord, omdat lokaal verkeer zoals de klusjesman of de loodgieter dan flink om moet rijden.
- Jeroen van Walstijn begrijpt de weerstand, maar hij begrijpt de maatregel ook goed. Deze wordt juist voorgesteld om het doorgaand verkeer terug te dringen. Hij noemt als voorbeeld een bussluis die bij hem in de wijk is aangelegd, waar bewoners in eerste instantie op tegen waren. Nu zijn de bewoners daar wel blij mee; volgens de heer Van Walstijn kan zoiets dus ook voordelen hebben.
- Jaap van Rijn is bewoner van Nieuwe Park. Hij vindt het positief dat de Kleiwegplein verbeterd wordt voor de fietsers en voetgangers, voor wie dit een belangrijk punt is richting het station en de binnenstad.
- Willem Jan van Tilborg zegt dat het plaatje van dia 5 niet helemaal klopt: de Kattensingel heeft geen doorlopende verbinding zoals het plaatje wel lijkt te illustreren. De heer Kwantes zegt toe het plaatje aan te passen.



- Gerard Overkamp zegt op bovenstaande dia een aantal verkeersstromen van west en oost richting de Nieuwe Veerstal te zien. Dat is goed voor de bereikbaarheid, met name voor mensen die in de omgeving wonen of op bezoek zijn. Het is volgens de heer Overkamp wel belangrijk om het gesprek verder te blijven voeren, mede doordat er nog wat ideeën liggen in het kader van de dijkverbetering die vanaf volgend jaar plaatsvindt. Hij vraagt hierbij betrokken te worden, zodat ideeën die leven zoveel mogelijk meegenomen kunnen worden.
- Jan Willem Fortuin zegt dat Rover geen noodzaak ziet om een OV-lijn te laten rijden over de Nieuwe Veerstal. De gesprekken daarover worden nog gevoerd.
- Marie-Louise Pierson wil kort ingaan op de koppeling met de zero emissiezone. Volgens haar heeft die zone enkel betrekking op vrachtwagens en bestelauto's. Voor personenauto's heeft die geen gevolgen. Als mensen de kans krijgen om de sluis te omzeilen via de Oost- of Westhaven, zullen ze dat volgens haar ook na het instellen van zo'n zone blijven doen.
- Christiaan Kwantes licht toe dat het hierbij niet per se om de zero emissie doelen gaat, maar dat de aanwezigheid van een technisch systeem voor handhaving van de zero emissiezone dan ook gebruikt kan worden voor selectief toegang geven aan automobilisten met een ontheffing.

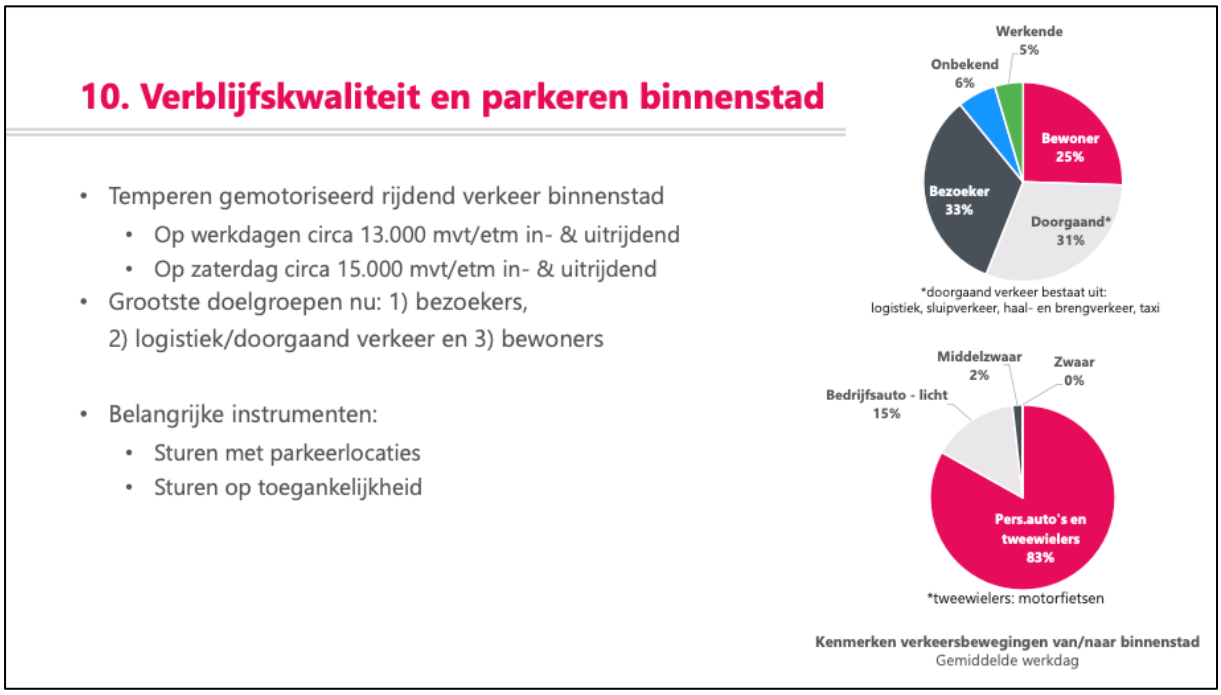


- Jan Willem Fortuin vraagt welk gedeelte van het carré een eenrichtingsweg wordt. De heer Kwantes zegt dat auto's de richting volgen zoals ze getekend staan op bovenstaand plaatje. Enkel de Graaf Florisweg is een tweerichtingsweg die stopt aan de westkant. Het deel van de Bodegraafsestraatweg dat onderdeel is van dit carré, wordt een eenrichtingsweg. Voor de bus geldt dat een centrale halte toegevoegd wordt bij de Willem de Zwijgersingel.

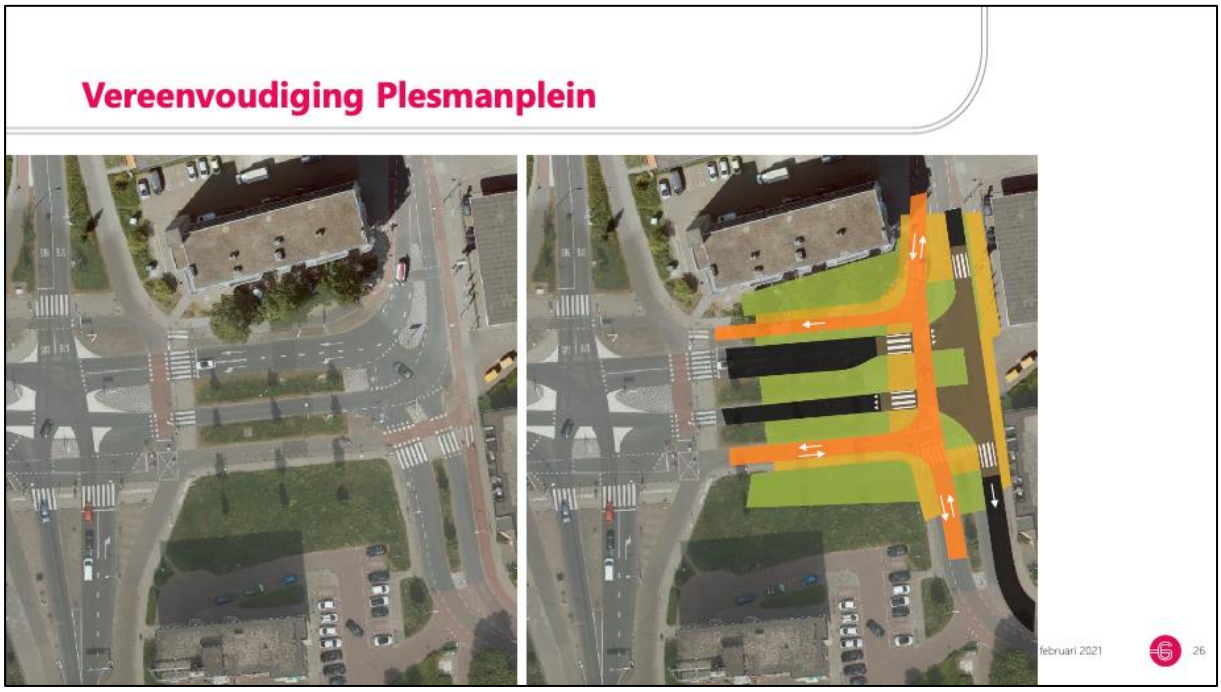
CHAT:

- Margriet de Kruijf [20:27]: Moet er nog een extra pijltje in de bocht bij de P Vossenburchkade?

➢ Margriet de Kruijf vraagt of de auto op de Graaf Florisweg niet door kan rijden tot de P bij de Vossenburchkade. Staat dat niet goed aangegeven op het plaatje?
De heer Kwantes geeft aan dat dat wel kan en in het kaartje een pijltje in de bocht toe zal voegen.



➢ Marie-Louise Pierson vraagt of de gemeente cijfers heeft waaruit blijkt dat een dynamisch parkeerinformatiesysteem werkt. Ze heeft daar weinig vertrouwen in. Ook mist ze het idee om bewoners tegen een laag tarief hun parkeervergunning in de binnenstad om te laten zetten naar een plek in een garage.



- Jan Willem Fortuin denkt dat het fietsverkeer door de tunnel toe gaat nemen als voor bovenstaande inrichting van het Albert Plesmanplein gekozen wordt. Dat zou problematisch kunnen worden als het veel toeneemt, omdat er nu al vrij weinig ruimte is voor fietsers en voetgangers naast elkaar.

CHAT:

- Marcel de Wit [20:36]: Eens met Jan Willem. De tunnel is te smal voor fietsverkeer uit twee richtingen.
- Jeroen van Walstijn [20:37]: Eens, maar tegen de richting fietsen mag ook niet. Dat is spookrijden.
- Lute-Geert Verdouw [20:37]: Helemaal eens. Daarnaast maken fietsers daar snelheid doordat je naar beneden rijdt en ontstaat er een gevaarlijke situatie.



- Jaap Rijnsburger vraagt of het systeem op bovenstaande dia gebaseerd is op het idee dat automobilisten die hun parkeerlocatie verlaten, dit via dezelfde route doen als hoe ze binnen zijn gekomen.
  Dat is volgens de heer Kwantes niet het geval. De garages in de binnenstad blijven toegankelijk buiten het autoluwe gebied om. Daarvoor is een soort inkeping in de zone nodig.
  De heer Rijnsburger zegt dat voor Klein Amerika en Bolwerk geldt dat parkeerders dezelfde route naar buiten volgen als die ze naar binnen hebben genomen. Dat zou ook moeten voor de Conventstraat. Mensen komen via het Kleiwegplein en zouden de parkeerplaats ook via het Kleiwegplein moeten verlaten als het aan de heer Rijnsburger ligt. Daarvoor hoeft enkel het blauwe pijltje rechtsaf bij de Tiendewegbrug weggehaald te worden, zodat automobilisten verplicht een andere route moeten volgen.

CHAT
- Marie-Louise Pierson [20:40]: Mee eens. Niet rechtsaf naar de Fluwelensingel.

- Willem Jan van Tilborg zegt dat een gevolg van het voorstel van de heer Rijnsburger is dat mensen niet doorgeleid kunnen worden naar de parkeergelegenheid op Klein Amerika. Dan is er geen alternatief beschikbaar in de drukke periodes, waar dat nu ook al problematisch is. Bovendien maakt de heer Van Tilborg zich zorgen over mensen die zichzelf als de uitzondering zien en denken toch wel een plek te vinden als volgens de borden een parkeergelegenheid vol zit. Het hele zaakje komt dan potentieel alsnog vast te staan.
- Jaap van Rijn zegt dat hij de afgelopen maanden heel enthousiast geworden is van het idee om gedrag te veranderen met de maatregelen zoals voorzien in ‘de

doorwaadbare stad', niet middels fysieke barrières. Hij krijgt het gevoel dat het oude verkeerscirculatieplan de laatste weken weer een beetje teruggebracht is. Een van de voorbeelden is de knip op de Nieuwe Veerstal in combinatie met een camerasysteem. De heer Van Rijn vreest dat daardoor het idee van de doorwaadbare stad verloren dreigt te gaan.

- Margriet de Kruijf zegt dat het verplicht linksaf slaan op de Tiendewegbrug vooral interessant is voor bezoekers, maar niet voor mensen die in de binnenstad wonen. Dan moeten mensen namelijk te ver omrijden om nog ergens te komen.
- Lute-Geert Verdouw laat weten het eens te zijn met zijn voorgangers, hij is geen voorstander van het voorstel van de heer Rijnsburger.
- Jan Willem Eelkman Rooda geeft aan het ook al mis te zien gaan, met omrijden, verloren tijd en onnodige emissies als gevolg.

CHAT:

- Lute-Geert Verdouw [20:47]: Dan Jan-Willem en Jaap. Helemaal eens, zoveel mogelijk doorstroom en doorwaadbaarheid.



Marie-Louise Pierson mist in bovenstaande dia een duidelijk alternatief voor het opheffen van straatparkeren. Als mensen daar niet meer hun auto ogen zetten, moet volgens haar een duidelijk alternatief gepresenteerd worden. Volgens haar is het een voorwaarde dat er een goede alternatieve parkeergelegenheid is voor punt 4; anders kan parkeren niet naar groen omgezet worden. De heer Kwantes geeft aan het daarmee eens te zijn.

CHAT:

- Margriet de Kruijf [20:50]: Dit moet er zeker in de tekst bij staan. Helemaal mee eens. Dat voorwaarde voor parkeren naar groen = alternatief voor parkeren en mobiliteit.

Om 20:50 last de voorzitter een pauze in. Om 20:58 wordt de sessie hervat.



CHAT:

- Willem Jan van Tilborg [21:03]: Spreiding van investeringskosten doe je door te activeren en af te schrijven als gemeente. De gemeente heeft geen kasstelsel zoals het Rijk, dus dit kan nooit een argument zijn om te spreiden.

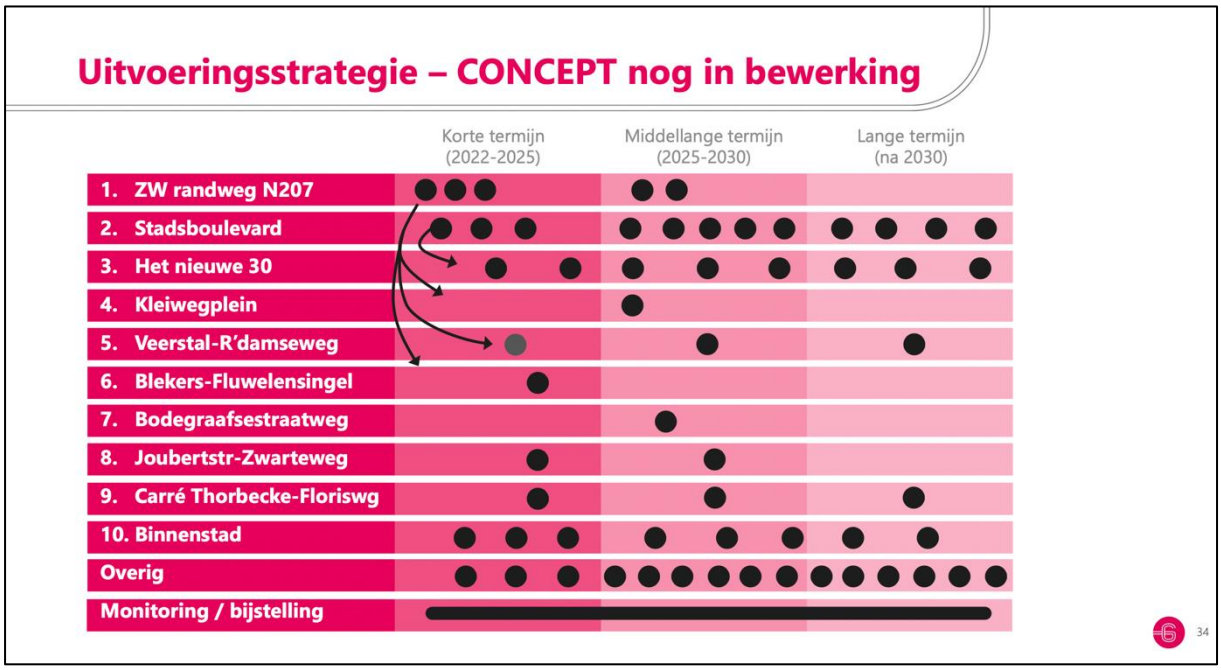
➢ Martin Pohlkamp wil dat monitoring onderdeel wordt van het definitieve verkeerscirculatieplan. Volgens hem wordt altijd wel gezegd bij maatregelen dat monitoring belangrijk is, maar gebeurt het in de praktijk niet. Ook pleit de heer Pohlkamp voor een benuttingsstudie van diverse straten, waaronder de Burgemeester van Reenensingel.
Mette Corsel geeft aan dat het verkeerscirculatieplan in principe het vervolg van het mobiliteitsplan is en dus het eerdere uitvoeringsprogramma vervangt waar de benuttingsstudie in was opgenomen . De insteek is anders ditmaal. Zo omvat het verkeerscirculatieplan niet meer vooral verkeerslichten, maar eerder voorrangspleinen. Het beter benutten van wegen door middel van verkeerslichten is niet het uitgangspunt; het gaat niet werken om groene golven te creëren. Wat monitoring betreft, is het nog altijd moeilijk te regelen wegens een gebrek aan capaciteit binnen de gemeente.

De heer Pohlkamp benadrukt het erg belangrijk te vinden dat sprake zal zijn van **echte monitoring en dat de gemeente voldoende menskracht beschikbaar stelt**. Dat wil hij graag vetgedrukt in het verslag zien staan.

CHAT:

- Frank van der Voordt [21:09]: Eens met Martin.
- Margriet de Kruijf [21:09]: Voorwaarde voor de uitvoering van het verkeerscirculatieplan is inderdaad een volwaardige afdeling verkeer.
- Jeroen van Walstijn [21:09]: Ja, eens met Martin. Zonder mensen kan je niet monitoren of goed uitvoeren.
- Frank van der Voordt [21:10]: Monitoring moet je vooraan in je project inregelen.

➢ Jan Willem Eelkman Rooda constateert dat capaciteit inderdaad een probleem is bij monitoring. Vaak wordt volgens hem ook niet gespecificeerd wat er met de resultaten van de monitoring gebeurt. Dat moet van tevoren bekend zijn vindt hij.



➢ Lute-Geert Verdouw vraagt wat de zwarte stippen betekenen.
De heer Kwantes legt uit dat elke stip een op zichzelf staand project is. Als voorbeeld neemt hij de tweede maatregel rond de Stadsboulevard. Daar bevinden zich meerdere kruisingen die aangepakt moeten worden. Elke kruising heeft een stip gekregen. De pijlen tonen de relatie tussen projecten die aan elkaar verbonden zijn.

➢ Marie Louise Pierson vraagt wat gebeurt als een fase overgeslagen wordt. Ook krijgt ze graag een gedetailleerder overzicht.
De heer Kwantes zegt toe met details te komen zodra dat mogelijk is. Dit is nog een geabstraheerd beeld dat enkel bedoeld is om alvast een ruwe schets te geven.

- Jaap Rijnsburger vindt de dia erg duidelijk. Wel ziet hij graag dat het fietsnetwerk wordt opgenomen als een losstaand project. Dit dekt heel Gouda en hoort niet bij de autostructuur. Het is ook van belang om prioritaire maatregelen te identificeren en daar hoort het fietsnetwerk bij.
  De heer Kwantes kan zich vinden in dit voorstel.
- Jan Willem Fortuin zegt dat wat de plannen rond busvervoer betreft, een duidelijke planning moet komen, gekoppeld aan de momenten waarop de dienstregeling bepaald wordt. De heer Fortuin wijst erop dat dit eens per jaar gebeurt.
- René van den Broek vindt monitoring zoals die eerder genoemd is ook van groot belang. Hij mist in bovenstaande dia een aantal straten zoals de Goudse Houtsingel, de Goverwellesingel en de Burgemeester van Reenensingel.
  De heer Kwantes zegt dat deze wegen onderdeel zijn van maatregel 2, welke in verschillende (deel)projecten wordt ingedeeld.

CHAT:
- Jeroen van Walstijn [21:18]: Ik heb een vraag over het eenrichtingsverkeer op de Graaf Florisweg. Is het nodig om toch 2 richtingen in ieder geval voor een gedeelte te handhaven? Krijg je dan geen auto's die toch doorrijden naar het Albert Plesmanplein?

- De heer Kwantes zegt dat het systeem strikt genomen een eenrichtingscircuit is. Maar na goed gekeken te hebben, is geconcludeerd dat de Graaf Florisweg niet per se een eenrichtingsweg hoeft te zijn. Daarom wordt tweerichtingsverkeer op de Graaf Florisweg gehandhaafd, maar doorrijden naar het Albert Plesmanplein is niet gewenst vanwege het éénrichtingssysteem. Parkeerterrein Vossenburchkade moet ook goed bereikbaar zijn en daarom is voor deze opzet gekozen.

CHAT:
- Jeroen van Walstijn [21:21]: Dat is een heel kort stukje.
- Jeroen van Walstijn [21:22]: Van de Vossenburchkade naar het Albert Plesmanplein. Het is mij duidelijk, ik snap het, maar ik twijfel eraan.
- Margriet de Kruijf [21:22]: Daar wordt de bocht bedoeld bij de Vosseburchkade. En dat bedoelde ik net ook. Kun je vanuit de Graaf Florisweg alsnog richting het Albert Plesmanplein, of alleen naar het P-terrein op de Vosseburchkade?
- Margriet de Kruijf [21:22]: En volgens mij was eerder gezegd dat vanuit de Graaf Florisweg rijden naar het Plesmanplein wel mogelijk zou zijn. Dat is nu wat onduidelijk.
- Jan Willem Fortuin [21:25]: Wat betreft de Graaf Florisweg: bezie het hele gebied op eenrichtingswegen en sluit af tot waar men weer op hetzelfde punt zou uitkomen. Wordt Vosseburchkade éénrichtingsweg?

- Christiaan Kwantes [21:25]: Het idee is dat auto's vanuit de Graaf Florisweg niet doorrijden tot het Albert Plesmanplein (zie ook sheet 26, die laat zien dat je alleen als auto kunt rijden vanaf het Plesmanplein richting Graaf Florisweg).
- Jan Willem Fortuin [21:29]: Bedenk dat als de eenrichtingsstukjes te kort zijn, in de verboden richting ongewenst gevaarlijk rijgedrag kan ontstaan.

➢ Martin Pohlkamp vraagt om niet te veel focus te leggen op het openbaar vervoer, omdat dit beter past bij een los traject.



➢ Lute-Geert Verdouw vraagt hoe het zit met de weg richting de Goverwellesingel. Het lijkt erop dat daar nu 80 km/u gereden mag worden, en dat de snelheid teruggaat naar 60 km/u.
Mette Corsel zegt dat dit klopt; het idee om de snelheid naar 60 km/u terug te brengen komt vanuit de provincie. Zo kan de verkeersveiligheid daar beter geborgd worden, iets waar gemeente Gouda ook achter staat.

➢ Niek van der Sprong heeft de verslagen van de ondernemers gelezen. Hij heeft gezien dat zij zich afvragen welke problemen nou eigenlijk opgelost worden met het verkeerscirculatieplan. Dat vindt de heer Van der Sprong een goede basisvraag.
Mette Corsel zegt dat Gouda flink wat knelpunten kent wat verkeer betreft, evenals knelpunten die op zullen treden op het moment dat niets gedaan wordt om de verkeerssituatie te verbeteren. Zo moet de doorstroming op de randwegen beter, anders komt het verkeer daar vast te staan en holt de bereikbaarheid achteruit. Het

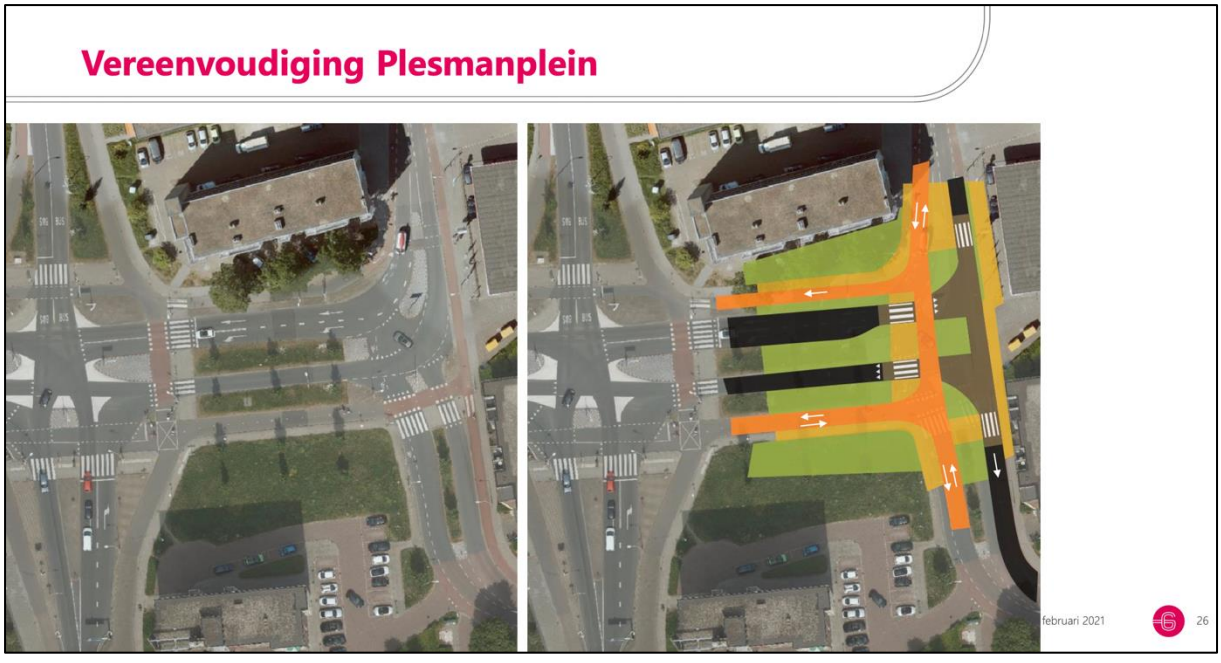
verkeer gaat volgens de heer Corsel dan door de stad rijden. Bovendien heeft de gemeente de ambitie beter bereikbaar, leefbaarder en duurzamer te worden.

CHAT:
- Willem Jan van Tilborg [21:25]: En vervolgens de aanvullende vraag: welke problemen creëer je door de voorstellen in het verkeerscirculatieplan?

- Henk de Vos vraagt of handhaving ook onderdeel uitmaakt van het verkeerscirculatieplan. Zo vindt nu volgens hem nauwelijks snelheidshandhaving plaats.
  Mette Corsel zegt dat de gemeente de politie niet kan sturen. Daarom probeert de gemeente straten zo in te richten, dat deze automatisch tot bepaald gedrag leiden. Tegelijk is het wel mogelijk om tijdens het driehoeksoverleg te kijken naar de prioriteiten in de handhaving. Is een straat opnieuw ingericht, dan zou daar volgens de heer Corsel best een tijdje meer gehandhaafd kunnen worden.

CHAT:
- Anja Lelieveld [21:29]: Precies ook mijn punt Henk, geen enkele aandacht voor. Technologie kan helpen.

- Marcel de Wit vraagt of het klopt dat automobilisten in het voorstel niet vanaf de Graaf Florisweg naar het Albert Plesmanplein kunnen.
  De heer Kwantes bevestigt dat.
  De heer De Wit zegt dat het verkeer dat op de Vossenburchkade wil parkeren dan de hele carré moet rondrijden. Ontstaat dan niet ongewenst veel verkeer?
  De heer Kwantes zegt dat dit niet uit de modellen blijkt.



- Marcel de Wit zegt dat op de rechterafbeelding van bovenstaande dia, fietsers in twee richtingen gaan en dan de hoek om. Hij vraagt of alle fietsers dan in het oranje gearceerde gedeelte van de weg terechtkomen.
  De heer Kwantes bevestigt dat. Het bestaande fietspad zou kunnen blijven liggen. Hij zegt het plaatje hierop aan te passen.
  De heer De Wit zegt dat het oversteken van dat fietspad naar het eindpunt van de Burgemeester Jamessingel dan niet meer mogelijk is.
  De heer Kwantes geeft aan dat een oversteekvoorziening hier van groot belang blijft.
  De heer De Wit geeft aan dat daar nu een oversteekvoorziening is en dat dit in de praktijk voor gevaarlijke situaties voor fietsers zorgt. Het fietsverkeer is slecht zichtbaar voor automobilisten en volgens hem is het beter hier een andere voorziening te treffen.
  De heer Kwantes zegt toe te zullen onderzoeken of een andere plek mogelijk is.

CHAT:

- Jan Willem Fortuin [21:35]: Hoe is de ontsluiting van de P Vossenburchkade nu? Kan dat ook via de Jan van Beaumontstraat naar het Van Hogendorpplein? De fietsers van de Graaf Florisweg richting station kunnen al eerder oversteken.

- Anja Lelieveld onderschrijft het pleidooi van Henk de Vos. Ze geeft aan dat de standpunten van de bewoners op de Bodegraafsestraatweg niet veranderd zijn en dat de gesprekken hierover nog gaande zijn. Het is wat haar betreft van groot belang om de mogelijkheden van technologische ontwikkelingen mee te nemen in de plannen.
  De heer Corsel geeft aan dat technologie zeker onderdeel uitmaakt van de plannen, denk maar aan de dynamische parkeerinformatiesystemen.

De heer Corsel vertelt nog kort over het vervolg op de zienswijzeprocedure. De gemeente organiseert een webinar over het VCP voor de bewoners van Gouda, zodat iedereen goed geïnformeerd wordt. Dit kan mensen helpen om op basis van goede informatie te bepalen of ze een zienswijze willen indienen. Vervolgens legt de voorzitter uit wat voor communicatie de komende weken vanuit de gemeente plaatsvindt. Zo komen Q&A's op de website van de gemeente, zodat zoveel mogelijk vragen beantwoord worden en iedereen goed mee kan praten.

- Marie Louise Pierson wil graag zo vroeg mogelijk weten wanneer het webinar georganiseerd wordt. Dan kan ze dat naar haar achterban communiceren.
  De voorzitter zegt dit toe.

Om 21:43 sluit de voorzitter de bijeenkomst.

-- EINDE --

15 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	Fietsersbond
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
Erwin van Gorkom	de Goudse
Anja Lelieveld	Bewoners Bodegraafsestraatweg
Artur Rebelo	Groene Hart Ziekenhuis
Marie-Louise Pierson	Bewonersplatform Binnenstad
Jan Willem Fortuin	ROVER Gouda
Henk de Vos	Bewoners Joubertstraat
Jaap van Rijn	Stichting Goudse Sint-Jan
Marcel de Wit	Netwerk Achterwillens
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.

Hoofdlijnen 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 hoofdlijnen 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

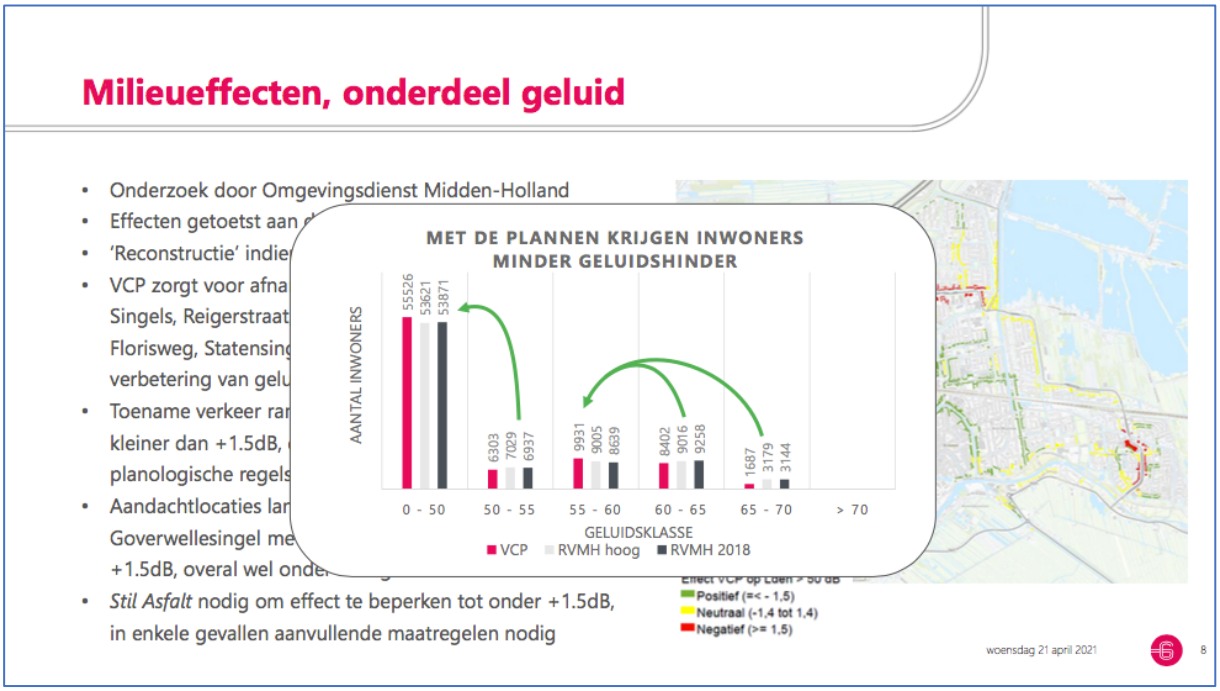
De effecten zijn getoetst aan de wet geluidshinder. Daarin wordt beschreven hoe groot de geluidseffecten op woningen mogen zijn. Op het moment dat de overheid een verkeersmaatregel neemt en het verkeer neemt daardoor toe, moet er een reconstructie plaatsvinden van de geluidssituatie als de geluidstoename 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 brandbreedte die tussen de -1,5 tot 1,5 decibel vallen, waarbij geen significante geluidseffecten optreden.

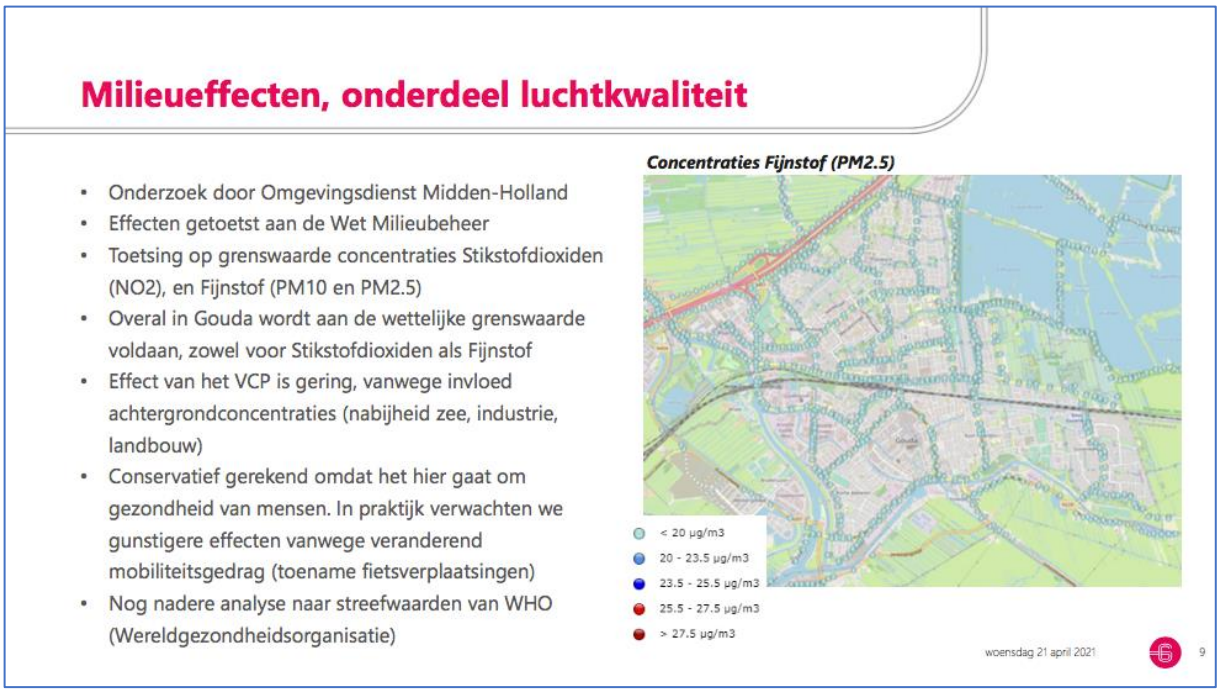


Met name in het hart van Gouda zullen positieve geluidseffecten optreden, langs de Singels, de Joubertstraat, Graaf Florisweg, Thorbeckelaan, maar ook in delen van Plaswijck. Dit komt met name omdat de verkeersintensiteiten daar afnemen, maar deels ook omdat de snelheid van het autoverkeer omlaaggaat. 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.



Luchtkwaliteit

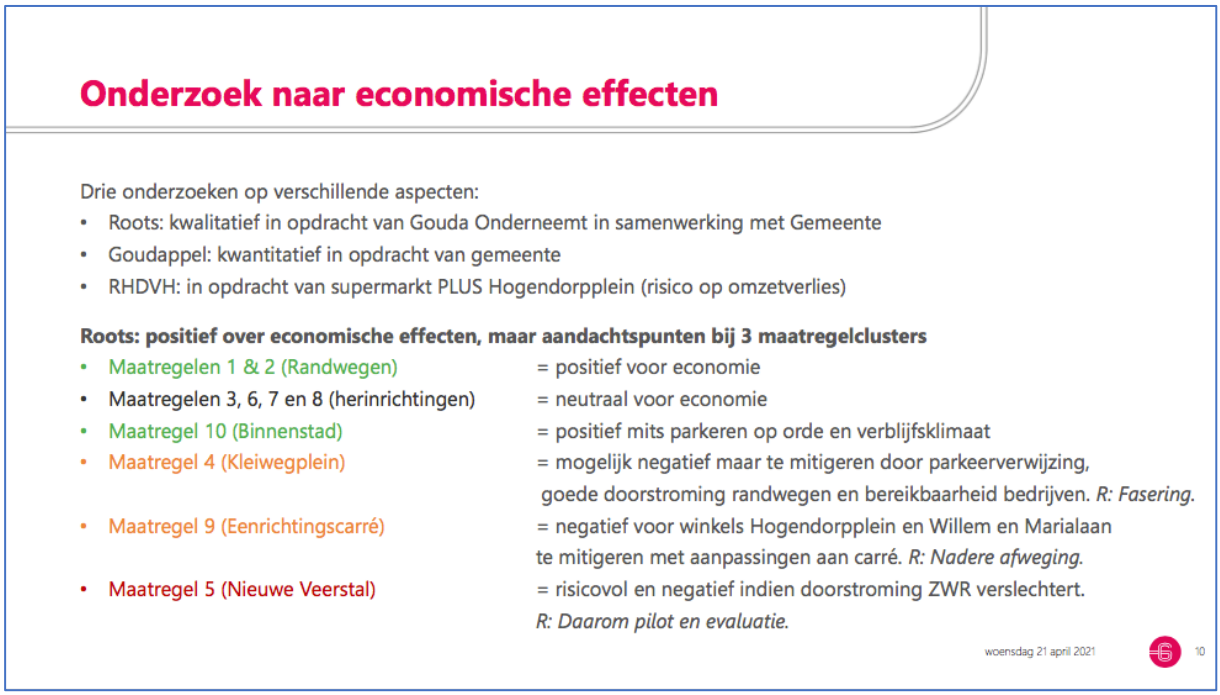


Ook is door de Omgevingsdienst Midden-Holland gekeken naar de effecten op luchtkwaliteit. In dat kader geldt opnieuw de wet Milieubeheer. Daar wordt gekeken naar de effecten voor de concentratie van stikstofdioxide en fijnstof. Op de kaart zijn verschillende rekenpunten aangegeven langs wegen in Gouda. 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 overal. 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



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[6] 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

[6] 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



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 3e 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, Fietsersbond, 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 aantrekkelijkere 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 constateringen 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 zienswijzenota.

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, Fietsersbond, 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, Fietsersbond: 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 oversteekers? 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 voorrangspleinen 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 voorrangsplein 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 knijpen, 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 voorrangspleinen 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 voorrangspleinen 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 voorrangsplein liggen mogelijk wel zebra's, waarbij de voetganger wel weer voorrang heeft op het autoverkeer. Bij iedere locatie zal bekeken moeten worden of een zebrapad wenselijk is en veilig kan, zo niet dan heeft het autoverkeer ook voorrang op de voetgangers. Bij voorrangspleinen zijn in principe geen verkeerslichten nodig om de voorrangssituatie te regelen. Dat is vaak efficiënter dan de voorrang te laten regelen door verkeerslichten. Voorrangspleinen 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 volgordelijkheid… 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 volgordelijkheid, 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 drukkere 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 aantrekkelijkere binnenstad voor de bezoekers. Op dit specifieke maatregelcluster zijn veel zienswijzen op binnengekomen. Vragen die voortvloeien uit onduidelijkheden over het plan, zullen in de zienswijzenota 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 stoeptegel 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 zienswijzenota 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.