BIJLAGEN
Wijkmobiliteitsplan Binnenstad Gouda

Gemeente Gouda

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Colofon

Titel: BIJLAGEN Wijkmobiliteitsplan Binnenstad Gouda

Datum: 14 februari 2023

INHOUDSOPGAVE

Document	Pagina van deze pdf
BIJLAGE 1: Maatregellijst	4
BIJLAGE 2: Achtergronddocument ‘Afweging van maatregelen’	7
BIJLAGE 3: Memo Bezoekersparkeren binnenstad opheffen	120
BIJLAGE 4: Memo Vergunningenplafond	127
BIJLAGE 5: Memo Gewicht- en lengtebeperking binnenstad	131
BIJLAGE 6: Memo Selectieve toegang	148

BIJLAGE 1
MAATREGELLIJST

Maatregellijst Wijkmobiliteitsplan Binnenstad Gouda

Status: concept | Datum: 1 december 2022

				mate waarin maatregelen bijdragen aan principes wijkmobiliteitsplan binnenstad			
Maatregel	**Maatregelpakket**	**Termijn (start)**	**Voorwaarden voordat maatregel getroffen wordt**	**Meer ruimte voor lopen en fietsen in de binnenstad**	**Binnenstad beter bereikbaar voor voetgangers en fietsers**	**Verlagen verkeersoverlast in de binnenstad**	**Meer ruimte voor groen en verblijven ten koste van verkeersruimte (rijdend en stilstaand)**
Inrichting straten aanpassen conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad'	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	★★☆	★☆☆	★★☆	★★☆
Aanpassen bebording om fietser te gast te benadrukken	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	★★☆	★★★	☆☆☆	☆☆☆
Onderzoek naar uitbreiden fietsparkeercapaciteit en naar verbeteren vindbaarheid en gebruik huidige stallingslocaties (fietsparkeerplan)	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	★★☆	★★★	☆☆☆	☆☆☆
Uitbreiden fietsparkeercapaciteit - inpandige stalling (fietsparkeerplan)	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	o.b.v. onderzoek naar geschikte locaties	★★☆	★★★	☆☆☆	☆☆☆
Zero-emissie stadslogistiek instellen	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	★★☆	☆☆☆
Gewichts- en lengtebeperking naar 10 meter en 20 ton	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	idealiter koppelen aan maatregelen ZES	★☆☆	★☆☆	★★★	★☆☆
Onderzoek naar aanscherping gewichts- en lengtebeperking	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆
Onderzoek naar invulling selectieve toegang	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆
Vergunningenplafond instellen	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	★★☆	☆☆☆	★★★	★★★
Prijsstelling vergunningen en abonnementen op gewenst gebruik afstemmen	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	★★☆	☆☆☆	★★★	★★★
Reguleringstijden autoparkeren binnenstad uitbreiden	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	★★☆	☆☆☆	★★★	★★★
Deelauto's faciliteren	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	★☆☆	★☆☆
Onderzoek naar geschikte parkeerlocatie voor touringcars (ca. 15 plekken) in combinatie met halteren bij Klein Amerika en schouwburg	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆
Touringcarparkeren verplaatsen	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	als geschikte parkeerlocatie is gevonden	☆☆☆	☆☆☆	★☆☆	★★★
Onderzoek naar het uitbreiden van parkeercapaciteit (extra parkeerdek of garage net buiten de binnenstad)	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆
Onderzoek naar geschikte overnachtingslocatie voor campers i.c.m. parkeervakken op Vossenburchkade en benodigde nevenmaatregelen op stadsniveau	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆
Camperparkeren en -overnachten verplaatsen	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	o.b.v. onderzoek	★★☆	☆☆☆	★★★	★★★
Onderzoek naar instellen parkeerregulering Korte Akkeren met draagvlak	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆
Gefaseerd parkeerplaatsen opheffen	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	voorwaarde: parkeerdruk in de binnenstad moet het toelaten (na opheffen maximaal 90%)	★★★	☆☆☆	★★★	★★★
Aanpassen Kazernebrug	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	★★☆	★★★	☆☆☆	☆☆☆
Verbeteren verkeersveiligheid Aloysiusschool	1. Minimum pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	★★☆	★☆☆	★★☆	☆☆☆
Zakpalen vervangen door camera's i.c.m. vereenvoudigen venstertijden voor laden en lossen in het voetgangersgebied	2. Basis pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	idealiter koppelen aan maatregelen ZES	★☆☆	☆☆☆	★☆☆	☆☆☆
Reguleringstijden op parkeerterreinen en in sector 2 en 3 uitbreiden	2. Basis pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆
Parkeerverwijssysteem (PRIS) aanleggen	2. Basis pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	☆☆☆	☆☆☆	★★☆	★☆☆

				mate waarin maatregelen bijdragen aan principes wijkmobiliteitsplan binnenstad			
Maatregel	**Maatregelpakket**	**Termijn (start)**	**Voorwaarden voordat maatregel getroffen wordt**	**Meer ruimte voor lopen en fietsen in de binnenstad**	**Binnenstad beter bereikbaar voor voetgangers en fietsers**	**Verlagen verkeersoverlast in de binnenstad**	**Meer ruimte voor groen en verblijven ten koste van verkeersruimte (rijdend en stilstaand)**
Gewichts- en lengtebeperking aanscherpen	2. Basis pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	voorwaarde: uit onderzoek moet blijken dat er mogelijkheden zijn en een aanscherping van	☆☆☆	☆☆☆	★★☆	☆☆☆
Aanpassen inrichting straten conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad' versnellen	3. Luxe pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	n.v.t.	★★★	★☆☆	★★☆	★★☆
Onderzoek naar haalbaarheid last-mile vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking	3. Luxe pakket	1. Korte termijn (2023-2027)	resultaten pilot Groningen afwachten voordat dit wordt	☆☆☆	★★☆	★☆☆	☆☆☆
Inrichting straten aanpassen conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad'	1. Minimum pakket	2. Middellange termijn (2028-2032)	n.v.t.	★★★	★☆☆	★★☆	★★☆
Fietsparkeerverbod op specifieke locaties instellen (ruimte creëren voor toegankelijkheid en/of ruimtelijke kwaliteit)	1. Minimum pakket	2. Middellange termijn (2028-2032)	voorwaarde: voldoende capaciteit op de juiste locaties	★★☆	★☆☆	☆☆☆	★☆☆
Gefaseerd parkeerplaatsen opheffen	1. Minimum pakket	2. Middellange termijn (2028-2032)	voorwaarde: parkeerdruk in de binnenstad moet het toelaten (na opheffen maximaal 90%)	★★★	☆☆☆	★★★	★★★
Selectieve toegang tot binnenstad voor motorvoertuigen instellen (ruimhartig en laagdrempelig) i.c.m. opheffen tijdvenster voor laden en lossen in de avond (voetgangersgebied wordt alleen vrij toegankelijk tussen 5 en 11 uur)	2. Basis pakket	2. Middellange termijn (2028-2032)	alleen als o.b.v. onderzoek en monitoring blijkt dat andere maatregelen onvoldoende effect sorteren.	★☆☆	★☆☆	★☆☆	★☆☆
Parkeercapaciteit uitbreiden met een extra parkeerdek of garage	2. Basis pakket	2. Middellange termijn (2028-2032)	o.b.v. onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden	☆☆☆	☆☆☆	★★☆	★★★
Nieuwe brug Visbanken aanleggen	3. Luxe pakket	2. Middellange termijn (2028-2032)	alleen als ondernemers financieren	★☆☆	★☆☆	☆☆☆	☆☆☆
Aanpassen inrichting conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad' versnellen	3. Luxe pakket	2. Middellange termijn (2028-2032)	n.v.t.	★★★	★☆☆	★★☆	★★☆
Inrichting straten aanpassen conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad'	1. Minimum pakket	3. Lange termijn (2033 en later)	n.v.t.	★★★	★☆☆	★★☆	★★☆
Gefaseerd parkeerplaatsen opheffen	1. Minimum pakket	3. Lange termijn (2033 en later)	voorwaarde: parkeerdruk moet het toelaten	★★★	☆☆☆	★★★	★★★
Bezoekersparkeren op straat beperken	2. Basis pakket	3. Lange termijn (2033 en later)	alleen als de parkeerdruk in de binnenstad te hoog blijft en er voldoende ruimte is in garages en op parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad	★☆☆	☆☆☆	★★☆	★☆☆
Selectieve toegang tot binnenstad voor motorvoertuigen aanscherpen	2. Basis pakket	3. Lange termijn (2033 en later)	alleen als ruimhartige en laagdrempelige selectieve toegang nauwelijks leidt tot een reductie van verkeersintensiteiten in de binnenstad	★★☆	★★☆	★★☆	★★☆
Nieuwe brug Crabethstraat-Regentesseplantsoen aanleggen	3. Luxe pakket	3. Lange termijn (2033 en later)	alleen als maatregelen op de Kleiweg en Kattensingel onvoldoende effect sorteren voor een betere loop- en fietsverbinding tussen het station en de binnenstad	★★★	★★★	☆☆☆	☆☆☆
Nieuwe brug Lem Dulstraat - Blekersingel aanleggen	3. Luxe pakket	3. Lange termijn (2033 en later)	alleen als uitvoering van het wijkmobiliteitsplan onvoldoende verbetering oplevert voor de Tiendeweg en kruispunt met Karnemelksloot	★★★	★★★	★☆☆	☆☆☆

BIJLAGE 2
ACHTERGRONDDOCUMENT ‘AFWEGING VAN MAATREGELEN’

Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

Achtergronddocument

‘Afweging van maatregelen’

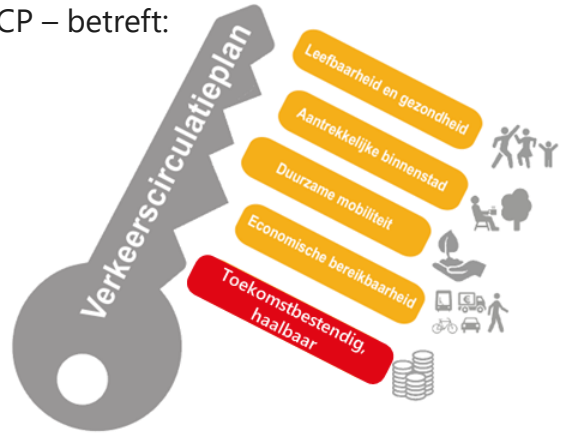


Over dit achtergronddocument

Voorliggend document betreft een **achtergronddocument bij het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad Gouda**. In dit achtergronddocument zijn de opgaven voor de binnenstad op het gebied van mobiliteit samengevat. Deze opgaven zijn opgehaald via enquêtes, ateliers met belanghebbenden en werkgroepen binnen de gemeente. Vervolgens gaat dit document vooral in op de **overwegingen bij alle mogelijke maatregelen** die zijn aangedragen, en die bij kunnen dragen aan het behalen van de doelstellingen voor de binnenstad.

De doelstellingen – afkomstig uit het VCP – betreft:

- Leefbaarheid en gezondheid
- Aantrekkelijke binnenstad
- Stimuleren duurzame mobiliteit
- Economische bereikbaarheid
- Toekomstbestendig en haalbaar



Geclusterd naar drie thema's zijn totaal **32 potentiële maatregelen** beschreven en afgewogen. De drie thema's betreft:

- Ruimte voor lopen en fietsen (voetganger op 1)
- Autoluwe binnenstad
- Parkeervrije grachten

Van de 32 zijn **25 maatregelen kansrijk** beoordeeld, de overige 7 zijn niet kansrijk bevonden. Bij tal van de kansrijke maatregelen zijn randvoorwaarden gesteld, wat er toe kan leiden dat bepaalde maatregelen pas op termijn uitgevoerd gaan/kunnen worden op het moment dat aan de randvoorwaarden wordt voldaan. Per maatregel volgt een inschatting van de effecten en kansrijkheid. Op grijze pagina's is verdiepende info gegeven.

Gegeven de afweging van maatregelen is een **samenhangende en integrale uitvoeringsagenda** opgesteld. De uitvoeringsagenda beschrijft het maatregelenpakket inclusief randvoorwaarden uitgezet in de tijd. Tevens is een lijst met alle maatregelen inclusief een kosteninschatting gegeven. De uitvoeringsagenda is in het hoofdrapport toegelicht.

Samenvatting
Doelen en opgaven per thema

Opgaven m.b.t. lopen & fietsen (1)

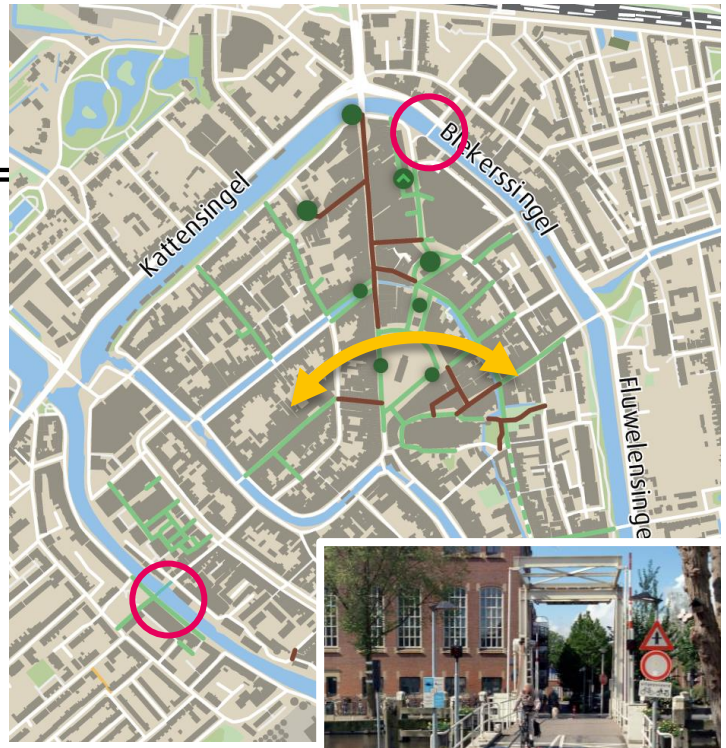
- Meer ruimte voor voetgangers in binnenstad & goede fietsbereikbaarheid
- Ervaren onveiligheid door combinatie wandelaars en (snelle) fietsers/snorfietsen
  - In ‘wandelgebied’: fietsers negeren de regels – moeilijk te handhaven
  - In ‘wandel- én fietsgebied’: hoge snelheid van (snor)fietsers bij een beperkt aantal voetgangers zorgt voor ergernissen en onveilige situaties
  - In ‘gemengd gebied’: onveiligheid door mix autoverkeer en langzaam verkeer
- Onduidelijkheid over regels:
  - <u>waar</u> alleen lopen en waar lopen én fietsen? Versnipperd beeld.
  - <u>wanneer</u> gelden welke regels: venstertijden/winkeltijden.





Opgaven m.b.t. lopen & fietsen (2)

- Conflicten tussen voetgangers en fietsers bij toegangspoorten Binnenstad (bv. Kazernebrug, Guldenbrug etc)
- Missende oost-westverbinding voor fietsers
  - Geen verbinding Turfmarkt-Nieuwe Markt ‘zonder afstappen’
- Toegankelijkheid van de stallingslocaties
- Tekort aan fietsparkeervoorzieningen
- Inclusiviteit: toegankelijkheid voor personen met een beperking (rolstoelen, blinden etc)





Opgaven autoluwe binnenstad

- Aantrekkelijke openbare ruimte
- Meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven, groen en water
- Verbeteren leefbaarheid
  - o.a. invoering zero-emissie stadslogistiek, minder trillinghinder, minder auto's en grote/zware voertuigen, meer fietsen





Opgaven m.b.t. parkeren

Verlagen parkeerdruk in de binnenstad op straat

- parkeerdruk is nu hoog, beperkte ruimte om dit elders op te vangen
- extra verhoging parkeerdruk door ambitie om parkeerplaatsen op straat op te heffen
- geen regie over parkeergarage Bolwerk en Nieuwe Markt





sector	capaciteit	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
binnenstad op straat	1.200	799	1.055	1.178	1.031	1.100	973
Parkeerterrein Klein Amerika	355	142	241	71	320	295	121
Parkeerterrein Schouwburgplein	178	89	160	45	130	157	83
Parkeerterrein Vossenburchkade	147	44	107	15	63	137	15
Parkeergarage Bolwerk	320	48	96	10	160	128	64
Parkeergarage Nieuwe Markt	400	280	292	36	400	220	84
Parkeergarage Station	310	310	155	31	124	140	133
totaal	2.910	1.712	2.106	1.386	**2.228**	2.177	1.473
		59%	72%	48%	**77%**	75%	51%

Groslijst maatregelen wijkmobiliteitsplan binnenstad

Legenda

Groen: mogelijk kansrijke maatregel

Rood: niet-kansrijke maatregel

Groslijst maatregelen

Ruimte voor lopen en fietsen

1. Aanpassen inrichting (voetganger op 1, snelheid temperen)
2. Verduidelijken bebording voetgangersgebied
3. Fietser te gast breder toestaan
4. Uitbreiden fietsparkeercapaciteit
5. Verbeteren toegankelijkheid voor mensen met een beperking
6. Aanleg nieuwe bruggen
7. Fietsparkeren op straat reguleren
8. Verbeteren bestaande bruggen
9. Verkeersveiligheidsmaatregelen Aloysiusschool
10. Uitbreiden voetgangersgebied
11. Snelheidslimiet naar 15km/u in gehele binnenstad
12. Oost-westverbinding voor fietsers door de stad

Autoluwe binnenstad

12. Zero-emissie stadslogistiek
13. Gewichts- en lengtebeperking naar 10 meter en 20 ton
14. Venstertijden laden/lossen vereenvoudigen
15. Zakpalen vervangen door camera's
16. Selectieve toegang motorvoertuigen
17. Last-mile vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking
18. Extra eenrichtingsverkeerstraten
19. Sectorenmodel in binnenstad

Parkeervrije grachten

20. Parkeerverwijssysteem (PRIS) verbeteren
21. Vergunningenplafond binnenstad
22. Prijsbeleid parkeervergunningen en abonnementen
23. Deelauto's faciliteren
24. Uitbreiden reguleringstijden
25. Verplaatsen camperparkeren
26. Verplaatsen touringcarplekken (parkeren en halteren)
27. Uitbreiden parkeercapaciteit
28. Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen
29. Bezoekersparkeren op straat beperken
30. Parkeerregulering in Korte Akkeren
31. Parkeren op afstand

Ruimte voor lopen en fietsen



Kansrijke maatregelen

Aanpassen inrichting (voetganger op 1)

Huidige situatie: een bruisende binnenstad met veel verschillende functies en gebruikers met een weginrichting die daar niet altijd optimaal bij aansluit.

Voorstel: herinrichten van straten in de binnenstad conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad'. Middels meer erfachtige inrichtingen met gelijk niveau (en geen/minder scheiding tussen voetgangersruimte en verkeersruimte) en meer ruimte voor verblijven en groen.

Beoogd effect: meer ruimte voor lopen en fietsen. Voetganger op 1.

Overwegingen:

- Juridisch blijft de snelheidslimiet in nagenoeg gehele binnenstad 30km/h, maar met inrichting wordt lagere snelheid en gewenst gedrag wel gestimuleerd. Geen 15km/h-regime (zie niet-kansrijke maatregelen)
- Herinrichting koppelen aan rioleringswerkzaamheden. Fasering van herinrichting moet nog uitgewerkt worden, prioriteit vanuit mobiliteit:
    - Gebied binnen zakpalen aanpakken om ruimtelijke kwaliteit boost te geven (bezoekers binden)
    - Grachten herinrichten met minder parkeren wanneer hier vanuit sturing in parkeervraag/aanbod ruimte voor ontstaat (zie parkeermaatregelen).
- Het profiel is afhankelijk van gebruik en functies/omgeving

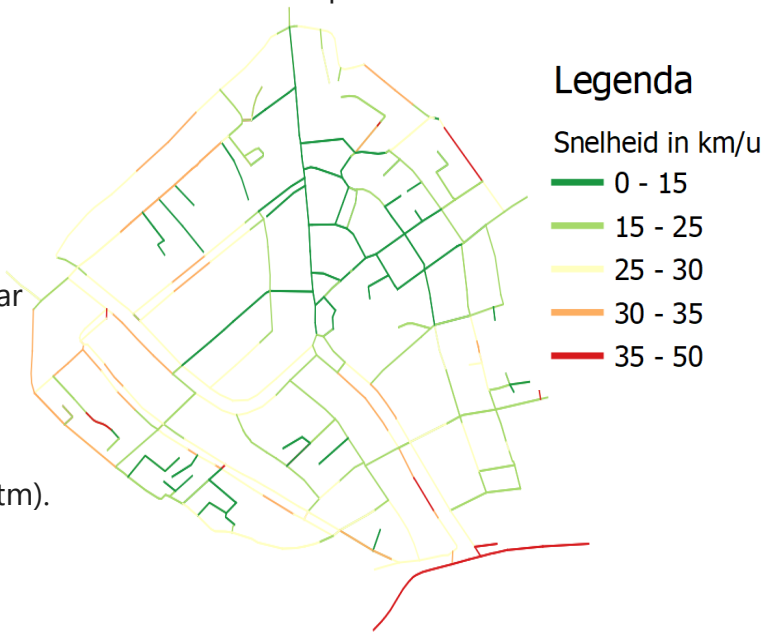


Concept inrichtingsprofiel Lange Tiendeweg

Kansrijke maatregelen

Aanpassen inrichting (snelheid temperen)

V85 snelheid in sep 2021



Huidige situatie: Op veel straten in binnenstad houdt verkeer zich aan de snelheidslimiet, maar er zijn plekken waar klachten zijn van te hard rijden. Er is meer winst te behalen op snelheid met een andere inrichting.

Voorstel: herinrichten van straten in de binnenstad conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad'. Waar mogelijk versmallen naar minimale profiel cf. CROW of erfachtige inrichting op gelijk niveau (enkel bij <1.000mvt.etm).

Beoogd effect: stimuleren van een lagere rijsnelheid bij gemotoriseerd verkeer

Overwegingen:

- Er zijn uitschieters in gereden snelheid op bv. de Westhaven en Houtmansgracht (V85 >35 km/u).
- Ook op langere rechtstanden liggen snelheden (net) boven de 30 km/u zoals op Regentesseplantsoen, Hoge Gouwe, Vest, Nieuwehaven, Turfmarkt, West- en Oosthaven
- Soms zijn rijbanen aan de brede kant, het mag en kan smaller, bv op Westhaven (4,10m) en Oosthaven (4,50m).
- Drempels en plateaus niet wenselijk in binnenstad vanwege trillingen. Per locatie afwegen wie primaire gebruikers zijn: bij veel langzaam verkeer kiezen voor A-niveau. Bij rechtstanden met hard rijdend autoverkeer kiezen voor hoge stoeprand (nadeel voor fietsers) of A-niveau met palen (om snelheid te beperken)
- Breedte minimaal profiel éénrichtingsverkeer auto; éénrichtingsverkeer fiets = 3,40 m
- Breedte minimaal profiel éénrichtingsverkeer auto; tweerichtingsverkeer fiets = 3,85 m
- Breede minimaal profiel tweerichtingsverkeer auto; tweerichtingsverkeer fiets = 4,80 m

Randvoorwaarde: Historische inrichting behouden, geen verkeerstechnische inrichting wenselijk

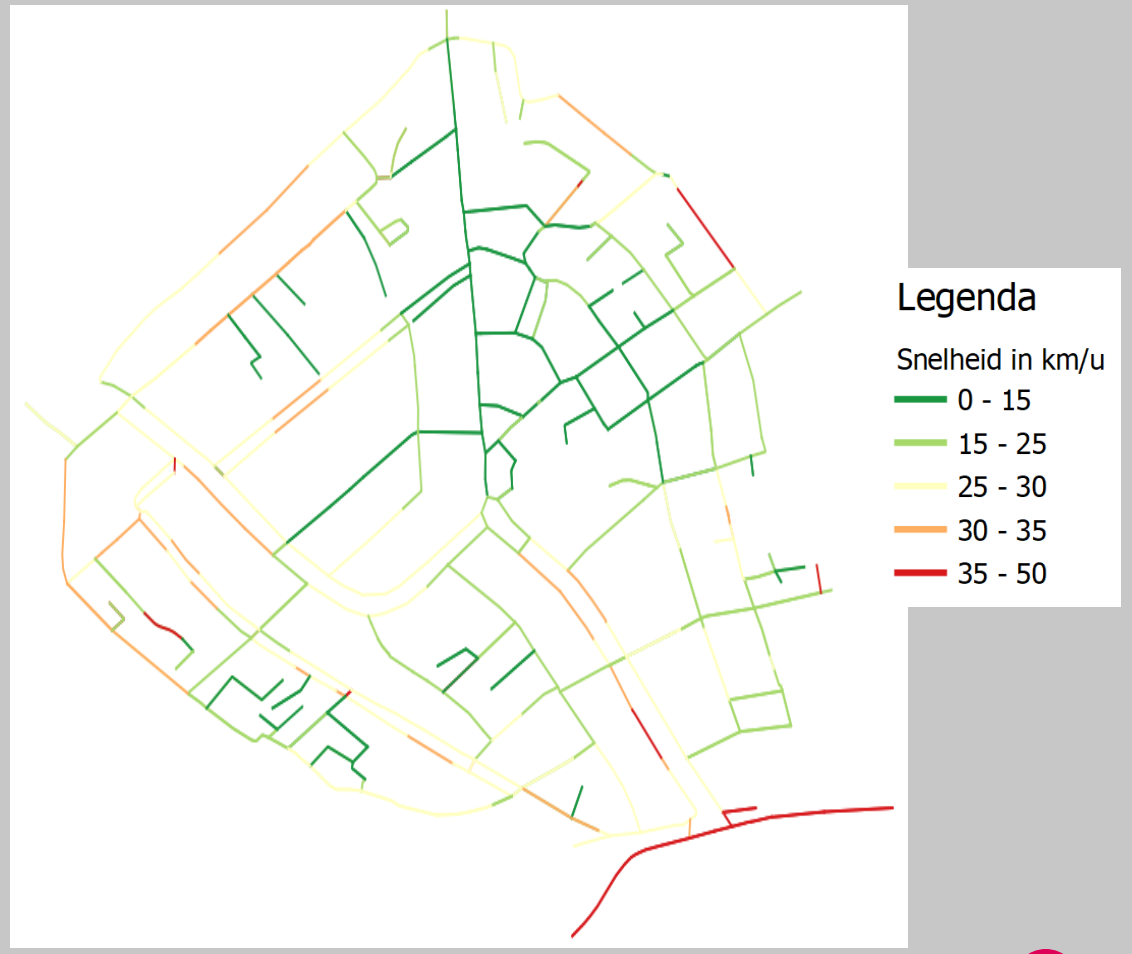
Rijbaan Oosthaven is 4,5 m, waar 3,85 m volstaat



Huidig snelheidsgedrag o.b.v. floating-car-data

- De V85 is de snelheid waar 85% van de weggebruikers onder blijft, maar dus ook 15% van de weggebruikers boven zit.
- Op veel straten ligt de V85 onder de 30 km/u. Veel automobilisten houden zich dus aan de snelheidslimiet.
- Op Westhaven en Houtmansgracht V85 boven de 35 km/u
- Maar ook elders wel overschrijdingen van de limiet, vaak de wat langere rechtstanden
  - Regentesseplantsoen, Nieuwehaven, Turfmarkt, Vest, Conventstraat, Raam, Hoge Gouwe
- V85 zegt niet alles, er kan sprake zijn en blijven van excessen: de enkele weggebruikers die roekeloos en fors te hard rijden

V85 snelheid in september 2021



Mogelijkheden om lagere snelheid te stimuleren

- Snelheidsreductie vooral door inrichtingsmaatregelen
  -> Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad
- Drempels niet wenselijk vanwege trillingen (slechte fundering)
- Chicanes / horizontale remmers vaak niet handig vanwege inrichting grachten, en niet wenselijk vanwege cultuurhistorische uitstraling
- Mogelijkheden:
  - smallere rijbaan/rijloper, waar mogelijk erfinrichting (<1.000 mvt/etm)
- Voorbeeld West- en Oosthaven
  - Rijbaan is meer dan 4,50 m. breed, terwijl het minimum 3,85 meter is.
  - Daarentegen is het trottoir smaller dan wordt voorgeschreven (niet handig voor scootmobielen, rolstoelen)
  - Rijloper kan dus smaller met extra ruimte voor voetganger (mogelijk kansen voor looproute langs gracht)

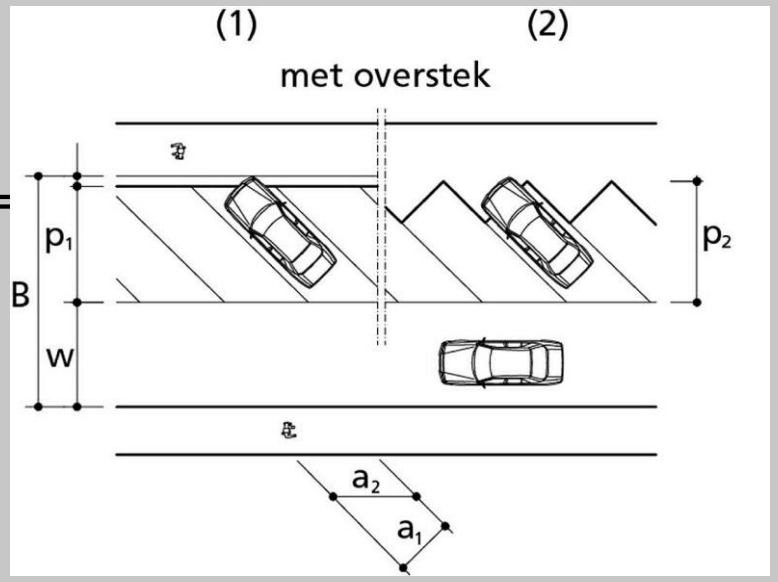
Oosthaven, Gouda (> 4,5 m breed)



Smallere rijloper en extra parkeercapaciteit door haaksparkeren langs grachten

- Idee: haaksparkeren om parkeercapaciteit te vergroten en rijbaan te versmallen (en snelheidsgedrag te beïnvloeden), eventueel ook om elders parkeren vrij te spelen.
- Ter vergelijking:
  - Herengracht Amsterdam heeft 30 haakse parkeerplaatsen over 170 meter
  - Oosthaven Gouda heeft 30 langsparkeerplaatsen over 240 meter
  - Haaksparkeren kan in potentie 40% meer parkeren opleveren (of delen vrij maken)
- Bij 30^0 gestoken vakken geldt: p2 = 4,15; w = 3,85; B = 8 meter (excl. loopruimte). Bij 45^0 of 60^0 gestoken vakken is nog meer breedte nodig, 30^0 is smalste oplossing.
- Op Oosthaven is circa 9 meter beschikbaar tussen gracht en gevel, dat is te weinig om haaksparkeren goed in te passen. Voetgangersruimte wordt te smal. 1 meter is te krap, zeker voor personen met een beperking en de ambitie 'Voetganger op 1'.
- Uiteindelijk is de ambitie parkeervrije grachten en voetganger op 1. Een herinrichting is kostbaar, inrichting ligt vaak voor 20-30 jaar vast. Dit idee staat dan ook haaks op de ambitie om parkeren in binnenstad te verminderen.

Maatvoering haaksparkeren conform CROW

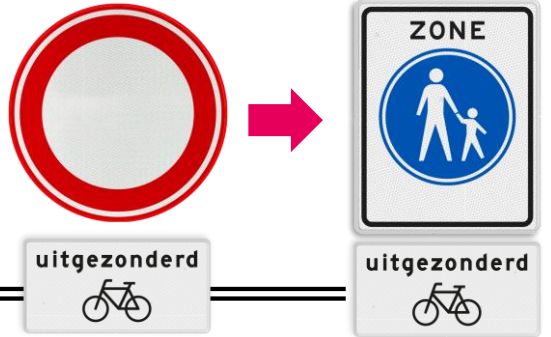


Herengracht, Amsterdam (rijbaan 3,85 m en totaal 9,6m)



Kansrijke maatregelen

Verduidelijken bebording voetgangersgebied



Huidige situatie: onbegrip en (bijna) conflicten tussen voetgangers en (snor- en brom)fietsers door onduidelijke bebording van het gebied binnen de zakpalen.

Voorstel: bord G07zb 'voetgangersgebied' i.p.v. C01 'gesloten voor alle verkeer'. I.c.m. onderbord " toegestaan, bromfietsen niet".

Beoogd effect: Bord 'Voetgangersgebied' staat vriendelijker en benadrukt dat de voetganger de dominante gebruiker van het gebied is. Dat zal ook fietsers meer stimuleren hun gedrag aan te passen en meer rekening te houden met de voetganger.

Overwegingen

- Bord 'Gesloten voor alle verkeer' minder duidelijk dan bord 'Voetgangersgebied'.
- Onderbord "uitgezonderd " zondert ook snorfietsers uit. Bromfietsen zijn niet toegestaan. Weinig mensen weten dit. Fiets-symbool is op straat wel begrijpelijker dan tekst (lastiger leesbaar vaak).
- Verbieden van snorfiets sorteert beperkt effect door kleine verschillen met elektrische fietsen (bv. fatbikes). Probleem is niet perse/alleen snorfiets, maar ook snelle fiets. Verder is de verwachting dat snorfietsgebruik wordt getemperd door landelijke helmplicht, dit kan voor verschuiving naar e-bikes/fatbikes zorgen.
- Waar nodig versterken met 'fietser te gast'-bord (bv. op Agnietenstraat, Tiendeweg en Groenendaal)
- Deze maatregel past ook bij verschillende stegen in de binnenstad waar de bebording uit een geslotenverklaring met onderbord bestaat (bv. op Lange Dwarsstraat, Stoofsteeg en Vrouwesteeg)
- Er is geen feitelijke verandering van de situatie, maar het brengt wel kosten met zich mee.





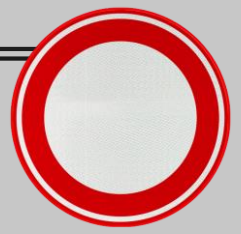
Bebording Agnietenstraat



Bebording Korte Tiendeweg

Verdieping op verkeersborden

Wie hebben toegang?

	C1	C12	C6	C7	G7zb	met OB54	met OB52	
								
Vrachtauto's	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Personenauto's	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗
Motoren	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Bromfietsers max. 45 km/u	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗
Snorfietsers max. 25 km/u	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗
Fietsers	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
Voetgangers	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Kansrijke maatregelen

Fietser te gast breder toestaan (1)



Huidige situatie: de regulering van fietsen in de drukke winkelstraten sluit niet goed aan op het druktebeeld. Dit vergroot de kans op overtredingen en beperkt fietsers onnodig. Beide zorgt voor frustraties, zowel bij de voetganger als bij de fietser.

Voorstel:

- Verruimen van tijden waarop gefietst mag worden:
  Huidige situatie: winkelopeningstijden (ca. 9:00 - ca. 18:00 uur en op koopavonden tot 21:00 uur)
  Voorstel: vaste en kortere tijden (11-18 uur) waarbinnen snor-, brom- en reguliere fietsen worden geweerd in drukke/smalle straten: Kleiweg, Kleiwegstr., Nieuwstr, Korte Groenendaal en Korte en Lange Tiendeweg (deels), aangevuld met Lange Groenendaal.

Beoogd effect: de binnenstad toegankelijker maken voor de fiets met behoud van voetgangersruimte wanneer dit gewenst is.

Overwegingen (1):

- Venstertijden voor fietsers zijn onvermijdelijk in de drukke/smalle straten: geen verbod zorgt voor conflicten tijdens piekmomenten en altijd een verbod zorgt voor grootschalige overtreding van de regels en een grote barrière in het binnenstedelijk fietsnetwerk.
- Winkelopeningstijden zijn geen goede maat: ‘s morgens en ‘s avonds is het in de meeste gevallen rustig genoeg om voetgangers en fietsers beide toe te staan. Nu zijn er veel overtredingen van fietsers op deze momenten.
- Het huidige gebied waar je tijdens winkelopeningstijden niet mag fietsen sluit aan bij de richtlijnen om buiten de piekmomenten voetgangers en fietsers wel te mengen. Vanuit uniformiteit met de Korte Groenendaal en de wens vanuit ondernemers wordt ook de Lange Groenendaal fietsvrij tussen 11 en 18 uur.

Kansrijke maatregelen

Fietser te gast breder toestaan (2)

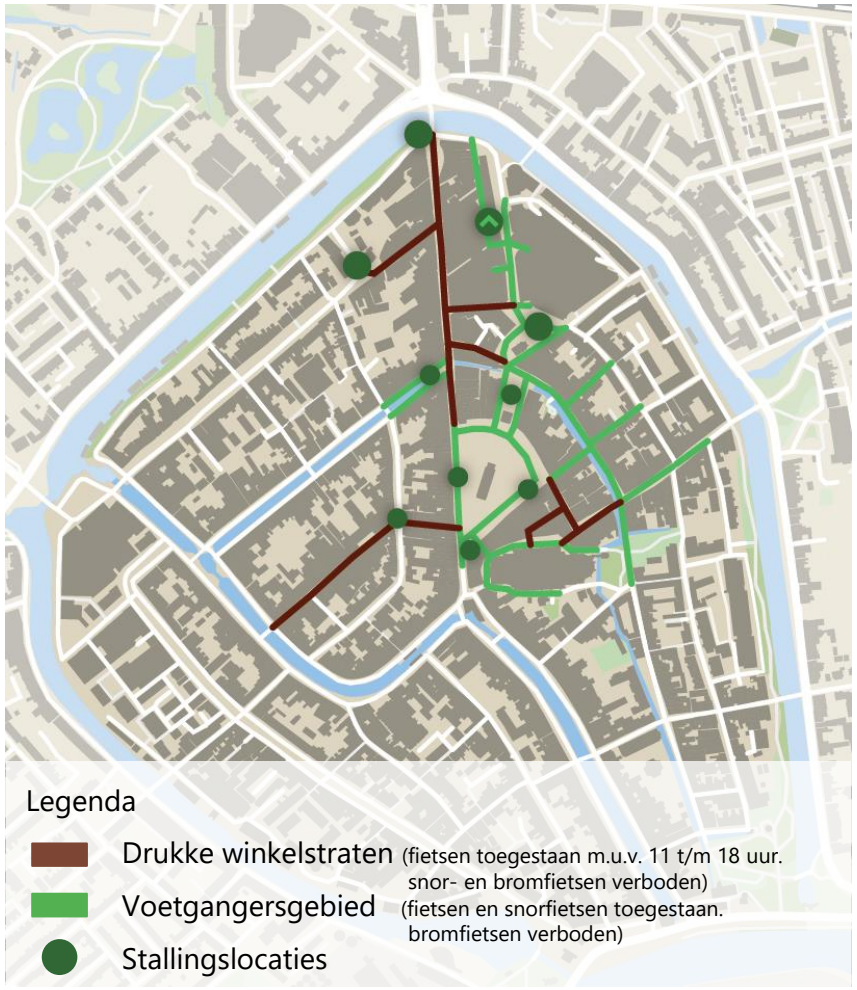
Overwegingen (2)

- Zelfregulering en aanvullende gedragsbeïnvloeding op de Markt tijdens markten en evenementen. De markt is een schakel in het lokale fietsnetwerk van de binnenstad en biedt gelegenheid voor runshoppers (vb. AH). De zelfregulering gaat vanwege de beschikbare ruimte in de praktijk al vrij goed, waardoor toepassing van venstertijden hier niet noodzakelijk is. Als het drukker wordt met voetgangers op de markt moeten fietsers wel hun gedrag aanpassen.
- We zien geen aanleiding om de regels in de stegen aan te passen. De opgave speelt met name in winkelgebied zelf. De stegen zijn veelal te krap om ook fietsers toe te staan.

Randvoorwaarden: handhaving blijft nodig.







Huidige situatie kernwinkelgebied



C01-bord



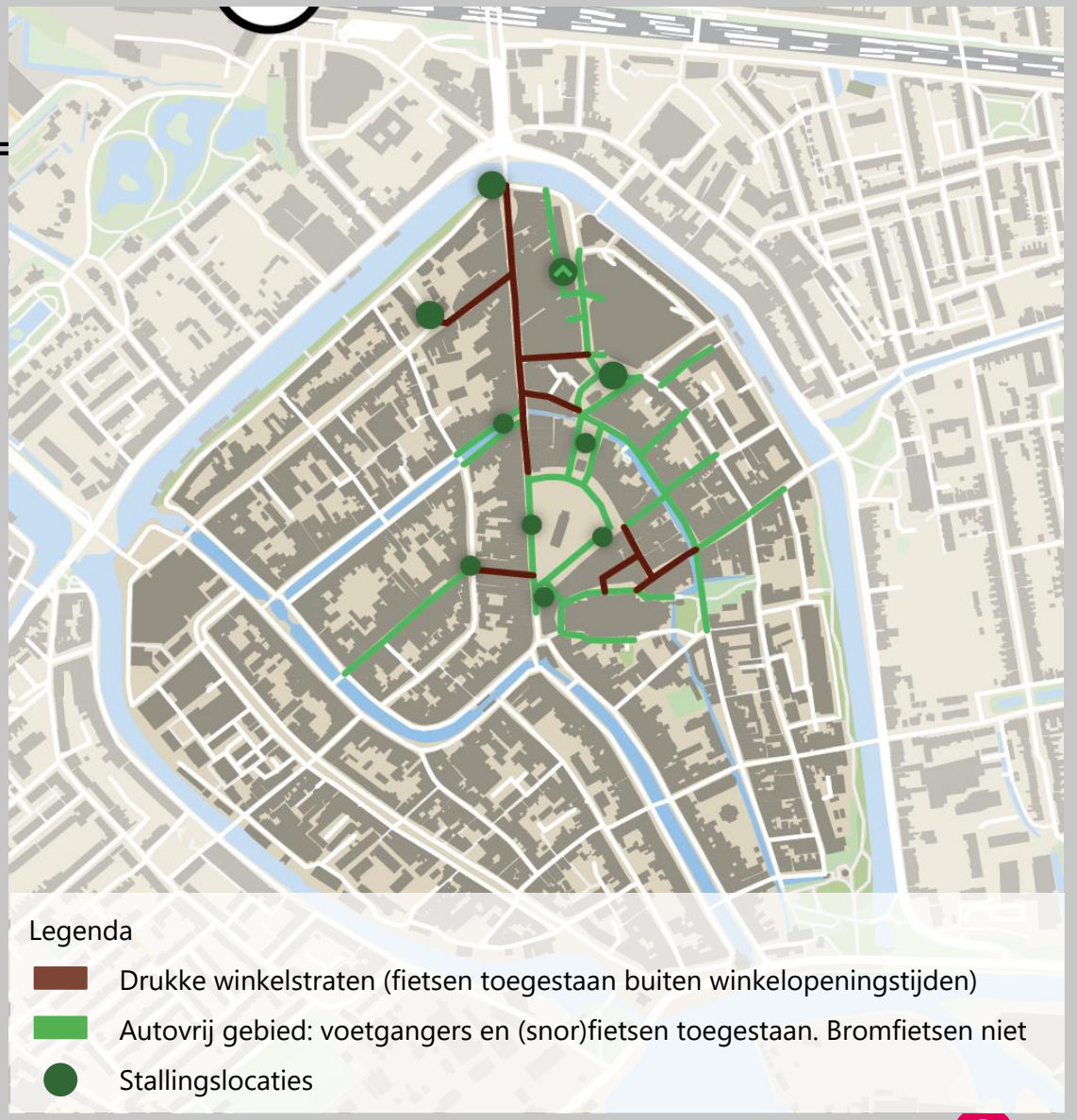
G07zb-bord

Zakpalen-gebied (groen & bruin)

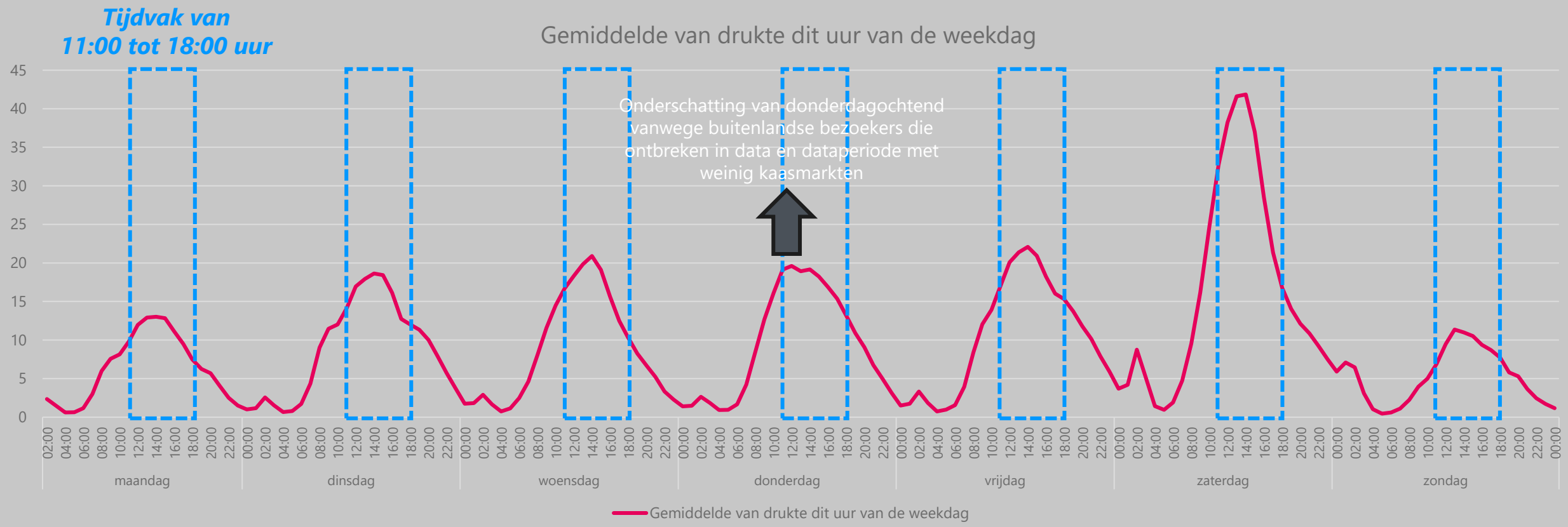
- Altijd toegang voor voetgangers, fietsers en snorfietsen
- Tijdens venstertijden autoverkeer toegestaan
- Geen toegang voor bromfietsen, wel voor snorfietsen

Deel van kernwinkelgebied (bruin)

- Altijd toegang voor voetgangers
- Tijdens venstertijden autoverkeer toegestaan
- Tijdens winkelopeningstijden fietsers toegestaan
- Geen toegang voor snor- en bromfietsen



Indicatie bezoekersverloop in binnenstad Gouda

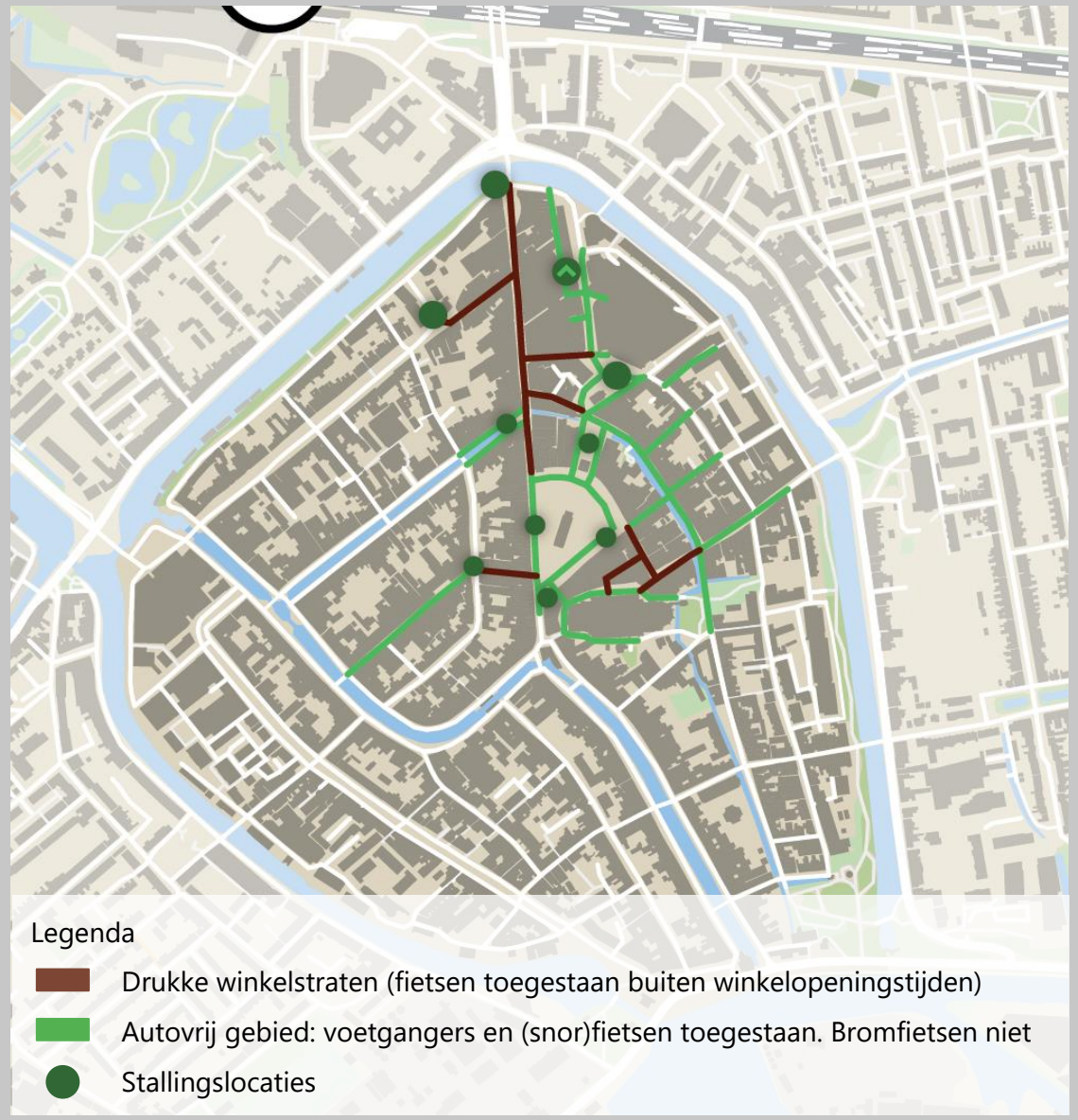


Wat zegt de richtlijn over mengen fietser-voetganger?

Richtlijn CROW Fietsberaad – op drukste uur



Huidige situatie



Afweging van verschillende opties voor fietser te gast in het voetgangersgebied

	Optie	Waar	Wanneer	Afweging
1	Fietser te gast In 100% van het zakpalengebied	Fietsen toegestaan binnen zakpalengebied	Altijd	Tijdens piekmomenten conflicten tussen voetgangers en fietsers in winkelgebied. Zeer goede doorwaadbaarheid binnenstad per fiets.
2	Fietser te gast In 90% van het zakpalengebied	Fietsen toegestaan binnen zakpalengebied	Altijd fietsen	Tijdens piekmomenten conflicten tussen voetgangers en fietsers op Korte Groenendaal, Korte en (deel van) Lange Tiendeweg. Goede doorwaadbaarheid binnenstad per fiets.
		Fietsen verboden op Kleiweg en Kleiwegstraat	Tussen 11:00 en 18:00 uur	
3a	Fietser te gast In 80% van het zakpalengebied	Fietsen toegestaan binnen zakpalengebied	Altijd	Beperkte conflicten tussen voetgangers en fietsers in winkelgebied. Redelijke doorwaadbaarheid binnenstad per fiets (meer tijden om te kunnen fietsen dan huidige situatie)
		Fietsen verboden op Kleiweg, Kleiwegstraat, Korte Groenendaal, Korte en (deel van) Lange Tiendeweg	Tussen 11:00 en 18:00 uur	
3b	Fietser te gast In 80% van het zakpalengebied	Fietsen toegestaan binnen zakpalengebied	Altijd	Huidige situatie: overtreding fietsverbod in winkelgebied tijdens rustige uren. Matige doorwaadbaarheid binnenstad per fiets vanwege lange winkelopeningstijden
		Fietsen verboden op Kleiweg, Kleiwegstraat, Korte Groenendaal, Korte en (deel van) Lange Tiendeweg	Tijdens winkelopeningstijden	
4	Fietser te gast In 70% van het zakpalengebied	Fietsen toegestaan binnen zakpalengebied	Altijd	Beperkte conflicten tussen voetgangers en fietsers in winkelgebied. Matige doorwaadbaarheid binnenstad per fiets tijdens markt en evenementen.
		Fietsen verboden op Kleiweg, Kleiwegstraat, Korte Groenendaal, Lange Groenendaal	Tussen 11:00 en 18:00 uur	
		Fietsen verboden op Markt	Tijdens markt en evenementen	
5	Solitair voetgangersgebied Geen fietsers in 100% van het zakpalengebied	Fietsen verboden binnen zakpalengebied	Altijd	Geen conflicten tussen fietsers en voetgangers. Geen doorwaadbaarheid binnenstad per fiets.

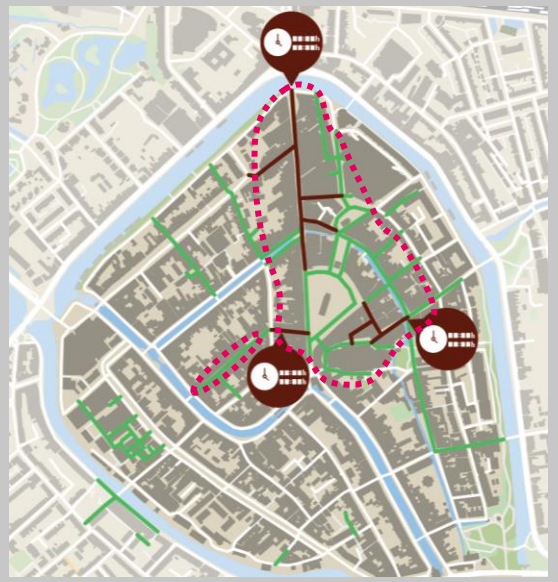
Mogelijke opties voor menging fietser-voetganger binnenstad



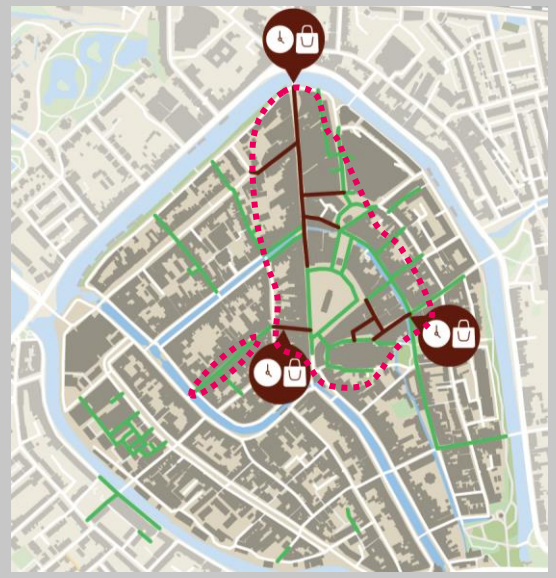
1. Fietser te gast in 100% van het zakpalengebied.



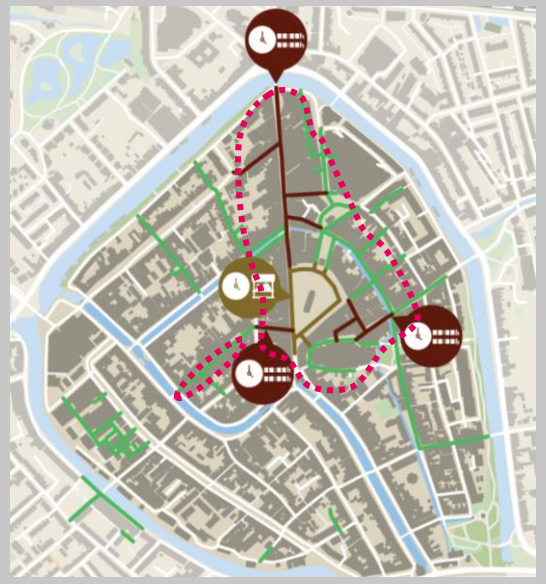
2. Fietser te gast in 90% van het zakpalengebied.



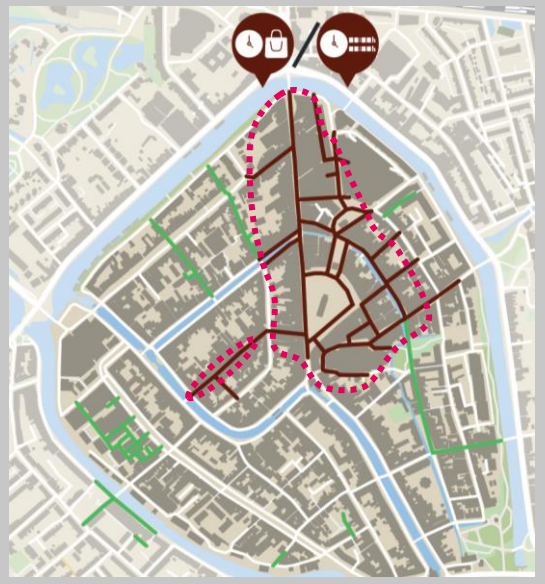
3A. Fietser te gast in 80% van het zakpalengebied



3B. Fietser te gast in 80% van het zakpalengebied (huidige situatie)



4. Fietser te gast in 70% van het zakpalengebied



5. Fietser te gast in 0% van het zakpalengebied

Legenda

- Voetgangersgebied (fietsen niet toegestaan, uitgezonderd op bepaalde momenten)
- Gebied voor voetgangers en (snor)fietsers
- Zakpalengebied

Voorstel optie 3A met aanvullende maatregel:
Toevoegen Lange Groenendaal aan voetgangersgebied vanwege gelijk karakter met Korte Groenendaal.

Kansrijke maatregelen

Uitbreiden fietsparkeercapaciteit

Huidige situatie: een tekort aan (geschikte) fietsparkeerplekken op en rond de Markt en veel wildgeparkeerde fietsen in het zakpalengebied.

Voorstel: Maatregelen uit het fietsparkeerplan uitvoeren om fietsparkeren in binnenstad te verbeteren:

- beter organiseren: vindbaarheid stallingslocaties, gedragscampagne
- capaciteit uitbreiden: extra nietjes, pop-upstalling Achter de Waag en bestaande stallingen uitbreiden
- nieuwe inpandige stallingslocaties:
    - tussen Nieuwe Markt en Markt
    - nabij Zeugstraat – Lange Tiendeweg
- extra fietsparkeerplekken nabij Donkere sluis/Hoornbrug door opheffen van autoparkeerplaatsen
- monitoren fietsparkeren en waar nodig actie ondernemen conform ambitie fietsparkeerplan:
    - De fietsparkeervoorzieningen worden optimaal benut, bij een bezetting van meer dan 85% wordt aanvullende capaciteit gerealiseerd.
    - Het aantal foutgeparkeerde fietsen is in 2030 met minimaal 50% verminderd ten opzichte van 2021

Beoogd effect: verbeteren kwaliteit fietsenstallingen, minder wildparkeren, meer ruimte om te lopen en betere toegankelijkheid voor personen met een beperking

Overwegingen:

- Eerst voldoende fietsparkeercapaciteit organiseren, daarna overwegen om fietsparkeren op straat meer te reguleren door fietsparkeerverboden in te voeren (zie maatregel ‘fietsparkeren reguleren’)



Markt/Kleiweg nabij AH



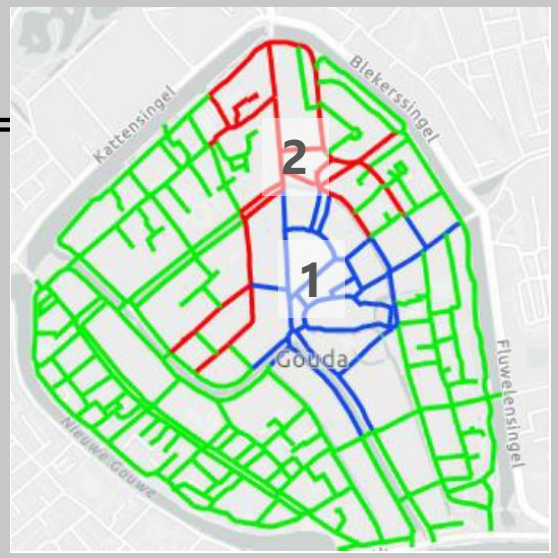
Zeugstraat-Lange Tiendeweg

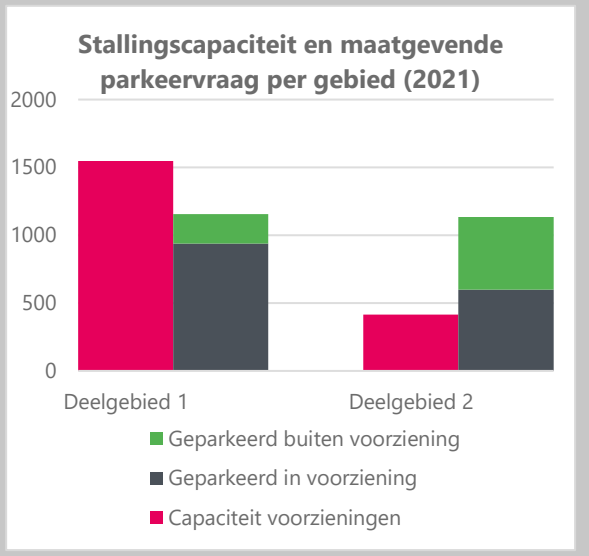


Nieuwe Markt

Huidige fietsparkeerdruk in binnenstad en uitbreidingsopties

- In het winkelgebied is vooral fietsparkeeroverlast tijdens winkeltijden en evenementen (m.n. zaterdagen en donderdagen). Oplossingen moeten gericht zijn op doelgroepen die komen voor ‘Winkelen’ of ‘Cultuur & Recreatie’. Niet iedere fietsparkeer-voorziening is geschikt voor alle doelgroepen (zie tabel).
- Fietsnietjes zijn voor alle doelgroepen geschikt.
- Bewaakte (pop-up) stallingen zijn goede oplossingen voor winkelpubliek en toeristen tijdens piekmomenten.
- Fietsparkeervakken zijn een eenvoudige en flexibele oplossing:
  - Voordeel: bij geen gebruik is de ruimte voor de voetganger of andere invulling (terrassen, evenementen etc.). Passend bij Achter de Waag
  - Nadeel: parkeervak mag (ook tijdelijk) niet ten koste gaan van ruimte voor voetgangers. In veel gevallen zijn nietjes dan een betere oplossing.





Tabel 14: geschikte fietsparkeervoorzieningen per gebiedsfunctie

Gebiedsfunctie / Parkeervoorziening	Winkelen	Cultuur, horeca en recreatie	Wonen	Werken
Op straat				
Nietje				
Parkeervak				
Trommel				
Vlonder				
Geclusterd				
Bewaakt buiten*				
Bewaakt binnen*				
Wijkhub				
Pop-up stalling				

** Waarbij de eerste 24 uur gratis* | Legenda: Ideaal, geschikt, mogelijk, ongeschikt

Kansrijke maatregelen

Verbeteren toegankelijkheid voor mensen met een beperking

Huidige situatie: obstakels op straat (verkeersbord, fout geparkeerde fietsen, reclameborden) en slecht onderhoud aan de bestrating belemmeren personen met een beperking op sommige locaties.

Voorstel: Bij herinrichting van straten aandacht voor toegankelijkheid voor mensen met een beperking

- Inrichting met gelijke niveaus hebben ook voordelen voor deze personen (denk aan oversteekbaarheid). Wel aandacht nodig voor geleiding voor blinden en slechtzienden.
- Brede trottoirs: bij gemengde profielen moet er voldoende ruimte zijn op trottoir voor bijv. rollator, rolstoel, scootmobiel of kinderwagen
- Verzakking wegdek: tijdig repareren (onderhoud)
- Zo min mogelijk obstakels (borden, palen, prullenbakken en ander wegmeubilair)
- Fietsparkeren reguleren en handhaven: fietsparkeren clusteren, waar nodig i.c.m. fietsparkeerverbod (zie maatregel 'fietsparkeren reguleren')

Beoogd effect: verbeteren kwaliteit van de openbare ruimte voor personen met een beperking

Overwegingen: bij de herinrichtingsplannen van straten in de binnenstad conform het Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad is er een belangrijke kans om de toegankelijkheid te verbeteren.



Voorbeeld beperkte ruimte uit Utrecht



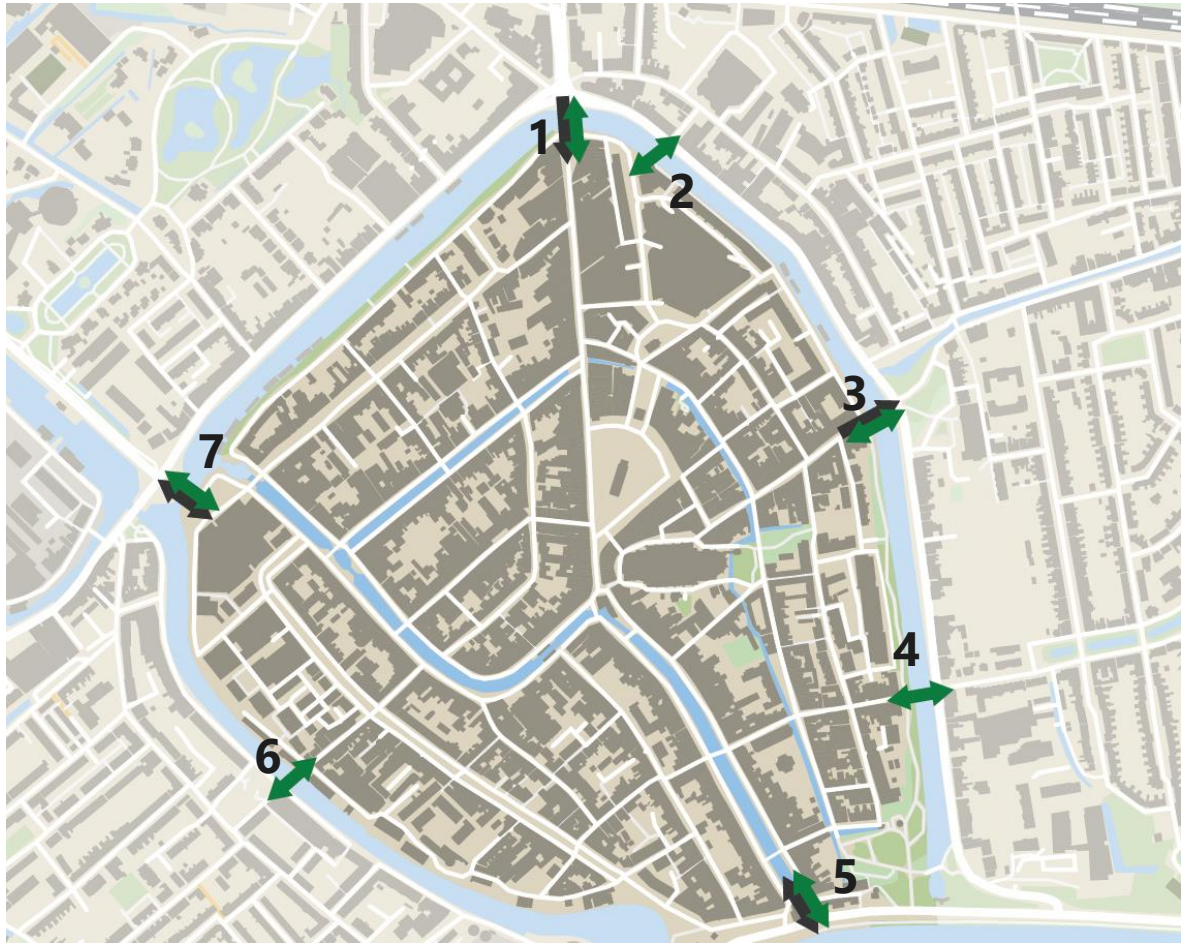
Verzakkingen: een belemmering voor personen met een beperking

Kansrijke maatregelen

Kleinschalige verbeteringen bestaande bruggen (1)







Huidige situatie: de stad heeft 7 toegangspunten voor auto en/of voetgangers en fietsers. Vanwege de beperkte ruimte en de drukte van voetgangers en fietsers op sommige bruggen, zitten voetgangers, fietsers en auto's elkaar soms in de weg.

Voorstel: verbreden of verplaatsen van bestaande bruggen is zeer kostbaar en levert maar beperkte effecten op. Voorstel is dan ook om kleinschalige maatregelen te treffen om bestaande bruggen te optimaliseren, zoals het stroomlijnen van de route over de Kazernebrug naar de Agnietenstraat.

Beoogd effect: verbeteren toegankelijkheid binnenstad voor fietsers en voetgangers

Overwegingen per brug:

1. Kleiwegbrug

- Opstelruimte voor voetgangers en fietsers is aanwezig. Knelpunt is vooral de lange wachttijden. Met de herinrichting van Kleiwegplein wordt dit reeds aangepakt, en verbetert de beleving bij het binnentreden via de noordkant.

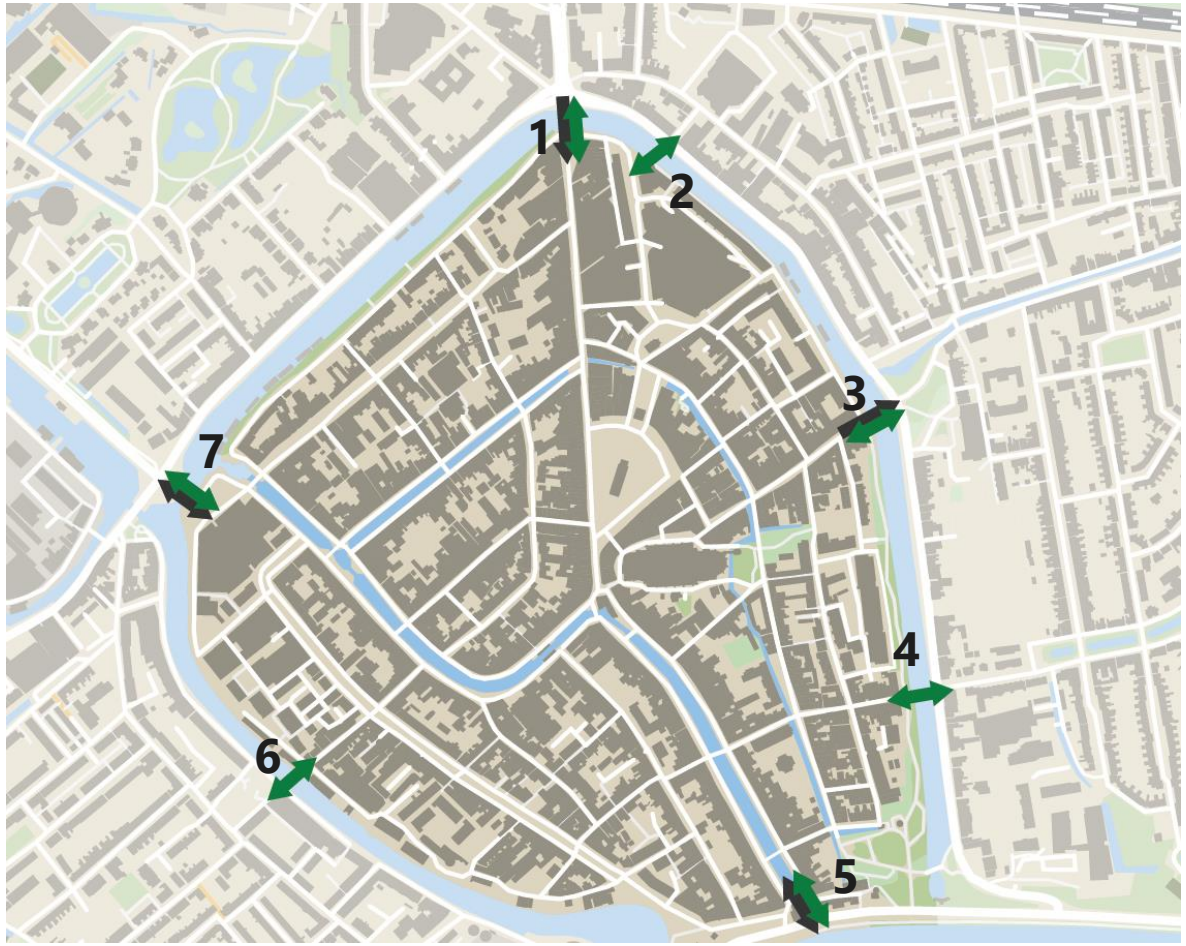
2. Kazernebrug

- Fiets- en looproute over brug is krap en niet vloeiend. Vanaf de brug richting de binnenstad maakt de route een knik en krappe bocht. Ook de opstelruimte aan de zijde van de Blekerssingel is beperkt. Hierdoor ontstaan conflicten bij drukte.
- Uit de bebording wordt nu niet duidelijk dat dit ook voetgangersbrug is.
- Aanpak van brug valt buiten de scope van herinrichtingsproject Agnietenstraat, maar dient daar wel op aan te sluiten.
- Verbreden of verplaatsen van de brug is zeer kostbaar en niet eenvoudig. Wel zijn er kleinschalige aanpassing van brug mogelijk door de knik/krappe bocht te verbeteren.
- Bij herinrichting Blekerssingel aandacht voor opstelruimte bij oversteek.

Kansrijke maatregelen

Kleinschalige verbeteringen bestaande bruggen (2)





3. Tiendewegbrug
- In 2014 vernieuwd met meer ruimte voor lopen en fietsen.
- De oversteeklocatie richting Karnemelksloot is een aandachtspunt bij de herinrichting van de Blekerssingel/Fluwelensingel.

4. Doelenbrug
- Brugdek is in het najaar 2022 opgeknapt.
- Aandacht voor oversteeklocatie bij herinrichting Fluwelensingel.
- Zakpaal is kapot en is duur in onderhoud. Vanuit beheer en onderhoud ligt het voorstel om zakpaal te vervangen door camerahandhaving.

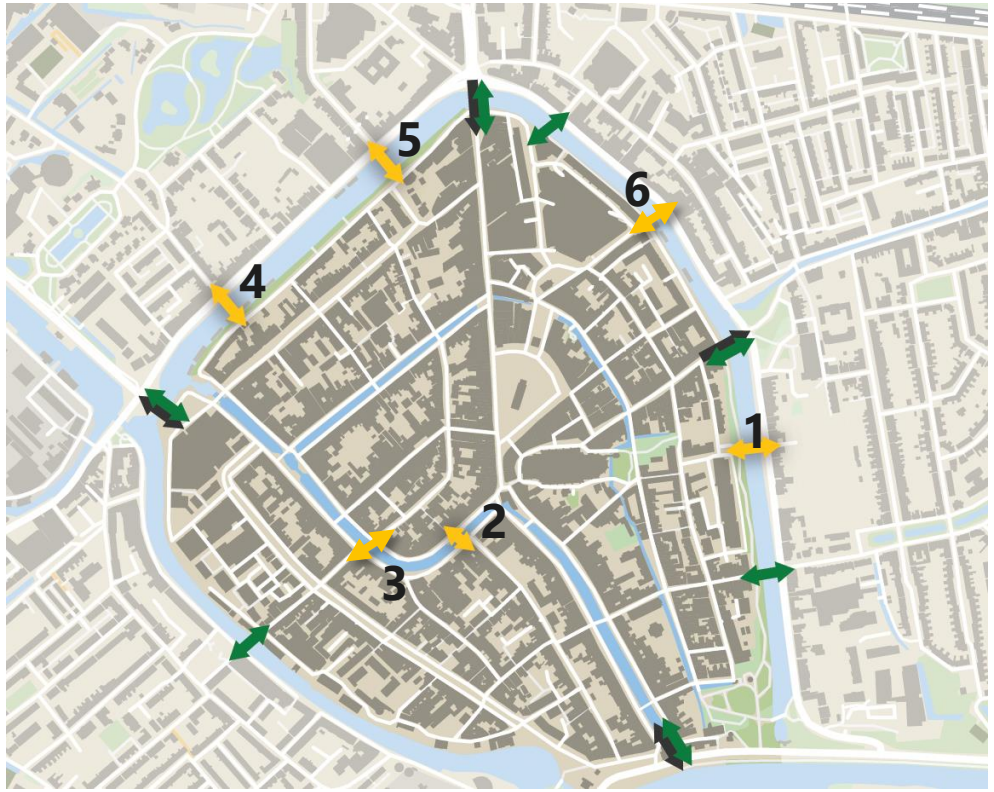
5. Oost en Westhaven
- Betreft geen brug en is vooral een toe- en uitgang voor gemotoriseerd verkeer. Inrichting wordt verbeterd als onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd.

6. Guldenbrug
- Brug is vrij krap, en geen duidelijk onderscheid in voetpad en fietspad. Dit kan voor conflicten zorgen op de brug. Voorstel om bebording te verbeteren: ‘houd rekening met elkaar’ en/of ‘gecombineerd loop- en fietspad’.

7. Pottersbrug
- Is en blijft een drukke invalsroute voor gemotoriseerd verkeer naar binnenstad. Brug zelf is relatief breed. Geen verdere optimalisatiemogelijkheden op het oog.

Kansrijke maatregelen

Aanleg nieuwe bruggen (1)



Huidige situatie: de binnenstad is te voet en per fiets via zeven toegangspunten bereikbaar (groene pijlen op kaart).

Voorstel: er zijn zeven verschillende nieuwe bruggen aangedragen om de bereikbaarheid van de binnenstad voor voetgangers en/of fietsers te verbeteren. Iedere nieuwe brug is apart afgewogen.

1. Voetgangers- en fietsbrug Koepoort-Klein Amerika

Beoogd effect: kortere loopafstand vanaf binnenstad naar parkeerterrein Klein Amerika

Voorstel: in plaats van aanleg brug, investeren in toegankelijkheid Klein Amerika via huidige verbindingen (Doelenbrug en Tiendewegbrug) en realiseren van fietsvoorzieningen nabij Klein Amerika

Overwegingen (1)

- Het zuidoosten van de binnenstad is het meest geschikt voor grootschalig bewonersparkeren op Klein Amerika. Voor dit gebied zijn via de Doelenbrug en Tiendewegbrug reeds goede verbindingen tussen de binnenstad en Klein Amerika.
- Met de komst van de supermarkt bij Klein Amerika wordt het parkeerterrein ook aan de zuidzijde ontsloten. Dit verkort de loopafstand via de Doelenbrug.

Kansrijke maatregelen

Aanleg nieuwe bruggen (2)

Overwegingen (2)

- De landschappelijke inpassing van een nieuwe brug is uitdagend. Dit vraagt een aantrekkelijke aanlanding op de Fluwelensingel en Koepoort en behoud van de cultuurhistorische waarde van de singel (stadsgezicht)
- De loopafstand naar richting de Markt en Sint-Jan levert met deze verbinding nauwelijks afstandswinst op. Voor bezoekers zal deze brug geen toegevoegde waarde hebben en eerder een nadeel zijn voor ondernemers langs de Lange Tiendeweg als minder bezoekers via de winkelroute lopen.

Financiële consequentie: Aanleg nieuwe brug is zeer kostbaar en beoogd positief effect is onvoldoende, gezien de reeds bestaande verbindingen.

2. Permanente voetgangersbrug Visbanken

Beoogd effect: nieuwe voetgangersverbinding tussen Peperstraat en Vissteeg en mogelijkheden voor terrasuitbreiding.

Voorstel: brug afwegen in samenspraak met horecaondernemers (Kamphuisen en Brunel) en omwonenden. Uit gemeentelijke enquête over uitbreiding van terrassen komt de wens om de brug die er tijdelijk was in permanente vorm aan te leggen.

Overwegingen:

- Brug zorgt slechts voor beperkte afstandswinst, en zal maar beperkt gebruik opleveren. Zorgt wel voor een verfijning van het voetgangersnetwerk, maar winst voor doorwaadbaarheid is gering. Geeft wel nieuwe mogelijkheden voor toeristische wandelroutes door de binnenstad.
- Sinds corona ligt er een tijdelijke wandelbrug voor uitbreiding van de terrassen. Permanente brug met name voor de horeca van waarde. Onderzoek financiering door lokale horeca-ondernemer.

Financiële consequentie: kosten niet bekend. Behoud tijdelijke brug is ook een mogelijkheid.



Aquarel van Visbanken uit ca. 1850

Kansrijke maatregelen

Aanleg nieuwe bruggen (2)



3. Fiets- en voetgangersbrug Aaltje Bakstraat – Achter de Vismarkt

Beoogd effect: een directe oversteek voor fietsers en voetgangers komend vanaf de Guldenbrug richting de binnenstad. De forse stroom fietsers op deze verbindingen hoeven dan niet tegen het autoverkeer in te fietsen op de Lage Gouwe.

Voorstel: niet investeren in deze verbinding.

Overwegingen:

- Aan de brug zullen zeer hoge eisen gesteld worden wat betreft landschappelijke inpassing en behoud van de cultuur-historische waarde van de singel. Mogelijk moeten ook bomen wijken om aanleg mogelijk te maken.
- De nabijheid van de Sint Joostbrug zorgt dat de kosten van deze maatregel niet op zullen wegen tegen de positieve effecten. Het gebruik van deze brug zou een afstandswinst van slechts 100 meter opleveren.

Financiële consequenties: de overbrugging betreft zeker 16 meter, waardoor een brug een zeer kostbare ingreep is, die niet zal opwegen tegen de positieve effecten door de nabijheid van de Sint Joostbrug.

4. Fietsbrug Van Strijenstraat-Regentesseplantsoen:

Beoogd effect: snelle fietsverbinding met binnenstad vanuit noord en oost Gouda.

Voorstel: deze brug niet aanleggen vanwege een beperkt positieve bijdrage aan de fietsbereikbaarheid van de binnenstad

Overwegingen:

- Deze brug zou vooral potentie hebben als de regionale doorfietsroute over de Gouwe (langs het spoor) wordt gerealiseerd. Deze volgt echter een ander tracé.
- De afstandswinst t.o.v. Pottersbrug is beperkt. Hier zijn fietsers minder gevoelig voor dan voetgangers.
- Woonarken en scheepsvaart stellen aanvullende eisen en maken de ingreep extra kostbaar.

Kansrijke maatregelen

Aanleg nieuwe bruggen (3)

5. Fiets- en voetgangersbrug Crabethstraat-Regentesseplantsoen:

Beoogd effect: betere verbinding tussen het station en de binnenstad

Voorstel: deze brug alleen overwegen als maatregelen op de Kleiweg en Kattensingel onvoldoende effect sorteren voor een betere loop- en fietsverbinding tussen het station en de binnenstad.

Overwegingen

- Verbinding tussen centrum en station wordt verbeterd met herinrichting van Kleiwegplein en een knip in de Kattensingel.
- Toegevoegde waarde voor fietsers en voetgangers is in dat geval beperkt door de nabijheid van de Kleiwegbrug.
- Woonarken en scheepsvaart stellen aanvullende eisen en maken de ingreep extra kostbaar.
- Verbinding kan kansrijker worden bij realisatie van de doorfietsroute via het spoor

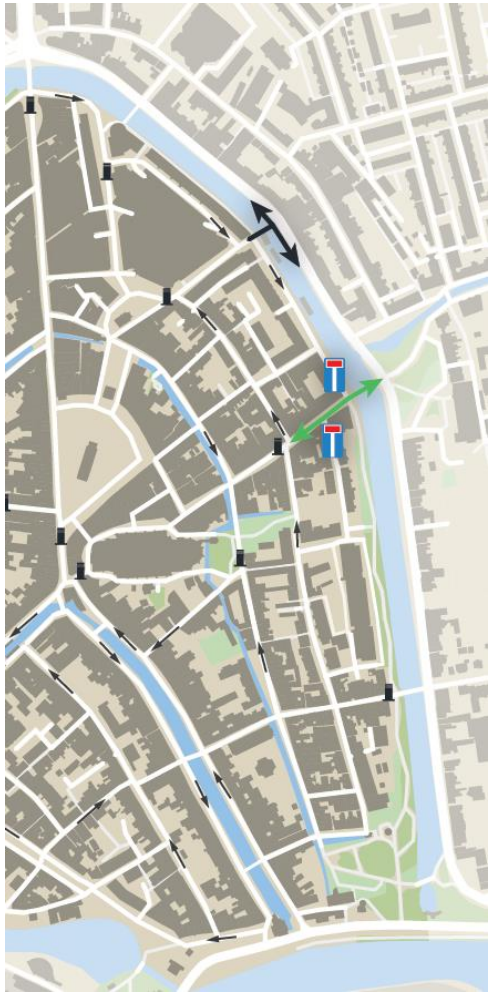
Randvoorwaarde: alleen afwegen wanneer Kleiwegplein na herinrichting een groot knelpunt blijft of doorfietsroute wordt gerealiseerd.

Financiële consequentie: Aanleg nieuwe brug is zeer kostbaar en beoogd positief effect is op korte termijn onvoldoende, ook gezien de beoogde maatregelen rond het Kleiwegplein.

Kansrijke maatregelen

Aanleg nieuwe bruggen (3)





6. Auto- en fietsbrug Lem Dulstraat - Blekersingel

Beoogd effect: ontlasten van de Houtmansgracht en Tiendewegbrug van autoverkeer

Voorstel: deze brug geeft kansen om de kwaliteit van de westelijke entree van de binnenstad te verbeteren voor langzaam verkeer, maar is een te grote investering waarvoor de directe noodzaak ontbreekt. Voorstel is daarom deze brug nader te overwegen als de druk op het kruispunt Tiendeweg-Karnemelksloot toeneemt.

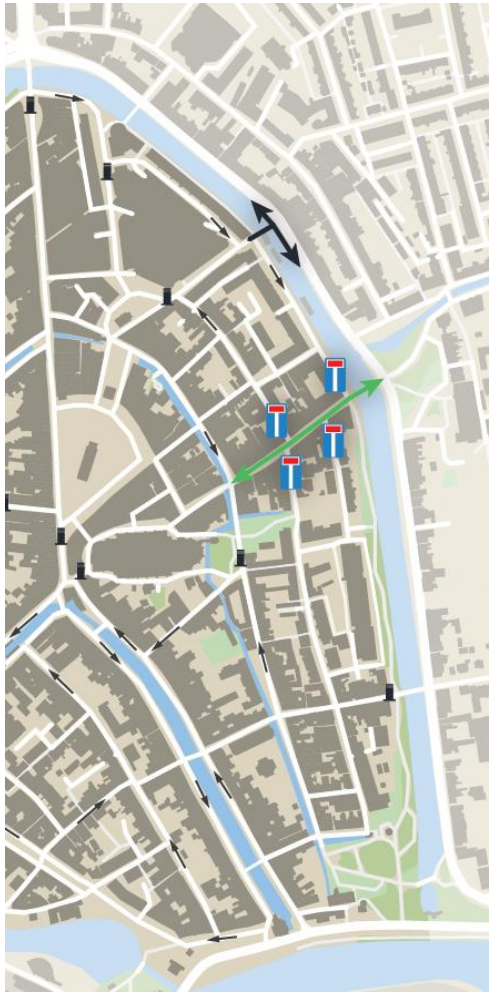
Overwegingen (1):

- De aanleg van deze brug biedt kansen om de Tiendeweg en Tiendewegbrug bij het voetgangersgebied te trekken en deze autoluw in te richten. Dit vergroot de kwaliteit voor voetgangers en fietsers voor deze entree van de stad vanaf Klein Amerika
- Het kruispunt Karnemelksloot-Blekerssingel-Fluwelensingel is aantrekkelijker in te richten.
- Autoverkeer wordt eerder de binnenstad uitgeleid. Ook de verkeersruk op de Houtmansgracht – waar klachten zijn over de verkeersveiligheid en verkeersdrukte - wordt sterk verminderd.
- De Tiendewegbrug is bij de vervanging in 2014 reeds verbeterd voor voetgangers, wat de urgentie voor een nieuwe verbinding vermindert.
- De consequentie is dat de Houtmansgracht en Geuzenstraat deels doodlopende straten worden. In de Geuzenstraat is nauwelijks ruimte om te keren, wat voor een nadere uitwerkingsopgave zorgt om het resterende verkeer goed te regelen.
- De aanlanding op de Blekerssingel vraagt ruimte. Het is niet zeker of dit inpasbaar is.

Kansrijke maatregelen

Aanleg nieuwe bruggen (3)





Overwegingen (2):

- Een extra kruispunt op de Blekerssingel heeft impact op de verkeersafwikkeling van de singels, maar kan ook bijdragen aan een lagere rijsnelheid op deze rechtstand. Dit kan helpen om het toekomstige 30-km/h regime geloofwaardiger te maken.
- De oversteek tussen de Groeneweg-Wilhelminastraat over de Lange Tiendeweg voor autoverkeer kan optioneel ook opgeheven worden om de Lange Tiendeweg geheel autovrij te maken. Dit kan ook de schoolomgeving van de Casimirschool ontlasten, al zijn de verkeersintensiteiten daar al laag (500-1000 mvt/etm). Dit vergroot wel de druk op en afhankelijkheid van de Lange Noodgodstraat als ontsluiting van deze buurt. In geval van calamiteiten zijn er minder vluchtwegen en aanrijdroutes voor hulpdiensten beschikbaar.
- Ook aan deze brug zijn eisen verbonden, zoals de landschappelijke inpassing en toegankelijkheid voor (klein) vaarverkeer.

Financiële consequenties: de aanleg van een dergelijke brug is zeer kostbaar. Ondanks de voordelen die deze brug biedt voor de kwaliteit van de Tiendeweg en het kruispunt met de Karnemelksloot, hebben andere maatregelen een hogere prioriteit. Op lange termijn kan de haalbaarheid nader onderzocht worden.

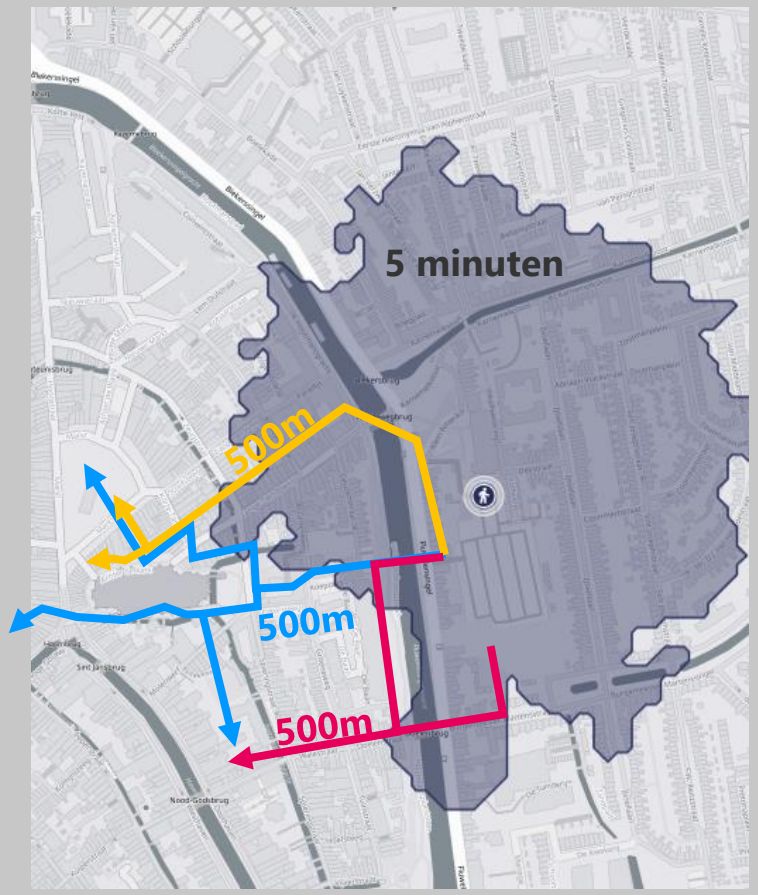
Loopafstanden bij nieuwe bruggen (1)



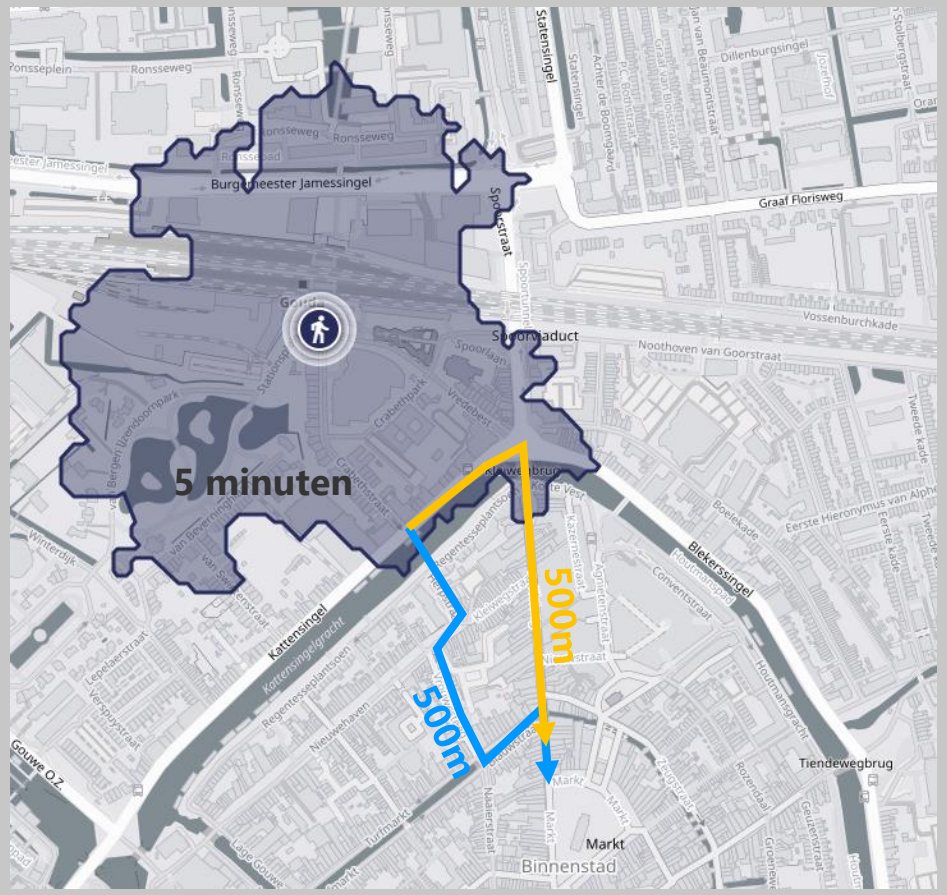
Aanlanding Koepoort



Impressie loopbrug over singels in Breda

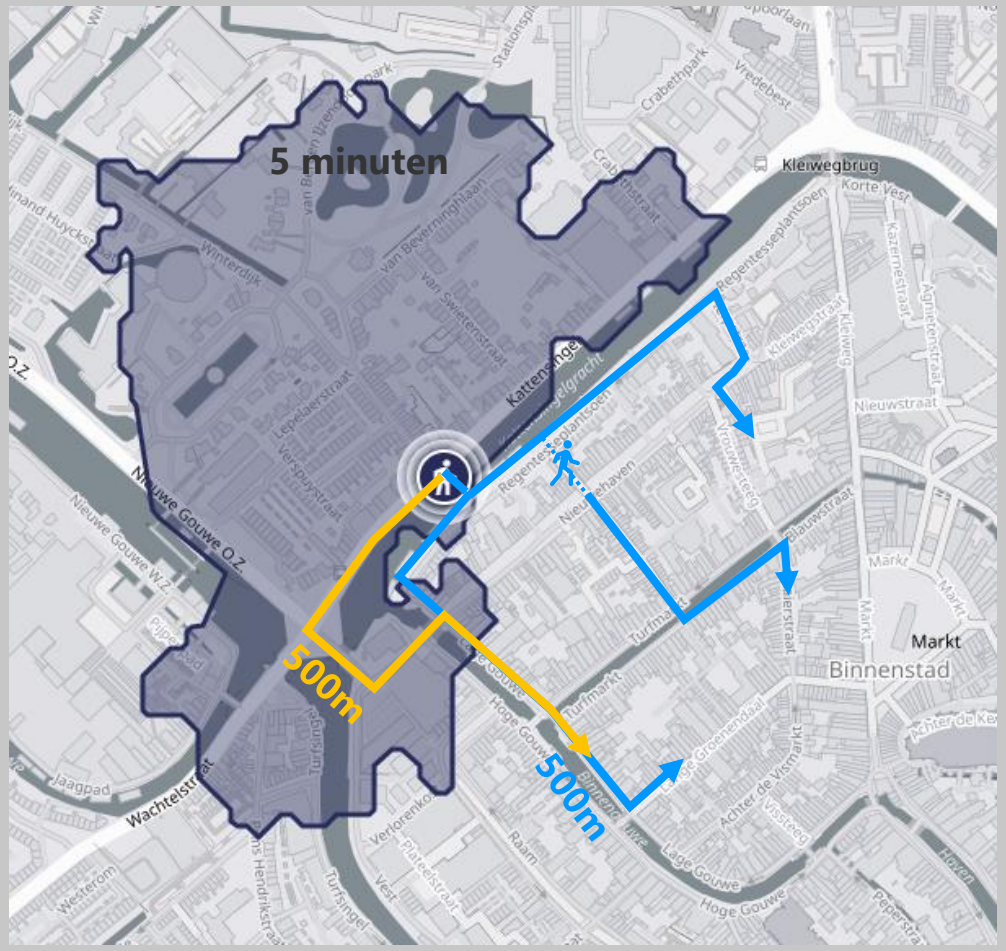


Loopafstanden brug Koepoort-Klein Amerika



Loopafstanden brug Crabethstraat-Regentesseplantsoen

Loopafstanden bij nieuwe bruggen



Fietsbrug Van Strijenstraat-Regentesseplantsoen:



Fiets- en voetgangersbrug Aaltje Bakstraat – Achter de Vismarkt

Kansrijke maatregelen

Fietsparkeren op straat reguleren

Huidige situatie: door te weinig fietsparkeerplekken of slecht vindbare fietsenstallingen worden veel fietsen wild geparkeerd. Dit geeft een rommelig straatbeeld en soms worden ook looproutes geblokkeerd. Fietsers mogen nu overal in de binnenstad hun fiets stallen, behalve op het eerste deel van de Kleiweg, hier geldt een fietsparkeerverbod.

Voorstel: fietsverbod uitbreiden naar andere delen van de binnenstad, zoals de gehele Kleiweg, de Markt, Achter de Waag en Nieuwe Markt. Fietsen stallen mag dan alleen in rekken, vakken of stallingen. Echter, verbod pas invoeren als voldoende alternatieven beschikbaar zijn voor bezoekers om hun fiets te stallen.

Beoogd effect: meer ruimte voor lopen, netter straatbeeld, betere toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking (rolstoel, scootmobiel, slechtzienden)

Voorwaarden: Nu nog niet invoeren. Fietsparkeren eerst goed organiseren en voldoende fietsparkeercapaciteit bieden. Er moet wel een goed alternatief zien alvorens stallen op straat wordt verboden. Na realisatie van de alternatieven invoering overwegen op basis van monitoring en evaluatie.

Overwegingen

- Fietsparkeerverbod met name van belang op locaties waar (foutief) fietsparkeren de doorgang voor personen met een beperking belemmert of voor een zeer rommelig straatbeeld zorg.
- Invoering van fietsparkeerverbod moet in combinatie met goede handhaving en communicatie



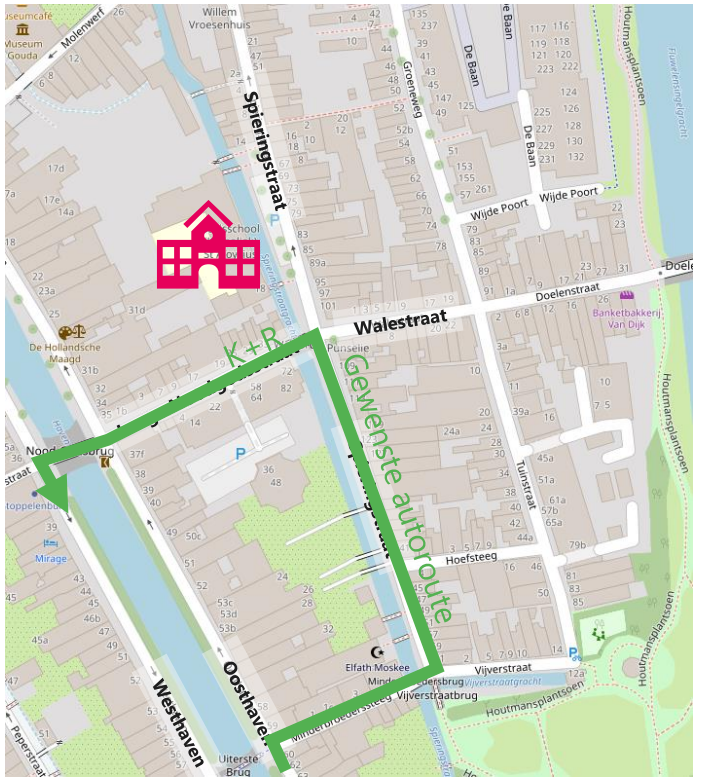
Achter de Waag: een zelfregulerend fietsparkeren



Rembrandtplein Amsterdam: nietjes aan de rand van een gebied met parkeerverbod

Kansrijke maatregel

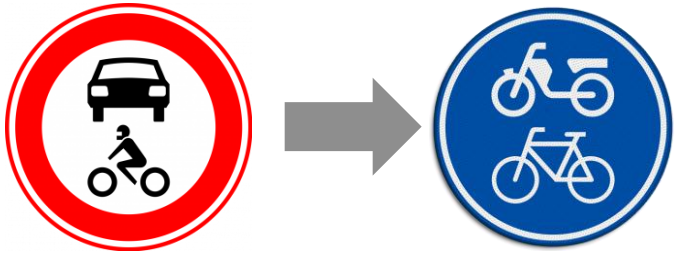
Verkeersveiligheidsmaatregelen Aloysiusschool



Huidige situatie: rond begin en eindtijd van de Aloysiusschool krioelt het van de voetgangers, fietsers én auto's in de Lange Noodgodsstraat en Spieringstraat. Dit levert soms conflicten en lastige verkeerssituaties op. Dat is niet wenselijk voor de veiligheid van kinderen die naar school lopen en fietsen. De school roept op maatregelen te nemen, en heeft hiervoor door Veilig Verkeer Nederland reeds een schouw en advies laten uitvoeren.

Voorstel: uitvoeren korte termijn maatregelen om verkeersveiligheid rond de school te verbeteren zodat kinderen veiliger naar school kunnen lopen en fietsen. Maatregelen zijn de aanleg van Kiss & Ride-plekken aan de noordzijde van de L. Noodgodsstraat, het beter aangeven van de schoolzone en het aanpassen van de bebording in de Walestraat. Met de school is afgesproken dat deze ouders oproept en stimuleert om te voet of op de fiets kinderen te brengen. Daarnaast communiceert de school wat de gewenste aanrijdroute is voor de Kiss & Ride (zie kaart). Parkeren om kinderen naar school te begeleiden, dient aan de Oost- en Westhaven te gebeuren.

Beoogd effect: verkeersveiligheid in omgeving van Aloysiusschool verbeteren.



Overwegingen (1)

Walestraat. Het is niet wenselijk de Walestraat open te stellen voor autoverkeer, vanwege de beperkte breedte in deze straat en de extra druk op het kruispunt die dit veroorzaakt. Het inrijverbod wordt nu echter af en toe overtreden. Daarom kan, bij onvoldoende resultaat van de voorgestelde maatregelen, een paaltje met sleutel worden geplaatst om de Walestraat fysiek af te sluiten voor auto's. Nood- en hulpdiensten houden toegang. De bebording van de Walestraat kan worden aangepast naar een bromfietspad-bord. Dit bord benadrukt de status als fietsroute en oogt vriendelijker.

Kansrijke maatregel

Verkeersveiligheidsmaatregelen Aloysiusschool

Overwegingen (2)

- **Schoolzone.** Rond het kruispunt Lange Noodgodsstraat / Spieringstraat wordt de schoolzone extra benadrukt met anti-parkeerpaaltjes in de bochten om halteren en parkeren hier te voorkomen.
- **Pilot schoolstraat**. Wanneer de voorgestelde maatregelen onvoldoende leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid, kan overwogen worden om een proef te starten om de Lange Noodgodsstraat rond begin- en eindtijden af te sluiten voor (inrijdend) autoverkeer. Middels een dranghek en een verkeersregelaar of straatcoach wordt de Lange Noodgodsstraat rond begin- en eindtijden afgesloten voor autoverkeer. Ouders mogen dan niet meer in Lange Noodgodsstraat halteren. Dit zorgde juist voor complexe en onveilige verkeerssituaties in de schoolomgeving. De verkeerregelaar kan het hek aan de kant schuiven voor bewoners die met de auto de wijk uit willen, zodat zij wel met de auto hun buurt kunnen verlaten.

Financiële consequenties: eenmalige investeringen voor verkeersmaatregelen op straat. Bij onvoldoende effect komen hier nog kosten voor een pilot fietsstraat bij. Bij een succesvolle pilot zal structureel budget nodig zijn voor de inzet van verkeersregelaars of vrijwillige straatcoaches.

Huidige drukte rond begin- en eindtijd



Voorbeeld van een schoolstraat in Den Haag



Voorbeeld anti-parkeerpaaltjes / schoolzone



Niet-kansrijke maatregelen

Uitbreiden voetgangersgebied

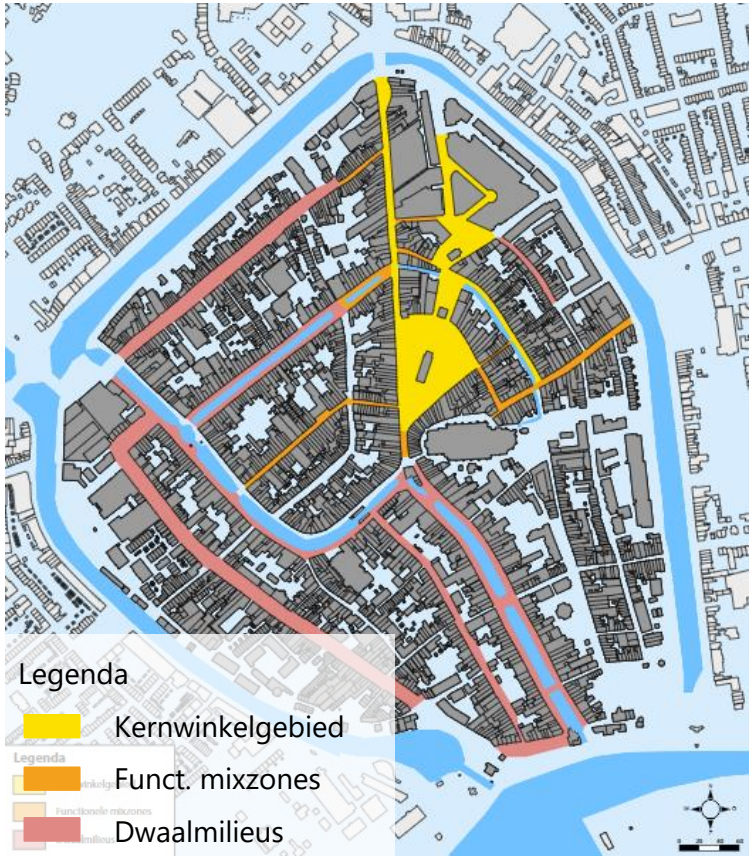
Huidige situatie: het huidige voetgangersgebied binnen het zakpalengebied komt overeen met het kernwinkelgebied (excl. Markt) en een deel van de functionele mixzones uit de Winkelvisie.

Idee: uitbreiden voetgangersgebied

Beoogd effect: voetganger in de binnenstad nadrukkelijker op 1, meer autovrije straten.

Overwegingen:

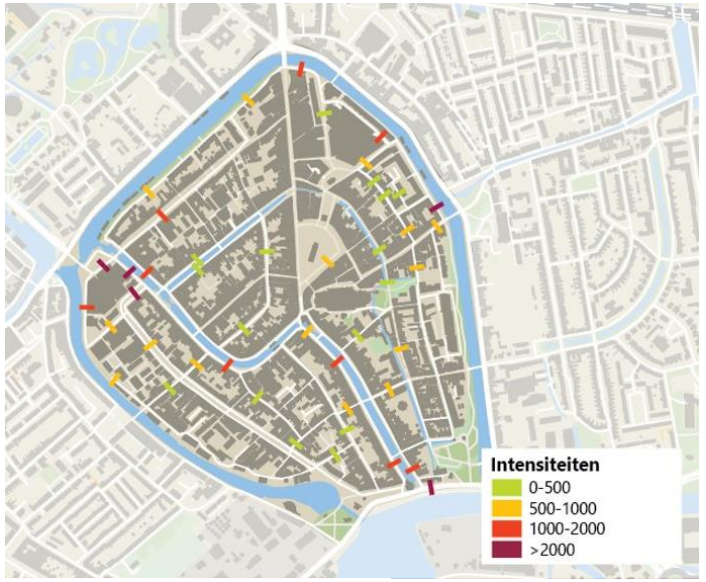
- Het uitbreiden van het voetgangersgebied zal ten koste gaan van de doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van fietsen; iets waar bewoners waarde aan hechten.
- Er zijn geen logische uitbreidingen van het voetgangersgebied. Alle omliggende straten zijn dwaalmilieus met nauwelijks functies in de plint of publiekstrekkers, waardoor aantallen voetgangers beperkt zijn.
- Winkelvisie en horecavisie zetten in op versterking van huidige locaties, en niet op uitbreiding. Er is dus geen beleid om kernwinkelgebied of horecalocaties verder uit te breiden.



Winkelvisie Gouda

Niet-kansrijke maatregelen

Snelheidslimiet naar 15 km/u in gehele binnenstad



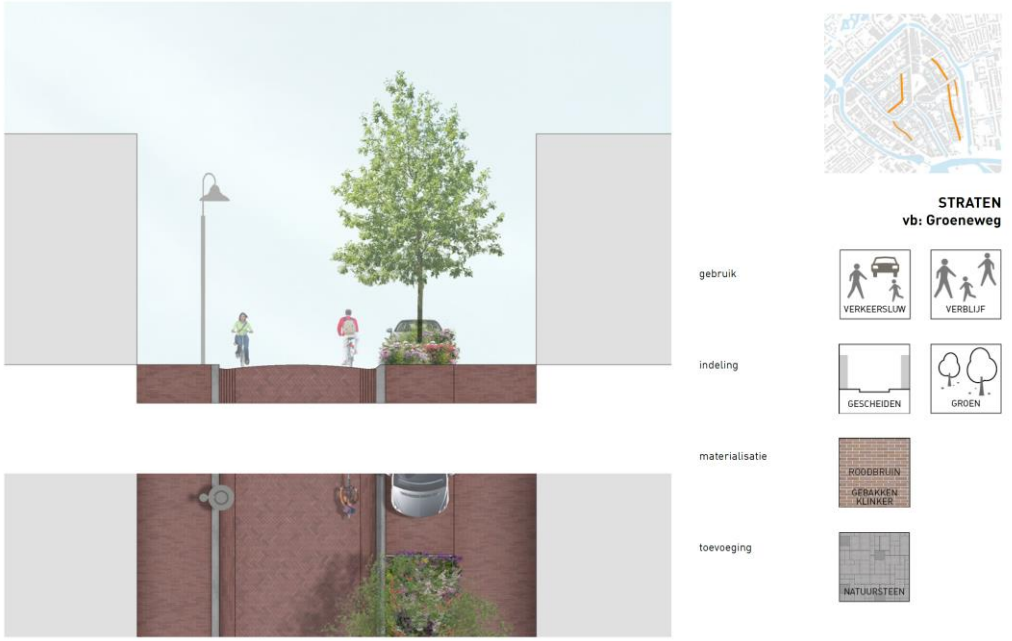
Huidige situatie: 30 km/u-zone in de binnenstad. Op enkele plekken is sprake van een woonerf waar 15 km/u als limiet geldt. Op sommige straten in de binnenstad is 30 km/u te hard en kan dit gevaarlijke verkeerssituaties en hinder opleveren.

Idee: in de gehele binnenstad 15km/u als snelheidslimiet invoeren voor gemotoriseerd verkeer om zo de veiligheid te verbeteren en hinder te verminderen.

Beoogd effect: meer ruimte voor lopen, fietsen en verblijven

Overwegingen

- Juridisch is 15km/h voor de hele binnenstad niet haalbaar
- Enkel mogelijk bij een woonerf, maar dat is bij veel straten niet passend
- Er liggen kansen om sommige straten meer als woonerf in te richten, zoals de Groeneweg, Rozendaal en Wilhelminastraat (<1.000 mvt/etm).
  - Hierbij is extra aandacht nodig voor het kruispuntontwerp met de Lange Tiendeweg.
  - Dit geldt ook voor bv. de Keizerstraat en Peperstraat
- De Agnietenstraat wordt meer als shared space ingericht. Ook dit kan een lagere snelheid afdwingen, ondanks het 30 km/u-regime.



Kwaliteitsplan OR binnenstad- Groeneweg

Niet-kansrijke maatregelen

Oost-west verbinding voor fietsers door de binnenstad

Huidige situatie: voor fietsers zijn er geen directe oost-westverbindingen door het hart van het kernwinkelgebied. Fietsers die zowel aan de westkant en oostkant van de Kleiweg moeten zijn, moeten daardoor omfietsen of deels afstappen.

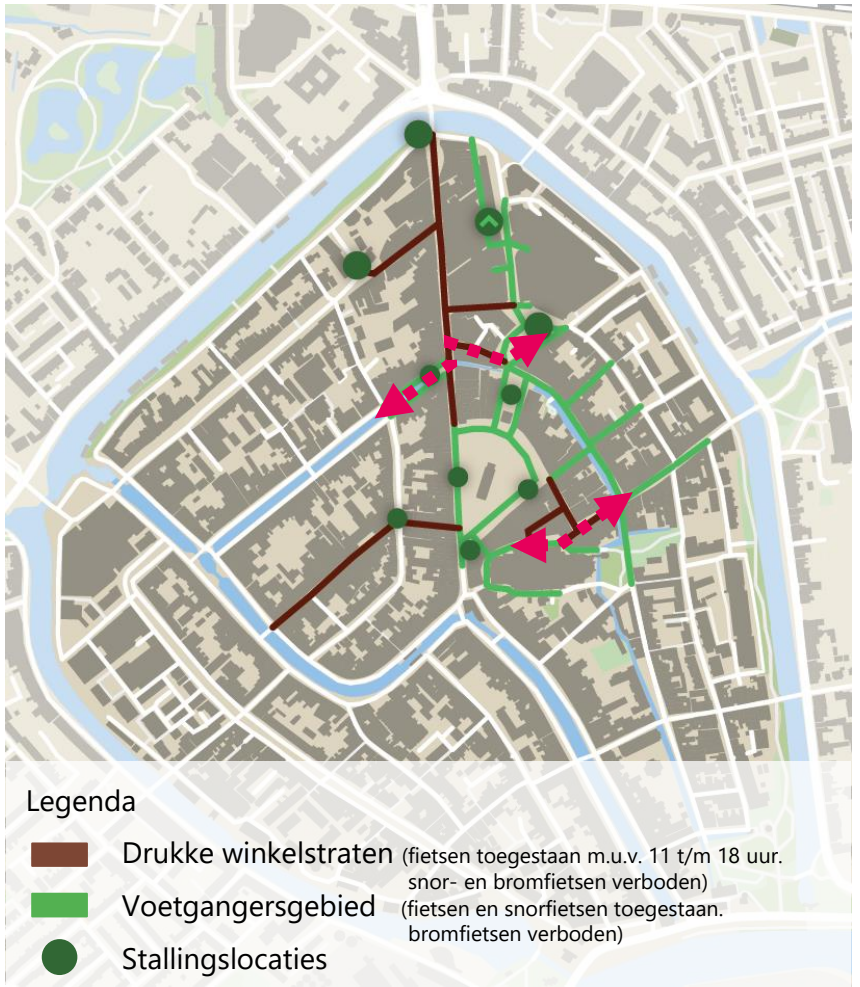
Idee: sta fietsers op bepaalde routes toe om een oost-west verbinding voor fietsers te maken, zodat de fietsbereikbaarheid en doorwaadbaarheid van de binnenstad verbeterd. Concrete schakels voor een oost-west verbinding betreft:

- Fietsers toestaan op de Sint Anthoniestraat en een klein stukje van de Kleiweg
- Fietsers toestaan op de gehele Lange Tiendeweg

Beoogd effect: fietsbereikbaarheid en doorwaadbaarheid van binnenstad verbeteren.

Overwegingen:

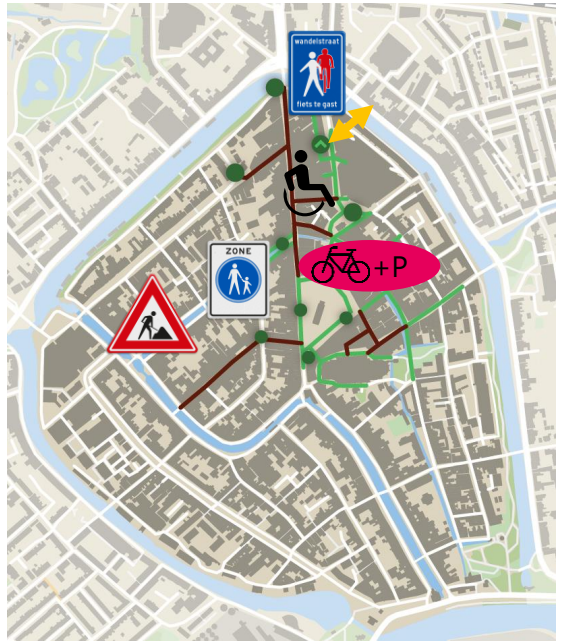
- Toevoeging oost-westverbindingen kan fietsbereikbaarheid en doorwaadbaarheid verbeteren.
- Echter, de Kleiweg en Lange Tiendeweg zijn winkelstraten met een beperkt/smal profiel. Het kan hier druk zijn met voetgangers, waardoor conflicten kunnen ontstaan tussen fietsers en voetgangers als fietsers worden toegestaan. Daarom wordt dit niet geadviseerd. De huidige situatie voldoet aan de CROW richtlijn voor menging tussen fietsers en voetgangers.
- Wel worden de tijden verruimd waarop fietsers door de drukke winkelstraten mogen fietsen. De tijden worden aangepast van winkelopeningstijden (9-18/21u) naar 11-18 uur.



Fasering maatregelen ruimte voor lopen en fietsen

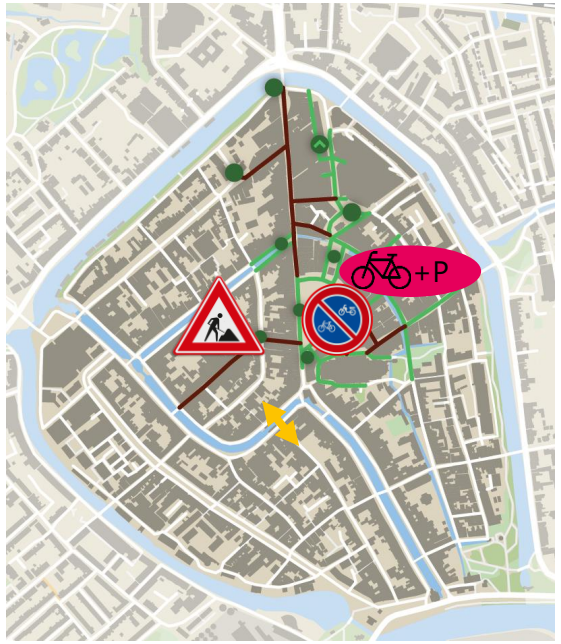
Korte termijn: 2022-2027

- Aanpassen inrichting (voetganger op 1, verbeteren toegankelijkheid, snelheid temperen) - start
- Uitbreiden fietsparkeercapaciteit -start
- Verduidelijken bebording voetgangersgebied
- Fietser te gast breder toestaan
- Aanpassen Kazernebrug



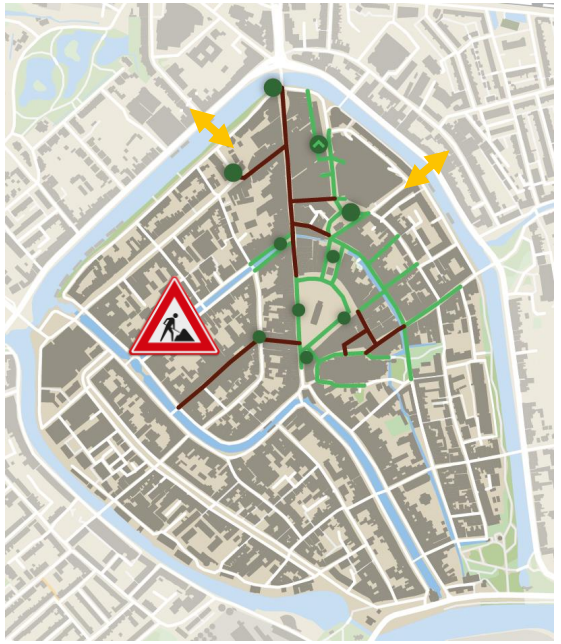
Middellange termijn: 2028-2032

- Aanpassen inrichting (voetganger op 1, verbeteren toegankelijkheid, snelheid temperen) - vervolg
- Uitbreiden fietsparkeercapaciteit - vervolg
- Fietsparkeren op straat reguleren
- Nieuwe voetgangersbrug Visbanken



Lange termijn: 2033 en later

- Aanpassen inrichting (voetganger op 1, verbeteren toegankelijkheid, snelheid temperen) - vervolg
- Nieuwe brug Crabethstraat-Regentesseplantsoen
- Nieuwe brug Lem Dulstraat – Blekersingel



Autoluwe binnenstad

Kenmerk: Wijkmobiliteitsplan binnenstad Gouda
Datum: 14 februari 2023



Kansrijke maatregelen

Zero-emissiezone Stadslogistiek (ZES)

Huidige situatie: alle emissievoertuigen hebben nu toegang tot de binnenstad.

Voorstel: zero-emissiezone stadslogistiek (ZES) invoeren voor de hele binnenstad vanaf 2025. Principebesluit is reeds genomen door de gemeenteraad op 14 april 2021. Ingroeimodel volgens landelijk beleid:

- vanaf 2025 alle bestelbussen en eerste vrachtwagens met emissie weren
- vanaf 2030 alle vrachtwagens met emissie

Beoogd effect: verbetering luchtkwaliteit en daarmee leefbaarheid en gezondheid. Stimuleren duurzame mobiliteit.

Overwegingen:

- ZES geldt voor de gehele binnenstad binnen de singels. Later overwegen of zone uitgebreid kan worden.
- Handhaving op ZES-zone middels camera's op de rand van het beoogde autoluwe gebied.
- Elektrische vrachtwagens zijn mogelijk zwaarder dan brandstofvrachtwagens. Zware voertuigen zijn niet wenselijk in de binnenstad vanwege trillinghinder en de constructieve draagkracht van kades en bruggen. Aanvullende maatregelen zijn (mogelijk) nodig om dit te voorkomen.
- Naast een ZES-zone wordt ook ingezet op een logistieke hub waar goederenstromen bij elkaar komen, en vanwaar de binnenstad bevoorraad wordt met schone (en kleine) voertuigen. Idealiter leidt dit tot minder en minder zware verkeersbewegingen in de binnenstad.

Afbakening zero-emissiezone stadslogistiek



Gefaseerde invoering volgens landelijk model



Kansrijke maatregelen

Gewichts- en lengtebeperking naar 10m. en 20t.

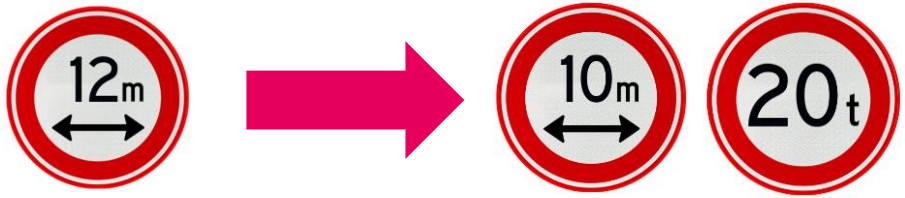
Huidige situatie: in de hele binnenstad zijn voertuigen langer dan 12 meter niet toegestaan, er geldt geen algemene gewichtsbeperking. In sommige straten gelden lokale lengte- en gewichtsbeperkingen, zoals Achter de Vismarkt waar maximaal 20 ton en 10 meter geldt.

Voorstel: gewichts- en lengtebeperking voor de gehele binnenstad aanscherpen naar maximaal 10 meter lengte en maximaal ledig gewicht 20 ton.

Beoogd effect: verminderen van grote en zware voertuigen in de binnenstad om trillinghinder te verminderen, beleving te verbeteren (minder groot verkeer), om de belasting van kades te verminderen, en ter vereenvoudiging van de regels in de binnenstad (bij afzonderlijke straten geen aparte borden meer nodig, een aantal verkeersborden kan weg).

Overwegingen:

- Eenduidige regels voor hele binnenstad maakt situatie eenvoudiger
- Handhaving op lengte en gewicht middels camerasysteem van ZES en koppeling RDW
- Aanscherping beperkt met name touringcar-bussen, sommige touringcar-bussen mogen nu nog net wel in de binnenstad komen (al zijn er veel langer dan 12 meter).
- Aandachtspunt is de impact van de gewichtsbeperking voor elektrische bakwagens die qua massa net boven de 20 ton uitkomen.
- Bij onvoldoende effect verder aanscherpen gewichtsbeperking met stakeholders onderzoeken.



Achter de Vismarkt: <20 t. & 10 m.



Achter de Waag: max 14 ton



Turfmarkt: max. 20 t. en 10 m.



Vlamingstraat: max. 12 m.



Kansrijke maatregelen

Zakpalen binnenstad vervangen door camera's

Huidige situatie: het voetgangersgebied is fysiek afgesloten voor voertuigen middels zakpalen. Tijdens venstertijden zijn de zakpalen naar beneden en mag iedereen in en uitrijden om te laden en te lossen. Daarbuiten is een ontheffing nodig om het gebied in te komen. Deze kan aangevraagd worden via de website van de gemeente. De aanvrager ontvangt een transponder om de zakpaal te laten zakken. De zakpalen zijn duur in onderhoud, zijn storingsgevoelig, worden soms aangereden, aanvraag en gebruik van transponders is omslachtig en handhaving is beperkt mogelijk.

Voorstel: zakpalen vervangen voor camera's met kentekenherkenning, ontheffing verlenen o.b.v. kenteken, venstertijden vereenvoudigen en overtreders (zonder ontheffing) automatisch beboeten.
Als de zakpalen rondom het voetgangersgebied worden vervangen, kan ook de vervanging van de zakpaal in de Doelenstraat hierin worden meegenomen.

Beoogd effect: verlagen van beheer- en onderhoudskosten van de gemeente, voorkomen van schades, vergemakkelijken van ontheffingsaanvragen, minder obstakels op straat door weghalen zakpalen, en verbeteren van handhaving doordat camera's continu controleren op in- en uitrijdend verkeer.

Overwegingen:

- Een duidelijke inrichting bij de randen van het gebied is nodig om mensen kenbaar te maken dat ze het gebied niet mogen inrijden buiten de venstertijden zonder ontheffing. Eventueel met rood/groen licht toegang aangeven.
- Het camerasysteem registreert ook de uitrijtijd. In de huidige situatie wordt hier niet/nauwelijks op gehandhaafd. In de praktijk wordt regelmatig langer geladen en gelost dan de venstertijden aangeven.

In Delft zijn goede ervaringen met toegangsbeleid en camerahandhaving



Ook Amersfoort gebruikt camera's bij het kernwinkelgebied voor controle en handhaving



Kansrijke maatregelen

Venstertijden laden/lossen vereenvoudigen

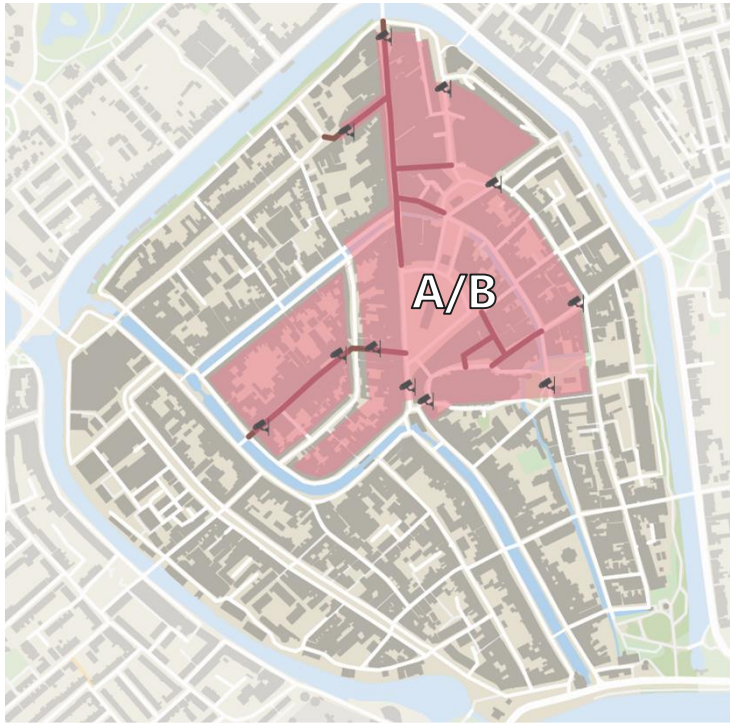


Bord met venstertijden slecht leesbaar

Huidige situatie (venstertijden laden/lossen in gebied A/B):

ma, di, wo, vr:	6-12 uur en 18-19 uur
do. van 1 april t/m 15 oktober:	5-9:30 uur en 21-22 uur
do. van 16 oktober t/m 31 maart:	5-12 uur en 21-22 uur
za:	5-12 uur en 17-18 uur
koopzondag:	17-18 uur

Voorstel:	ma t/m zo:	5-11 uur en 18-20 uur
	m.u.v. do van 1 april tot 1 oktober:	5-9.30 uur en 18-20 uur



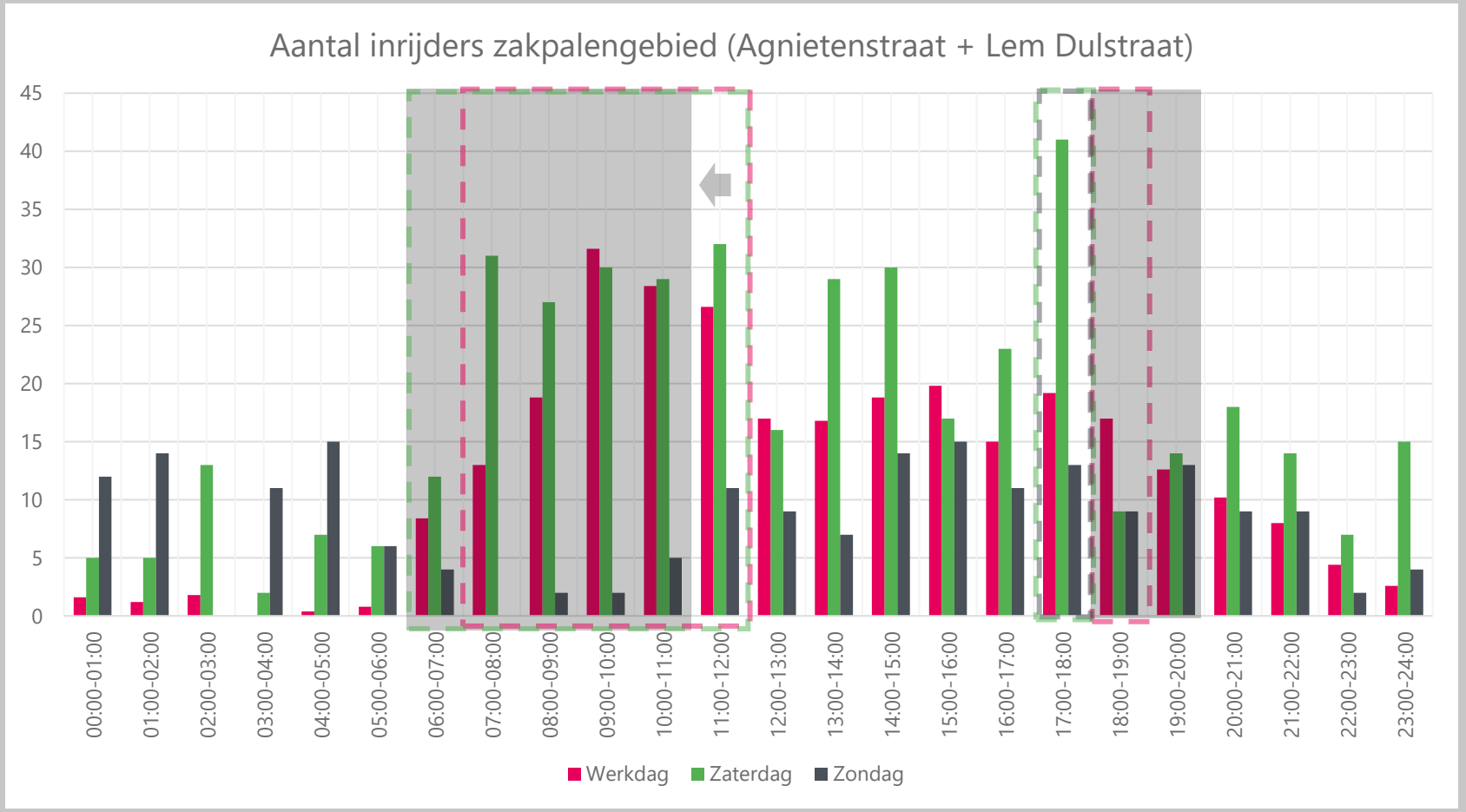
Beoogd effect: Simpelere tijden om leesbaarheid en eenduidigheid te verbeteren. Bij vervanging zakpalen door camera's is duidelijkheid wenselijk om ongewenste inrijders en bezwaren tegen boetes te voorkomen.

Overwegingen:

- Ochtendvenster aanpassen van 12 naar 11 uur, en daarmee gelijktrekken met tijden 'fiets te gast'. Dit is ook aan te bevelen gezien de toenemende drukte vanaf 11 uur (zie analyse bezoekersdrukte).
- Om de totale laad- en lostijd niet te veel te beperken standaard vanaf 5 uur 's ochtends mogelijk.
- Koopavonden zijn qua bezoekersaantallen niet (meer) heel druk. Laden en lossen prima mogelijk. Bij invoering van camerasysteem wordt ook gehandhaafd op de uitrijtijd. Daarom een ruimer tijdsvenster (2 uur) in de avond.
- Uitzondering op donderdag (kaasmarkt) versimpelen door periode te verkorten naar 1 oktober.
- Tijdens kaasmarkt of andere evenementen op de markt eventueel tijdelijke hekken overwegen bij entrees Markt.
- In praktijk functioneren huidige venstertijden (weinig klachten). Wanneer zakpalen niet worden vervangen door camera's is aanpassing van venstertijden niet noodzakelijk.

Inrijpatroon zakpalengebied (maart 2018)

- Werkdagochtenden en de zaterdag zijn de drukste momenten qua inrijders van het zakpalengebied.
- Venstertijden in de avonduren niet duidelijk zichtbaar, behalve op de zaterdagmiddag.
- Op zondag de minste inrijders. Venstertijden niet duidelijk terug te zien. Relatief veel ontheffinghouders die inrijden en niet aan tijden zijn gebonden.



Kansrijke maatregel

Selectieve toegang motorvoertuigen (1)

Huidige situatie:

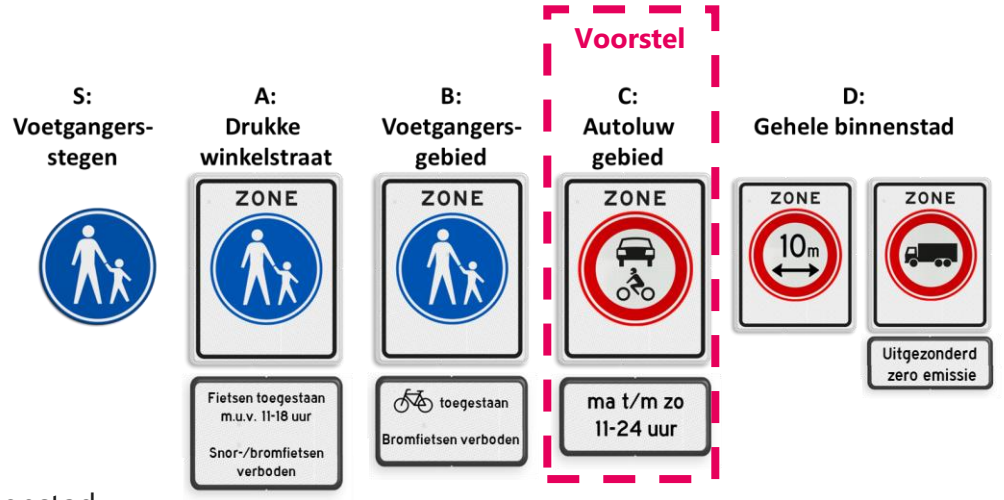
Iedereen kan altijd met een motorvoertuig de binnenstad inrijden (uitgezonderd het voetgangers-gebied). Dagelijks rijden er 13.000 tot 15.000 motorvoertuigen de binnenstad in en uit.

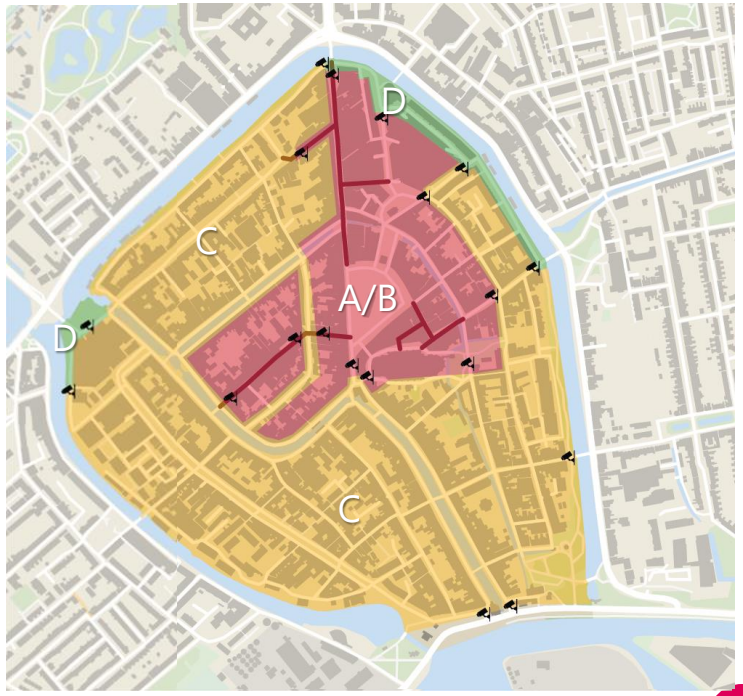
Voorstel:

- als uit monitoring blijkt dat andere maatregelen onvoldoende effect sorteren, dan in gehele binnenstad toegangsbeleid instellen tussen 11 en 24 uur, uitgezonderd de routes naar de twee openbare parkeergarages Bolwerk en Nieuwe Markt. Het autoluwe gebied wordt dan zone c zoals op de kaart.
  - de hele binnenstad (ook het voetgangersgebied) blijft in de ochtend tot 11 uur bereikbaar zonder ontheffing
  - ontheffing is door iedereen (en met terugwerkende kracht) aan te vragen, eventueel tegen betaling
- voor het kernwinkel/voetgangersgebied (zone A/B) blijft een aparte toegangsregeling gelden
  - in het voetgangersgebied is laden en lossen tussen 18 en 20 uur toegestaan. Het is te overwegen het avondvenster vanwege duidelijkheid af te schaffen, omdat het kernwinkelgebied niet meer via iedere gebruikelijke aanrijdroute zonder ontheffing is te bereiken.

Beoogd effect:

Instelling van een toegangssysteem werpt een drempel op waarmee het aantal verkeersbewegingen in en door de binnenstad verminderd moet worden. Met name het overige verkeer (circa 30%) wat maar kortstondig in de binnenstad is (<15 min.) wordt hiermee ontmoedigd.



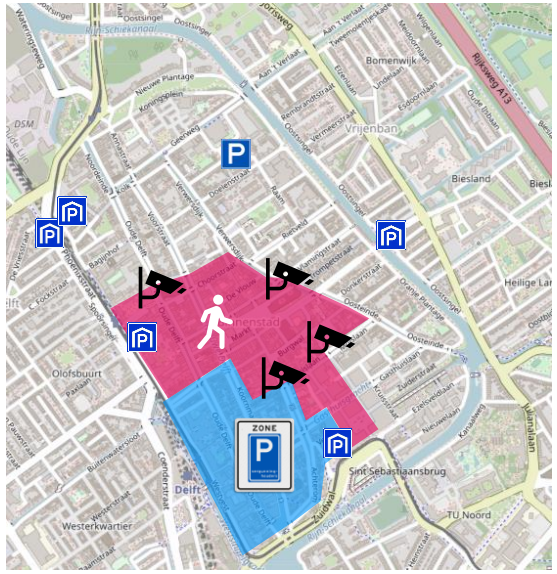


Kansrijke maatregel

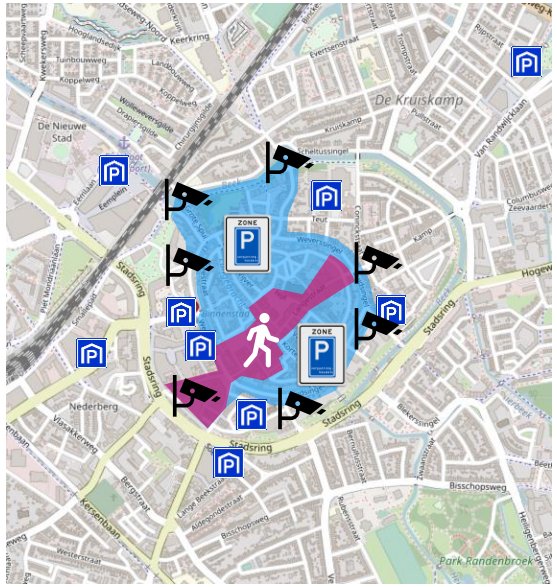
Selectieve toegang motorvoertuigen (2)

Overwegingen:

- Met parkeermaatregelen kan de verkeersintensiteit in de binnenstad worden beïnvloed, het zijn echter verleidende maatregelen dus de uiteindelijke impact is onzeker. Daarnaast wordt verkeer met een korte tijdsduur nauwelijks beïnvloed door parkeermaatregelen, terwijl veel verkeer relatief kort in de binnenstad is. Selectieve toegang is ingrijpend en raakt ook het verkeer wat relatief kort in de binnenstad is.
- In loop der tijd kunnen ontheffingregels en -voorwaarden worden aangescherpt voor een groter effect. Bv: kosten rekenen voor aanvraag van een ontheffing, enkel toestaan te laden en te lossen, bezoekersparkeren niet meer toestaan, of ontheffing enkel aan te vragen door bewoners en ondernemers uit de binnenstad.
- Selectieve toegang tot de hele binnenstad beslaat een groot gebied, groter dan vergelijkbare zones in andere steden (zoals Amersfoort). Daarmee is dit een ingrijpende maatregelen die veel gebruikers raakt.
- Een deel van het kernwinkelgebied is in de middag en avond niet meer zonder ontheffing te bereiken. Deze maatregel zorgt daarmee voor extra regels en handelingen voor ondernemers en logistieke partijen.
- Selectieve toegang optuigen is kostbaar (camera's, ontheffingensysteem), onderzocht moet worden welke koppelkansen er zijn met het camera- en ontheffingsysteem voor Zero-Emissie Stadslogistiek.
- Bestuurlijk is de wens om selectieve toegang al op korte termijn in te voeren, in samenhang met ZES. Onderzoek moet uitwijzen of en onder welke voorwaarden dit haalbaar is.



Autoluw gebied in Delft



Autoluw gebied in Amersfoort

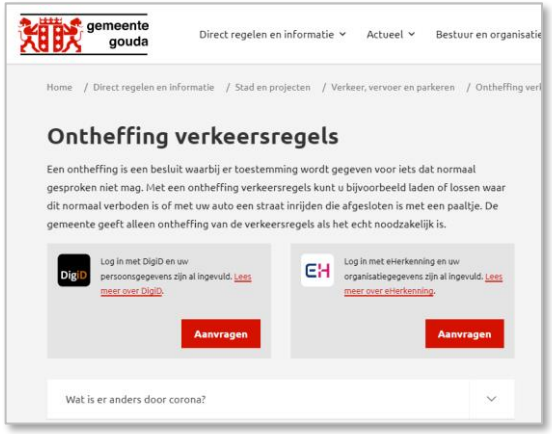
Kansrijke maatregel

Selectieve toegang motorvoertuigen (3)

Randvoorwaarden

- Bij de grens van het gebied moeten duidelijke ‘toegangspoorten’ / overgangen komen om weggebruikers erop te wijzen dat ze niet zomaar door mogen rijden. Dit vraagt om een goede inrichting op straat met belijning, bebording, bestrating en/of andere inrichtingselementen om een ‘poort’ aan te duiden.
- Vanwege de complexiteit van deze maatregel, onzekerheid over de effecten en daarmee de kosteneffectiviteit, wordt voorgesteld deze maatregel pas in te voeren als andere maatregelen onvoldoende effect sorteren.
- Helder onderscheid is nodig tussen het voetgangersgebied (A/B) en het selectieve toegangsgebied (C). Wanneer de zakpalen voor het voetgangersgebied worden vervangen door camera’s met kentekenherkenning, is ook dit gebied niet meer fysiek afgesloten. De ontheffingen voor gebied A/B en gebied C zijn echter niet hetzelfde, de gebieden kennen andere voorwaarden. Het moet duidelijk zijn (zowel online als op straat) dat men niet zomaar het voetgangersgebied in mag rijden met een ontheffing voor het selectieve toegangsgebied.
- Voor een gastvrije en toegankelijke stad moeten bezoekers snel en eenvoudig een ontheffing aan kunnen vragen op basis van hun kenteken. Hier is een duidelijke website/webpagina en wellicht app voor nodig.
- Venstertijden zijn wenselijk om mensen de mogelijkheid te bieden op een laagdrempelige manier (zonder ontheffing) de binnenstad in te kunnen. Ook voor het laden en lossen in het voetgangersgebied blijft een ontheffingsvrij-tijdsblok wenselijk om laagdrempelig winkels te kunnen bevoorraden. Tussen 0 en 11 uur blijft het voor een ieder mogelijk om zonder ontheffing de binnenstad (zone c) in te rijden. Laad en losverkeer mag ook tussen 5 en 11 uur het voetgangersgebied in zonder ontheffing.
- Structurele ontheffingsmogelijkheden voor bewoners, ondernemers, logistiek, markt en pers. met een beperking.

Huidige webpagina van gemeente voor aanvragen ontheffingen

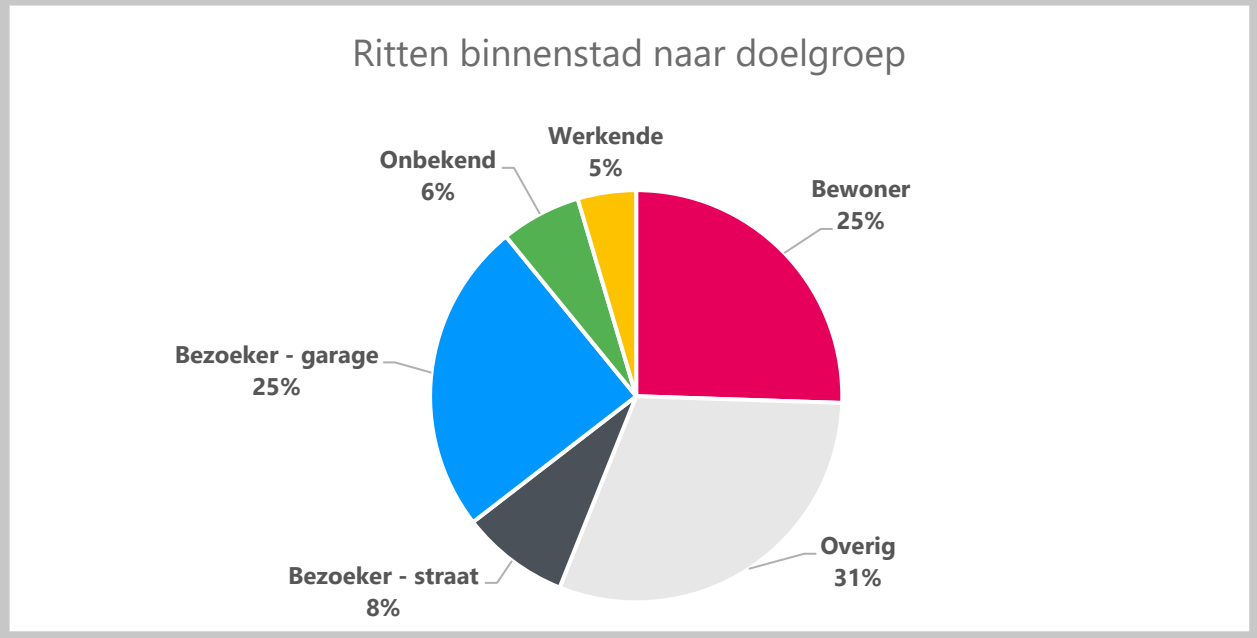


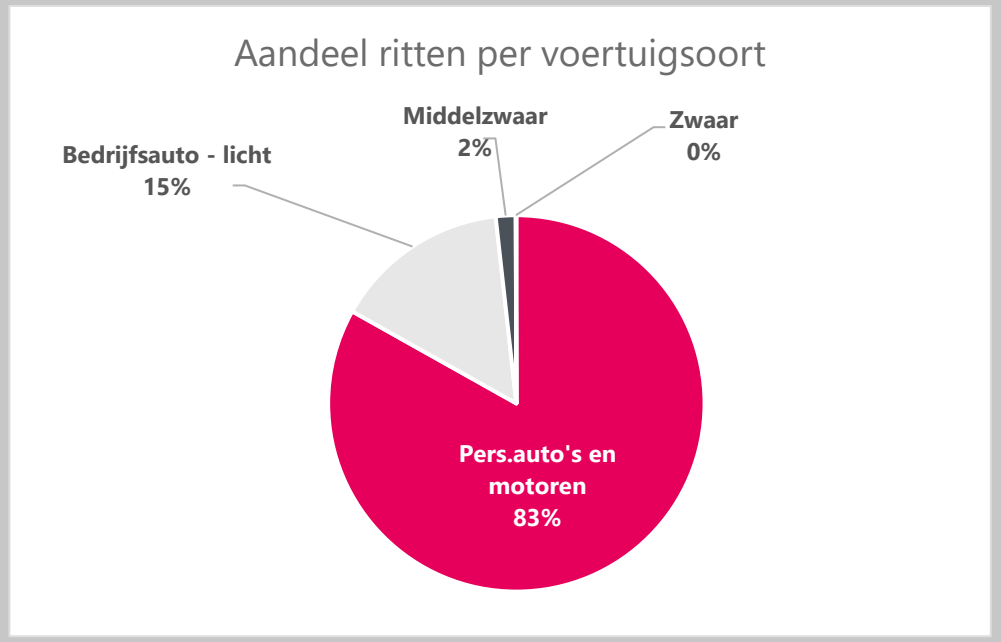
Goed onderscheid nodig tussen het kernwinkelgebied en het selectieve toegangsgebied (zowel online als op straat)



Wie en wat rijdt er in de binnenstad?

- Verkeer dat de binnenstad in en uitrijdt is een mix van bewoners, bezoekers, werkenden en ‘overig verkeer’
- Qua voertuigtypen zijn het voornamelijk personenauto’s en busjes. Vrachtwagens zijn slechts een beperkt aantal (2%)
- Veel bezoekers rijden naar de parkeergarages Nieuwe Markt en Bolwerk en weer uit, komen niet diep in de haarvaten

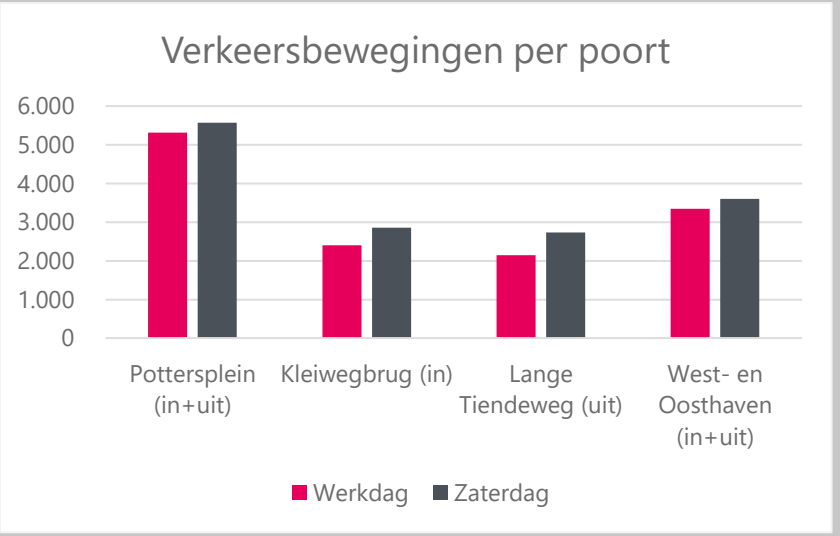


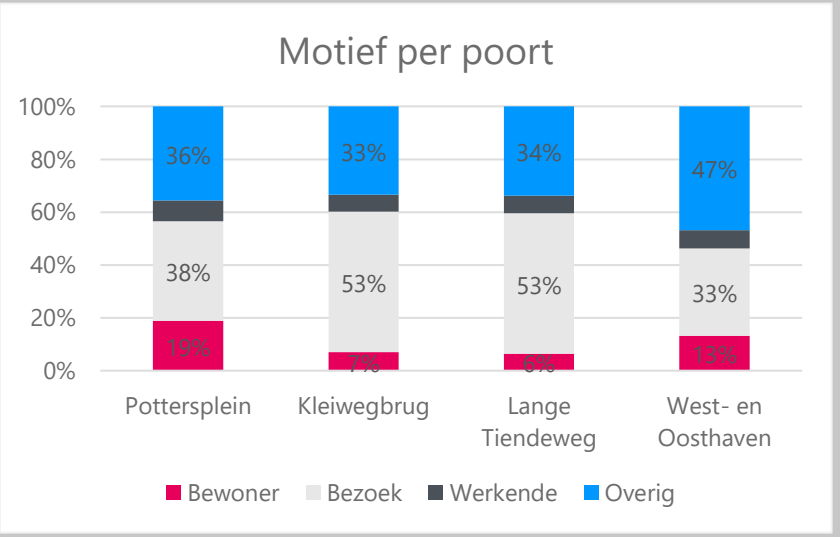


*Overig verkeer zijn voertuigen die binnen 15 minuten weer de binnenstad uitrijden, dit zijn bv. taxi’s, pakketdiensten, laad- en losverkeer, schoolbusjes, halen en brengen van mensen, sluipverkeer

Aantallen en motieven per poort

- Zaterdag is het drukste qua in- en uitrijdend verkeer binnenstad
  - Op werkdagen rijden totaal 13.200 voertuigen in+uit, op zaterdag 14.800
- Pottersplein drukste poort, met meeste in- en uitbewegingen
- Bij Kleiwegbrug en Lange Tiendeweg relatief veel bezoekers, is ook logisch gezien ligging Nieuwe Markt garage
- Veel bewoners rijden via Pottersplein en West- en Oosthaven, is ook logisch gezien ligging van de woongebieden binnenstad
- Relatief veel ‘overig’ verkeer via West- en Oosthaven



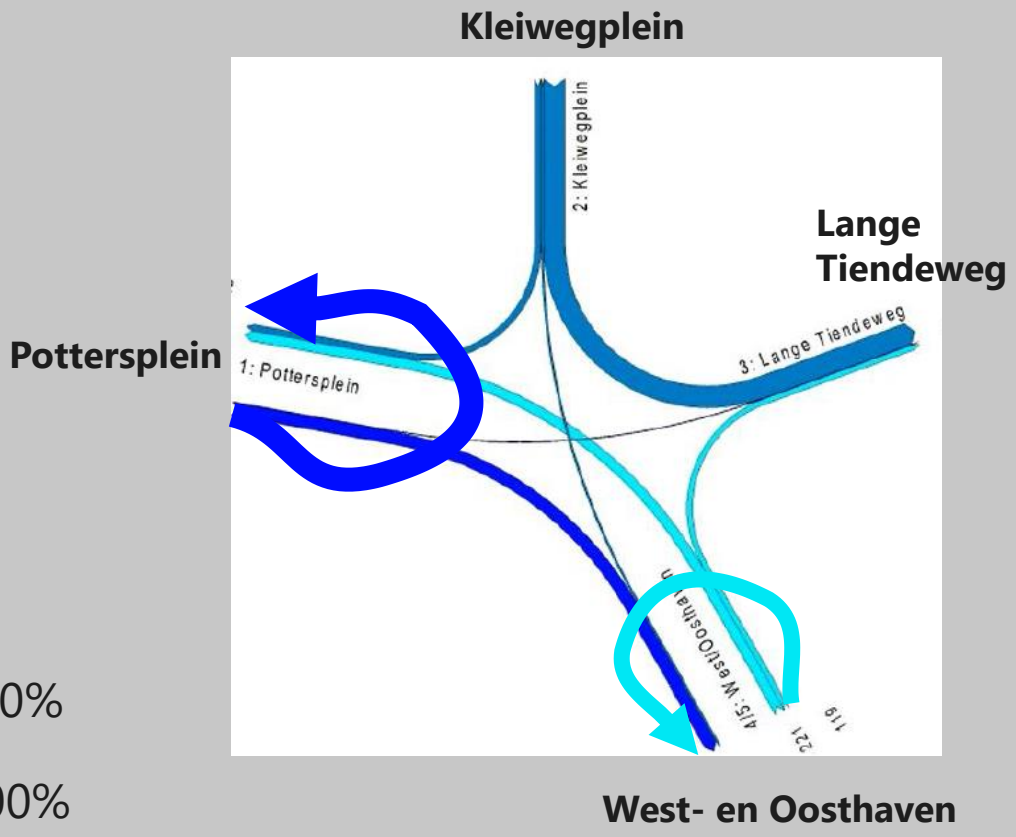


Rijgedrag (routes) in de binnenstad

- Logische route tussen Kleiwegplein en Lange Tiendeweg (parkeerroute Nieuwe Markt garage en eenrichtingsverkeer)
- Route over grachten (en wellicht Raam?) tussen Pottersplein en Nieuwe Veerstal. 25-35% van verkeer dat bij Pottersplein en Oosthaven binnenkomt rijdt dwars door de binnenstad.
- In mindere mate ook tussen Oosthaven en Lange Tiendeweg (bewoners), en tussen Kleiwegplein en Pottersplein (éénrichting)

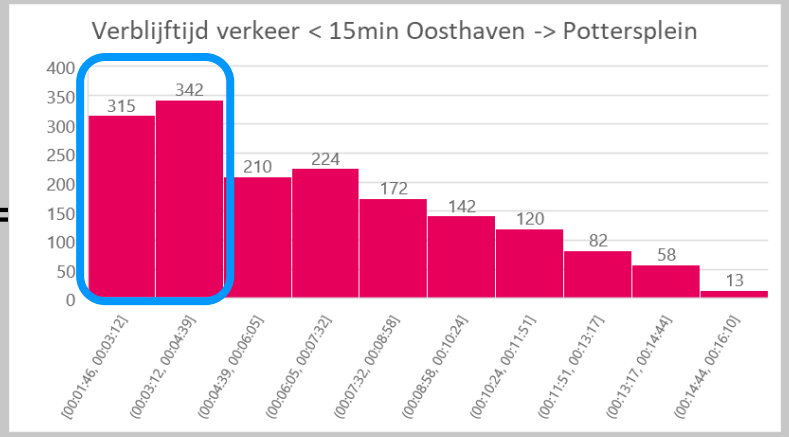
van/naar	Pottersplein	Lange Tiendeweg	Westhaven	
Pottersplein	71%	3%	26%	=100%
Kleiwegplein	18%	76%	6%	=100%
Oosthaven	34%	17%	49%	=100%

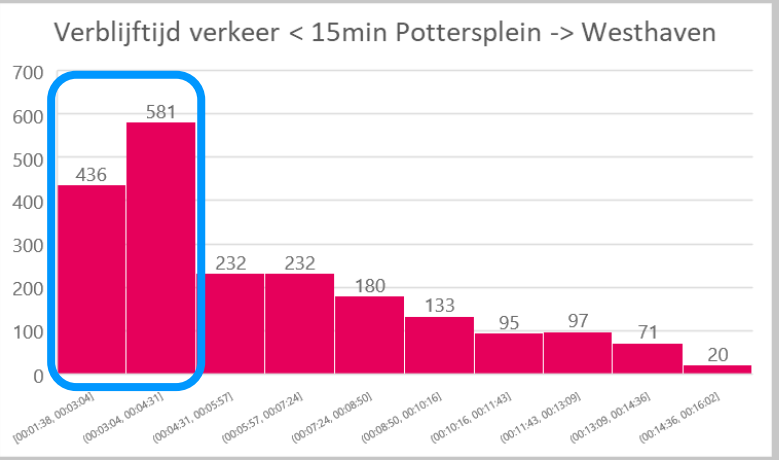
Schematische weergave verkeersbewegingen

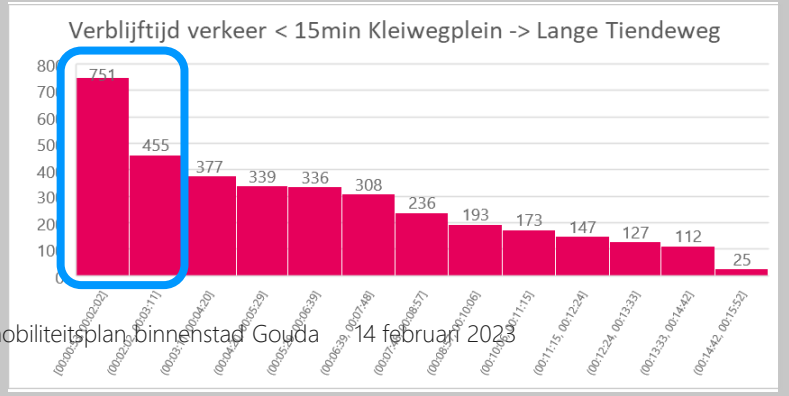


Sluipverkeer? Of een doel?

- Overig verkeer (circa 30% van totaal) is verkeer dat minder dan 15 minuten in de binnenstad is. Gezien de omvang van deze categorie is nader bekeken wat voor verkeer dit is? Kan dit sluipverkeer zijn? Of heeft dit verkeer een doel in de binnenstad?
- Qua voertuigen zijn het voornamelijk personenauto's (82%), de rest bedrijfsauto's zoals bestelbusjes (bv. pakketbusjes).
- Van ingang Pottersplein naar uitgang bij Westhaven is 1.100 meter en ca. 4 min rijden.
  - Zo'n 140 voertuigen per dag doen dit in minder dan 4.5 min., en kunnen gezien worden als sluipverkeer
- Van ingang Oosthaven naar uitgang Pottersplein is 1.100 meter en ca. 4 min rijden.
  - Zo'n 100 voertuigen per dag doen dit in minder dan 4.5 minuut, en is potentieel sluipverkeer.
- Van ingang Kleiwegplein naar uitgang Lange Tiendeweg is 600 meter en ca. 3 min rijden.
  - Zo'n 180 voertuigen per dag doen dat in minder dan 3.5 minuut, en is potentieel sluipverkeer.
- Niet met zekerheid te zeggen wat voor verkeer dit is, het kan ook haal- en brengverkeer zijn wat heel kortstondig stilstaat om iemand af te zetten of op te halen, en snel weer door kan rijden.
- Resume: door binnenstad is maar beperkt sprake van sluipverkeer, het bedraagt maximaal 6% van het verkeer (ca. 420 ritten/dag), maar waarschijnlijk minder omdat verkeer ook een doel heeft in binnenstad



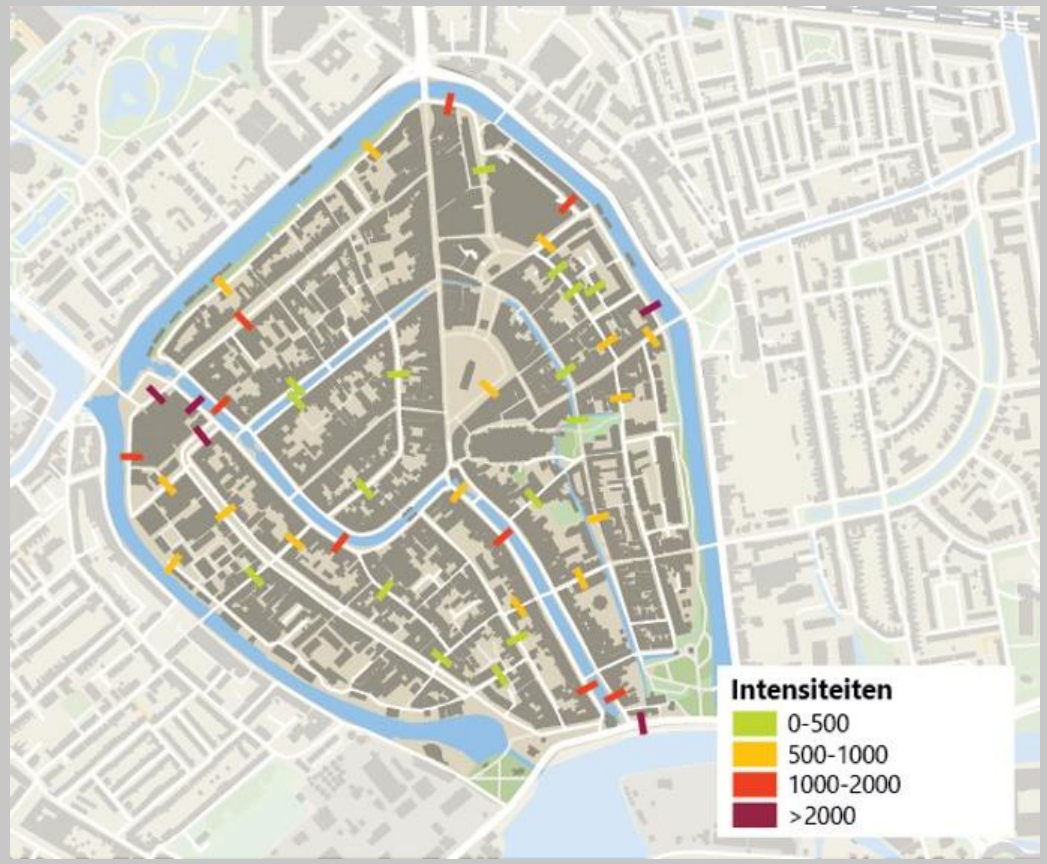




Dagelijks verkeer en potentieel sluipverkeer

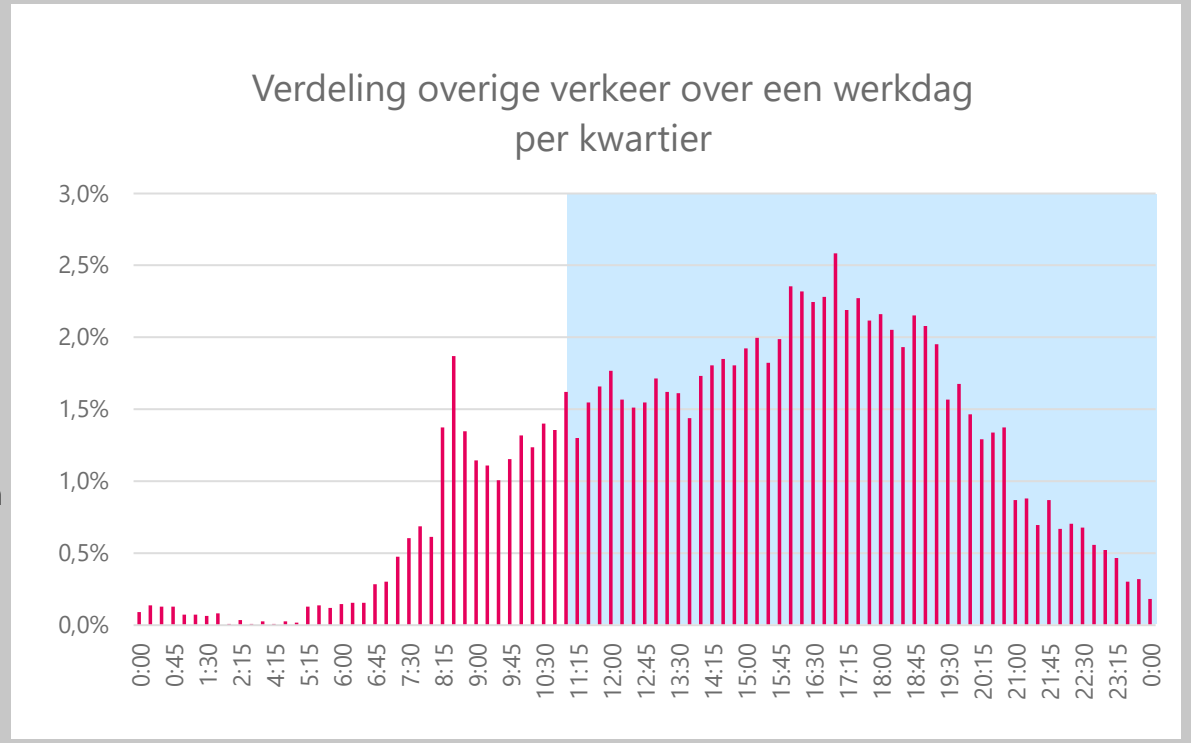
- In onderstaande tabel zijn de dagelijkse verkeershoeveelheden weergegeven, inclusief het aandeel ‘overig verkeer’ en het potentieel sluipverkeer. Maximaal 6% van het verkeer dat dagelijks de binnenstad inrijdt is mogelijk sluipverkeer.
- De kaart hiernaast geeft een indruk van de verkeersintensiteit van de verschillende straten in de binnenstad. Op veel straten is het relatief rustig. Drukste straten zijn de West- en Oosthaven, Lage en Hoge Gouwe, Pottersplein, Agnietenstraat en Houtmansgracht. Dit zijn veelal ook de routes die de verschillende poorten van de binnenstad met elkaar verbinden, en door potentieel sluipverkeer gebruikt worden.

Toegangspoort	Dagelijks verkeer stad in	‘Overig’ <15 min weer stad uit	%	Potentieel sluipverkeer	%
Pottersplein	2.600 - 2.800	750	28%	140	5%
Oosthaven	1.750 - 1.900	690	38%	100	5%
Kleiwegplein	2.400 - 2.900	720	27%	180	7%
Totaal binnenstad	**6.750 - 7.600**	**2.160**	**30%**	**420**	**6%**



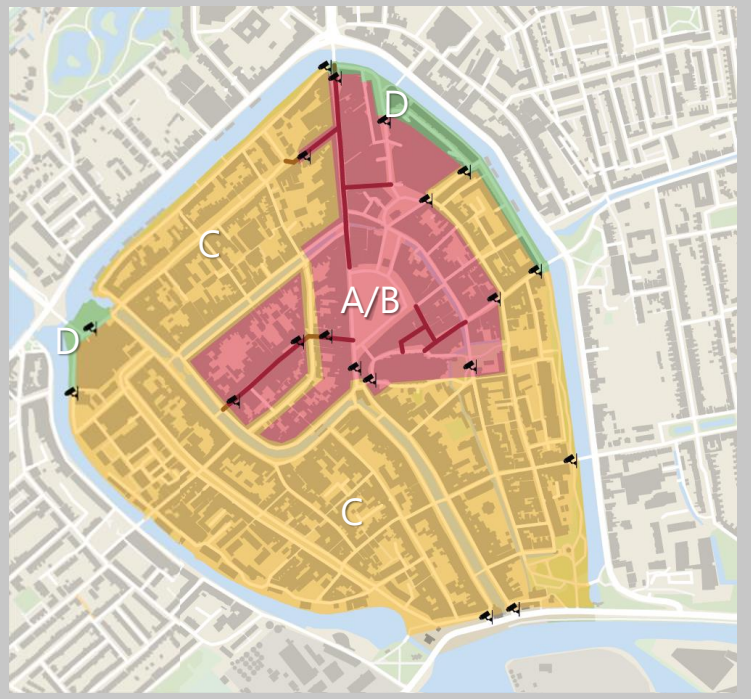
Verdeling van overig verkeer over de dag

- Om de impact van Selectieve Toegang in te schatten, is gekeken naar de verdeling van het ‘overige verkeer’ over de dag heen. Het idee is om tussen 11 uur ‘s ochtends en 24 uur ‘s nachts te sturen op toegang. Zodat er een mogelijkheid blijft om zonder ontheffing de binnenstad in te rijden.
- Het overig verkeer is redelijk verdeeld over de dag, einde middag is een piek.
- Ca. 90% van de overige ritten vindt plaats tussen 7 uur ‘s ochtends en 9 uur ‘s avonds. Slechts 10% in de vroege ochtend, late avond of ‘s nachts.
- Selectieve toegang van 11 tot 24 uur raakt 80% van het overige verkeer. Dit komt overeen met 25% van het totale verkeer dat dagelijks de binnenstad in en uitrijdt. Totaal gaat dit om zo’n 3.300 tot 3.700 verkeersbewegingen. Een deel van dit verkeer zal door selectieve toegang niet meer komen of op een andere manier naar de binnenstad komen. Een ander deel van dit verkeer zal door selectieve toegang verschuiven naar de ochtend wanneer zonder ontheffing ingereden mag worden. En tot slot is er ook een deel van het verkeer zich niet aanpast en een ontheffing zal aanvragen. Het is niet goed te voorspellen wat de exacte effecten/verdelingen gaan zijn.



Mogelijke bebording per zone/regime

S Voetpad	VF Gezamenlijk voet- fietspad	A Drukke winkelstraten en smalle stegen.	B Voetgangersgebied basis.	C Selectieve toegang.	D Gehele binnenstad.
					
Vissteeg	Kazernebrug, Guldenbrug	Kleiweg, Kleiwegstr., Nieuwstraat, Korte Tiendeweg, (deel Lange Tiendeweg Korte en Lange Groenendaal	Agnietenstraat, Nieuwe Markt, Markt	West- en Oosthaven, Turfmarkt, Vest, Nieuwehaven, Raam	Bij poorten: Pottersplein, Kleiwegbrug, Oosthaven



Kansrijke maatregel

Last-mile vervoer voor mensen met mobiliteitsbeperking

Huidige situatie: er is momenteel geen aanvullend vervoer voor de ‘laatste meters’ naar de eindbestemming in de binnenstad. De binnenstad zou daardoor lastiger te bereiken kunnen zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Ook doordat stadsbus 3 niet meer door de Agnietenstraat rijd maar over de singels. De loopafstand van de bushalte tot bestemmingen in de binnenstad kan daardoor toenemen. Ook de loopafstand vanaf het treinstation en parkeerlocaties is voor sommige mensen ver.

Voorstel: Wacht resultaten pilot Groningen af, en overweeg daarna de toegevoegde waarde voor Gouda i.s.m. GAB

Beoogd effect: toegankelijkheid van de binnenstad vergroten voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Overwegingen

- In Groningen loopt een pilot met fietsriksja’s voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Deze zijn gratis op afroep beschikbaar. Ook in Ljubljana-Slovenië wordt in de autoluwe binnenstad gratis stadsvervoer aangeboden.
- De behoefte hiernaar is niet bekend. De doelgroep is klein. Voor mensen met een gehandicaptenkaart blijven er parkeerplaatsen in de binnenstad beschikbaar dichtbij de verschillende bestemmingen.
- Als pilot Groningen goede ervaringen laat zien, dan waarde voor Gouda overwegen. Inzet bijvoorbeeld enkel op drukke dagen (donderdag en zaterdag), van 10 – 17 uur, vanaf treinstation, bushalte en parkeerterreinen.

Randvoorwaarden: jaarlijks budget nodig om dienst aan te kunnen bieden.

Financiële consequenties: nader te bepalen (voor pilot Groningen is voor 6 maanden € 50.000,- beschikbaar)

Pilot met gratis fietsriksja’s in Groningen



Gratis stadsvervoer in Ljubljana (hoofdstad Slovenië)



Niet-kansrijke maatregelen

Extra eenrichtingsverkeerstraten

Huidige situatie: diverse straten in de binnenstad zijn vrij krap maar nog wel toegankelijk voor autoverkeer in 2 richtingen. Autoverkeer kan elkaar vaak niet rijdend passeren, en automobilisten moeten elkaar ruimte geven. Ook zijn er al verschillende straten waar eenrichtingsverkeer geldt.

Idee: meer straten in binnenstad eenrichtingsverkeer maken. Echter wordt dit niet kansrijk bevonden.

Beoogd effect: bij eenrichtingsverkeer is minder verkeersruimte nodig, waardoor in potentie ruimte vrij kan komen voor andere doeleinden. Ook kan een smallere rijbaan het snelheidsgedrag positief beïnvloeden. Tot slot, kan eenrichtingsverkeer helpen om doorgaand verkeer te ontmoedigen.

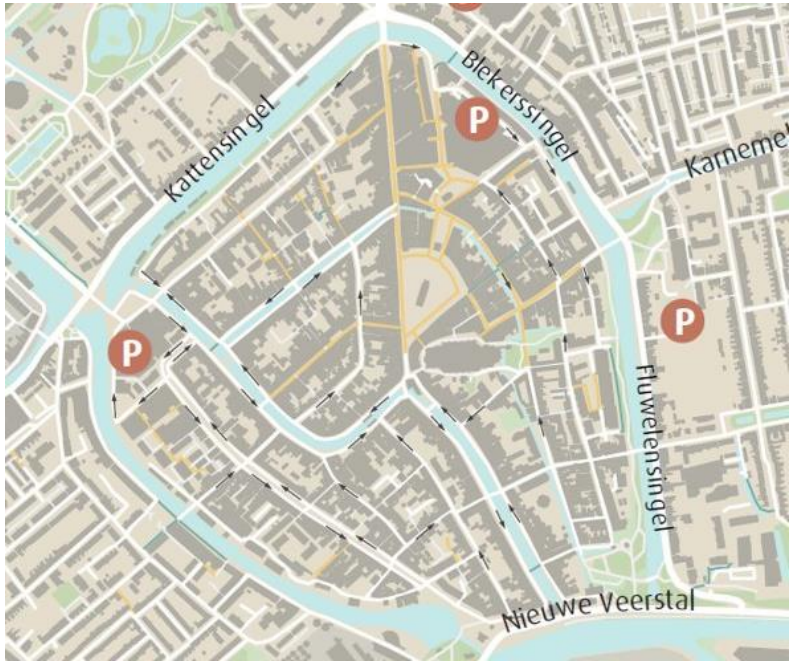
Overwegingen:

- In de binnenstad zijn veel straten met tweerichtingsverkeer niet voldoende breed, en dienen auto's die willen passeren elkaar de ruimte te geven. Daardoor liggen snelheden vaak laag. Het wegnemen van conflicten van tegengesteld verkeer, door eenrichtingsverkeer, terwijl de rijbaan min of meer hetzelfde blijft, kan zorgen voor een toename van de snelheid. Dat is niet wenselijk.
- Door de binnenstad zijn er nauwelijks aantrekkelijke sluiproutes. Enkel de route over de West- en Oosthaven en de Lage en Hoge Gouwe tussen het Pottersplein en de Nieuwe Veerstal kan een sluiproute zijn. Het is echter niet logisch om langs de grachten eenrichtingsverkeer in te stellen, dit geeft een heel onduidelijke situatie, en zorgt ook voor omrijdbewegingen door logistiek.

Een smalle 2-richtingenstraat: het Vest



Bestaande eenrichtingsstraten in binnenstad



Niet-kansrijke maatregelen

Extra eenrichtingsverkeerstraten

- De zuidoosthoek van de binnenstad met de Vijverstraat, Tuinstraat, Walestraat en Spieringstraat bestaat uit smalle straten, maar kent geen eenrichtingsstructuur. De mogelijkheden hiertoe zijn echter beperkt aangezien de Minderbroedersteeg niet toegankelijk is voor vrachtverkeer. Dat betekent dat inrijden bij een eenrichtingsstructuur altijd via de Lange Noodgodstraat plaats moet vinden. Een dergelijke structuur dwingt bewoners en bezoekers van de Vijverstraat, Tuinstraat, Groeneweg en Koepoort om de binnenstad stad altijd via een langere route over de Tiendewegbrug te verlaten. Dit brengt automobilisten bovendien eerder in de verleiding illegaal door de Walestraat te rijden, iets wat nu al klachten oplevert. Dit is ongewenst.
- Openstellen van de Walestraat om zo een eenrichtingscircuit te vormen is ook niet wenselijk. De Walestraat heeft een krap profiel en is een voetgangers- en fietsroute de binnenstad in en uit. Het is niet wenselijk om de auto hier toe te staan, omdat dit conflicten kan opleveren met voetgangers en fietsers. Ook wordt de situatie op het kruispunt Lange Noodgodsstraat / Spieringstraat / Walestraat complexer met verkeer in meer richtingen vlakbij de Aloyssiusschool. Voor de verkeersveiligheid rond de Aloysiusschool zijn wel andere maatregelen kansrijk.
- Er zijn geen (nieuwe) straten in de binnenstad gevonden waar eenrichtingsverkeer wel nuttig lijkt.
- Conclusie is dan ook dat er (vooralsnog) geen extra eenrichtingsstraten worden ingesteld.

Kruispunt Tuinstraat-Walestraat



Mogelijk eenrichtingsverkeer in zuidoosthoek



Niet-kansrijke maatregelen

Sectorenmodel in binnenstad

Huidige situatie: iedereen kan met een motorvoertuig dwars door de binnenstad heen rijden, er zijn enkele doorgaande (sluip)routes mogelijk, zoals de route tussen Pottersplein en de Nieuwe Veerstal over de grachten (Westhaven, Oosthaven, Lage Gouwe, Hoge Gouwe).

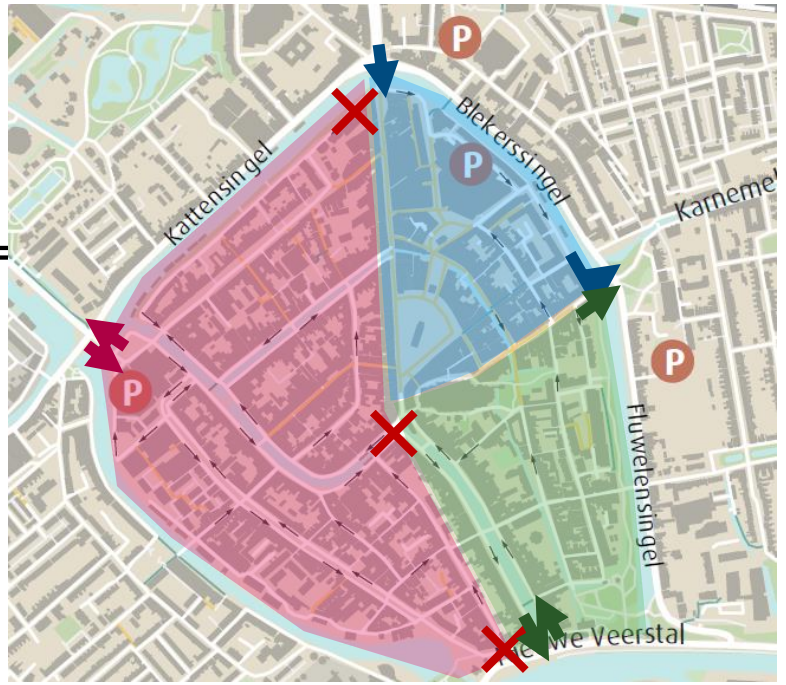
Voorstel: een sectorenmodel instellen (naar voorbeeld van Groningen en Gent). Dit betekent dat de binnenstad in sectoren wordt verdeeld. Gemotoriseerd verkeer kan niet meer van de ene sector naar de andere sector, maar moet buitenom rijden. Routes door de binnenstad worden onmogelijk gemaakt.

Beoogd effect: sluipverkeer wordt onmogelijk gemaakt. Ook wordt het aantrekkelijker om voor korte verplaatsingen te voet of te fiets te gaan in plaats van met de auto. Het aantal autoverplaatsingen in de binnenstad neemt af ten gunste van lopen en fietsen.

Overwegingen:

- Uit het kentekenonderzoek blijkt dat hoogstens 6% van het verkeer in potentie sluipverkeer is, en waarschijnlijk nog minder omdat routes door de binnenstad vaak niet sneller of aantrekkelijker zijn dan buitenom.
- De binnenstad van Gouda voelt reeds als ‘sluip door, kruip door’, het opdelen in sectoren heeft naar verwachting niet veel effect op het autogebruik, en kan stadslogistiek en de bereikbaarheid van woningen bemoeilijken.
- In 2013 zijn zakpalen op West- en Oosthaven juist weggehaald, omdat deze niet meer nodig waren. Door de aanleg van Zuidwestelijke Randweg in 2012 werden routes buiten de binnenstad om beter.
- Conclusie is dat een sectorenmodel niet wenselijk is, ook is er geen draagvlak voor bij stakeholders.

Mogelijke opdeling van binnenstad in sectoren



Voorbeeld van sectorenmodel in Gent



Fasering maatregelen autoluwe binnenstad

Korte termijn: 2022-2027

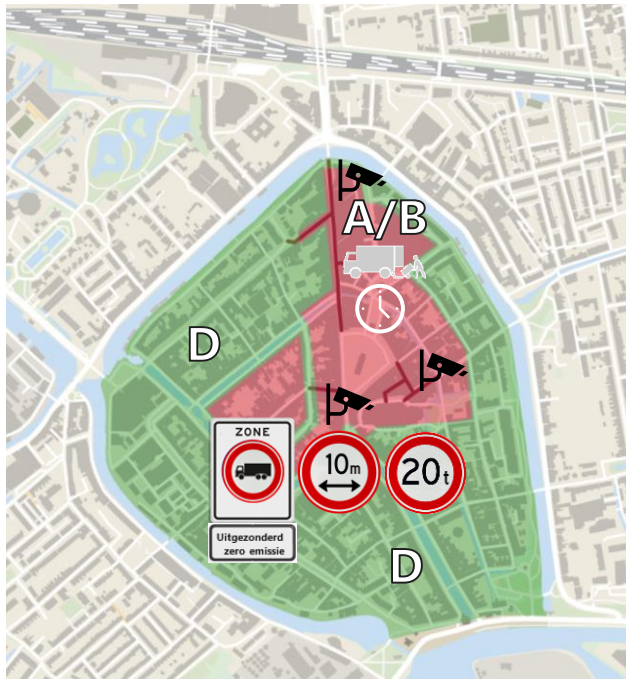
- Zero-emissie zone stadslogistiek (1e stap 2025)
- Gewichts- en lengtebeperking 10m en 20 ton
- Venstertijden laden & lossen vereenvoudigen
- Zakpalen vervangen door camera's

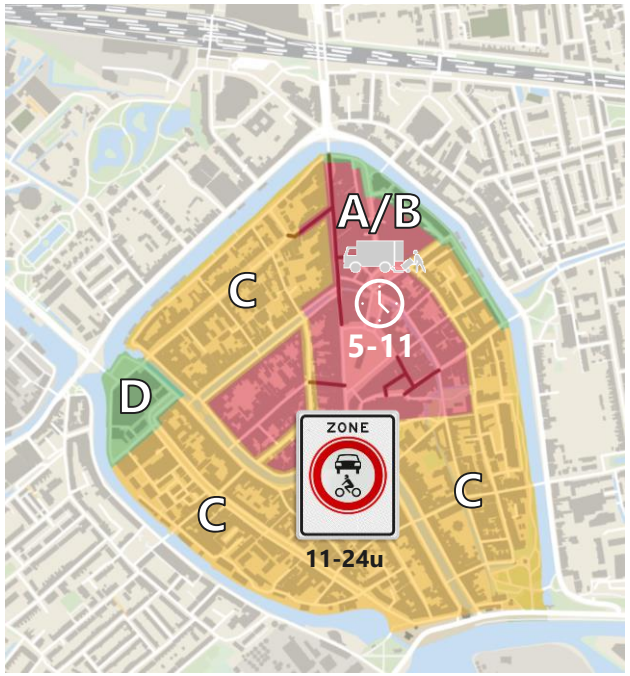
Middellange termijn: 2028-2032

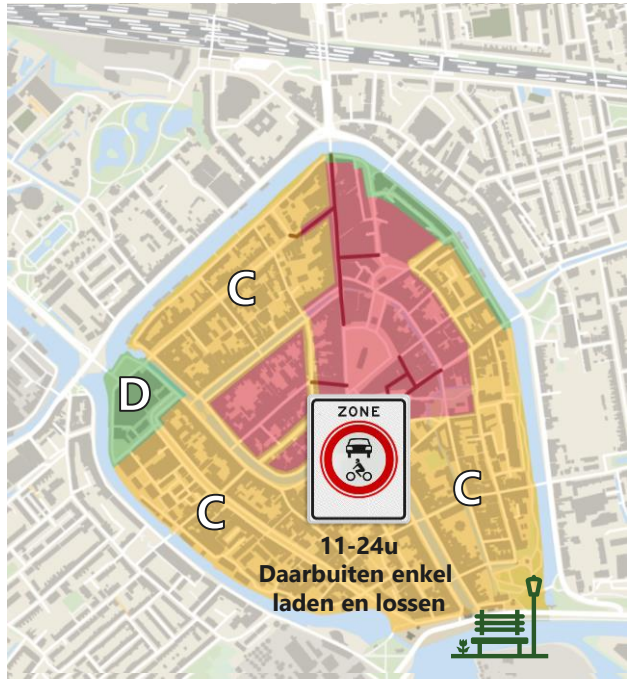
- Zero-emissie zonde stadslogistiek (alle in 2030)
- Selectieve toegang motorvoertuigen
- Venstertijden beperken tot ochtend 5-11
- Last-mile vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking

Lange termijn: 2033 en later

- Aanscherping selectief toegangsbeleid







Parkeervrije grachten



Kansrijke maatregelen

Parkeerverwijssysteem (PRIS) verbeteren

Huidige situatie: statische parkeerverwijzing (borden)

Voorstel: op specifieke keuzelocaties dynamische parkeerverwijzing (vol/vrij) toevoegen

Beoogd effect:

- een betere verdeling van parkeerders over de parkeerlocaties
- stimuleren gebruik parkeergarage Bolwerk
- minder zoekverkeer, is een parkeerlocatie (bijna) vol, dan worden bezoekers richting beschikbare parkeerplaatsen geleid

Overwegingen (1)

- dynamische parkeerverwijzing heeft vooral voor bezoekers die niet bekend zijn meerwaarde
- door in-car routesystemen neemt de meerwaarde af (bezoekers letten minder op borden/verwijzingen en passen hun bestemming minder snel aan)
- nut neemt toe bij de vereenvoudiging van het Kleiwegplein door knip Kattensingel (2e tranche VCP).
- Uitgebreide dynamische parkeerverwijzing is kostbaar. Kosten zijn minder hoog als PRIS alleen voor de garages wordt ingezet. PRIS is dan alleen noodzakelijk op de beslispunten op de Spoorstraat (Nieuwe Markt vol/vrij) en bij Goudse Poort (Bolwerk vol/vrij).
- voor parkeerlocaties zonder slagboom (alle parkeerterreinen) zijn aanvullende investeringen (bijvoorbeeld een lus) nodig om een betrouwbaar beeld van de bezetting te krijgen, Klein Amerika vormt daarbij mogelijk een extra uitdaging vanwege de bevoorrading en het parkeren en overnachten van (grote) campers

Huidige parkeerverwijzing bij Goudse Poort



Voorbeeld van dynamische parkeerverwijzing



Kansrijke maatregelen

Parkeerverwijssysteem (PRIS) verbeteren

Overwegingen (2)

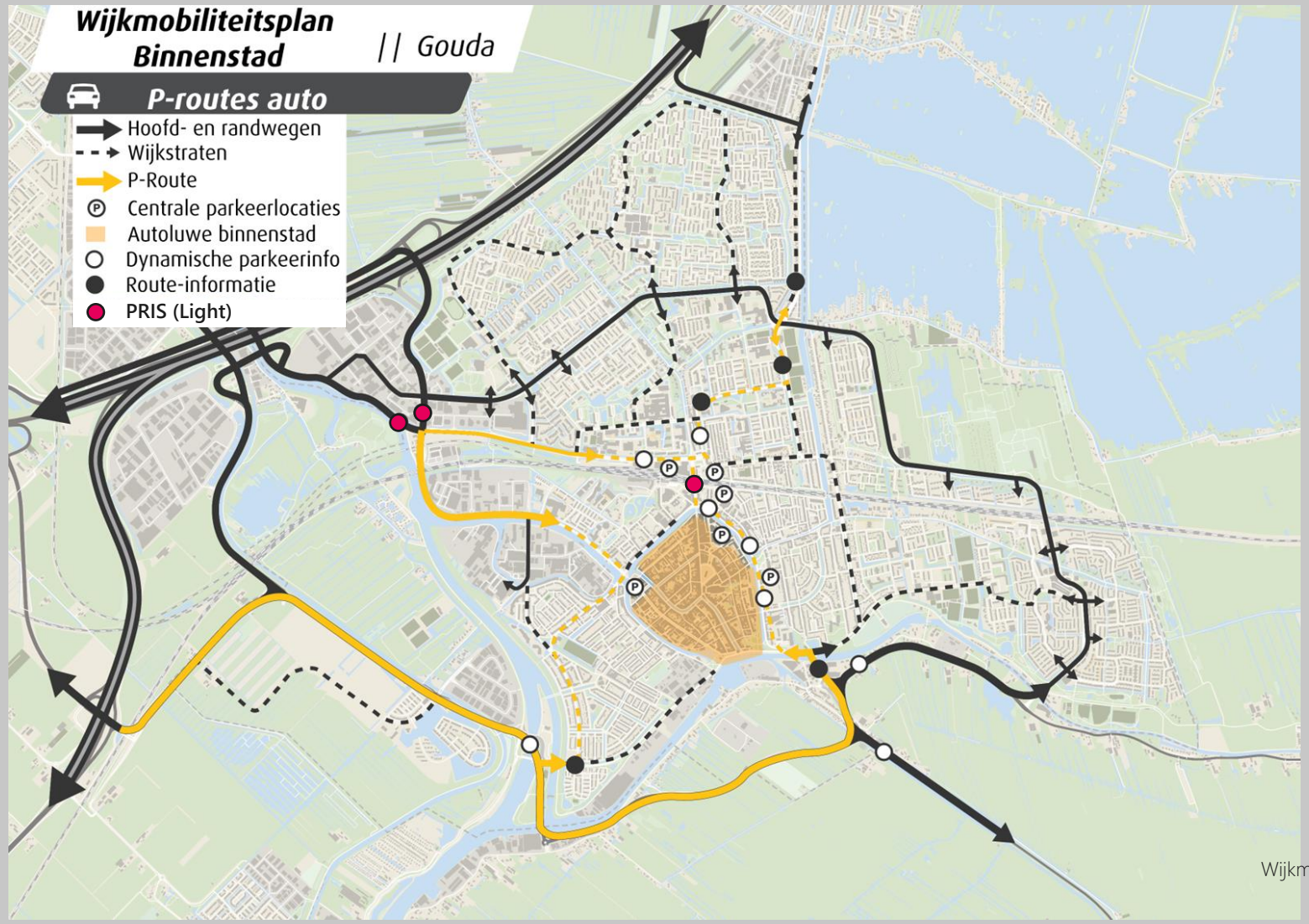
- aangezien de meeste locaties aan dezelfde route zijn gekoppeld (m.u.v. Bolwerk) lijkt een vol/vrij-systeem op keuzelocaties voldoende bij te dragen aan de beoogde effecten (i.p.v. beschikbare aantallen)

Randvoorwaarden:

- voor een optimale werking zijn alle openbare parkeergarages en parkeerterreinen op dit systeem aangesloten, dit vraagt:
    - medewerking (en medefinanciering) van Q-Park (parkeergarage Bolwerk en parkeergarage Nieuwe Markt)
    - een systeem dat continue een betrouwbaar beeld kan geven van het aantal vrije parkeerplaatsen op de parkeerterreinen (bij afwezigheid van een slagboom)
- de basis van een PRIS vormt een duidelijke en sluitende parkeerverwijzing met naamgeving die iets zegt over de bestemming (bijvoorbeeld centrum), dynamische verwijzingen komen daar bovenop



Parkeerroutes en keuzepunten



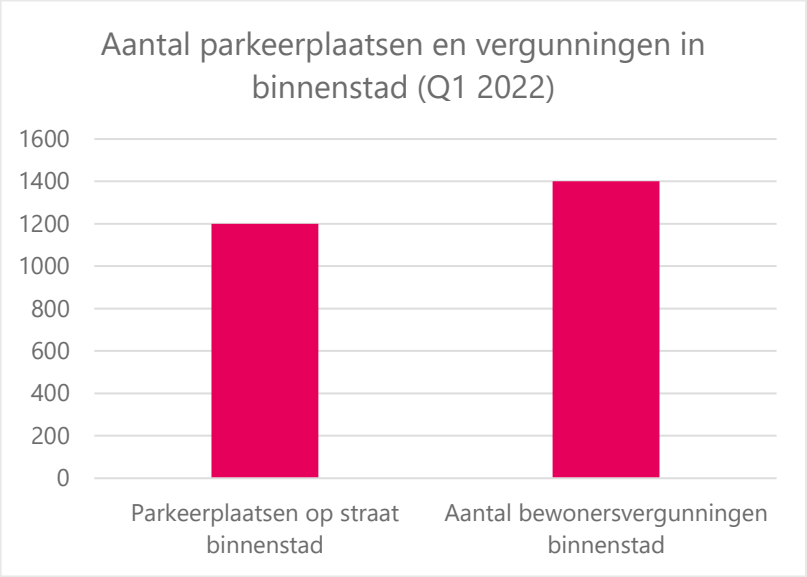
Vanuit kostenoogpunt kan het wenselijk zijn om het aantal locaties met dynamische informatie te reduceren.

In dat geval is het wenselijk om het PRIS vooral in te zetten om het gebruik van de parkeergarage Bolwerk te stimuleren en het gebruik van de garage Nieuwe Markt in relatie tot Klein Amerika, Vossenburchkade en Schouwburgplein beter in balans te brengen. Zie daarvoor de PRIS (Light).

De meningen over de effectiviteit van PRIS zijn verdeeld (https://www.verkeersnet.nl/parkeren/10265/nut-parkeerverwijssystemen-omstreden/): sommige onderzoeken tonen aan dat er nauwelijks gebruik van wordt gemaakt, andere onderzoeken geven een genuanceerder beeld.

Kansrijke maatregelen

Vergunningenplafond binnenstad



Huidige situatie: onbeperkte vergunninguitgifte (max 1 per huishouden, uitgezonderd eigen terrein)

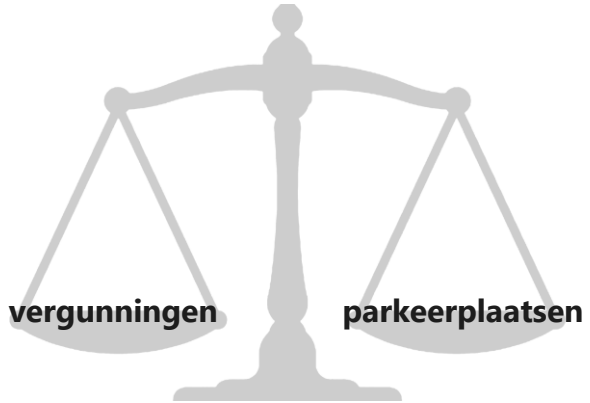
Voorstel: vergunningenplafond instellen (= maximum aantal uit te geven vergunningen bepalen op basis van beschikbare parkeercapaciteit), voor de binnenstad, de terreinen en de garages.

Beoogd effect:

- in de binnenstad: verlaging parkeerdruk op momenten dat bewoners thuis zijn ('s avonds, 's nachts, weekend)
- op terreinen en in garages: waarborgen parkeercapaciteit voor bezoekers
- minder zoekverkeer: degene die een vergunning heeft, hoeft minder lang te zoeken naar een vrije plek
- minder verkeersbewegingen in de binnenstad doordat bewoners aan de rand parkeren

Overwegingen:

- een vergunningenplafond is nodig om het aantal uitgegeven vergunningen te laten dalen, dit gaat niet automatisch (tegenover gemiddeld 150 beëindigingen per jaar staan circa 250 nieuwe vergunningen)
- intrekken van vergunningen is niet nodig, via natuurlijk verloop (verhuizen, overlijden, auto wegdoen) worden jaarlijks gemiddeld 150 vergunningen beëindigd
- nieuwe aanvragen (nieuwe bewoners en bestaande bewoners die een auto aanschaffen) komen bij een vergunningenplafond op een wachtlijst zolang de parkeerdruk op het maatgevende moment hoger dan 90% is
- mensen op de wachtlijst kan een alternatief worden geboden om te voorkomen dat zij uitwijken naar de ongereguleerde gebieden, zoals een abonnement of een terreinvergunning tegen aantrekkelijk tarief



Kansrijke maatregelen

Prijsbeleid parkeervergunningen en abonnementen (1)

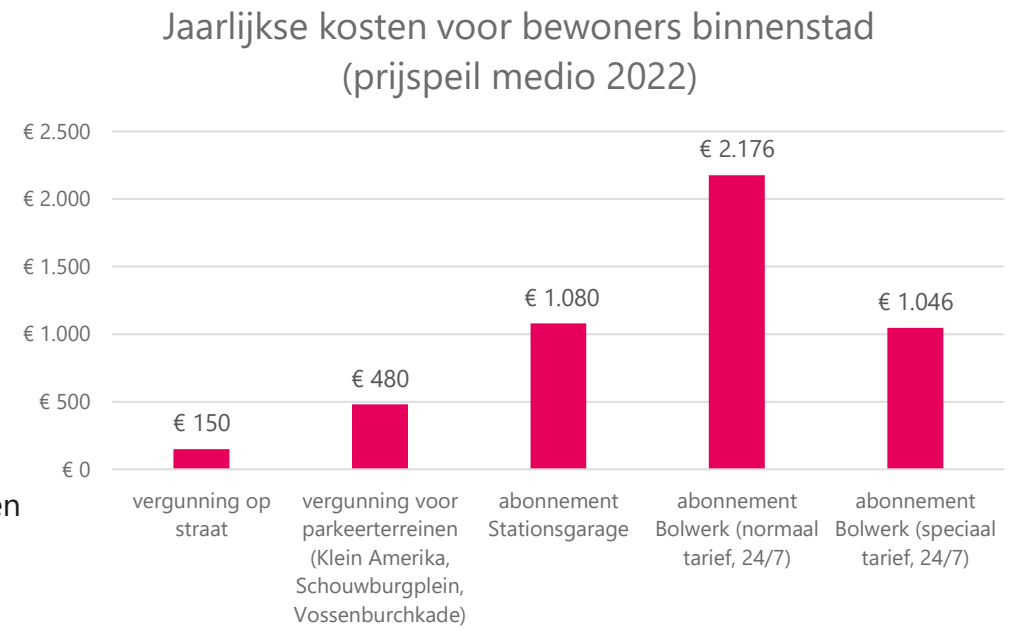
Huidige situatie: een bewonersvergunning voor de binnenstad is veel goedkoper dan een terreinvergunning en een abonnement in een garage (alleen in sector 1B is de bewonersvergunning ook geldig op de parkeerterreinen)

Voorstel: een terreinvergunning even duur of goedkoper laten zijn dan een bewonersvergunning, een abonnement voor parkeergarage mag iets duurder zijn, maar met een minder groot verschil

Beoogd effect: verlaging parkeerdruk binnenstad, beter gebruik van parkeergarage Bolwerk

Overwegingen

- bewoners moeten weliswaar iets verder lopen van en naar hun geparkeerde auto, daar staat tegenover dat ze niet of nauwelijks hoeven te zoeken naar een vrije parkeerplaats
- een abonnement biedt comfort (veilig, droog), dus een hogere prijs is logisch
- Q-Park geeft aan bereid te zijn om alle binnenstadbewoners een abonnement tegen het gereduceerde tarief aan te bieden (dit tarief geldt nu enkel voor bewoners van de appartementen boven de Bolwerkgarage)
- onderzoek onder bewoners bij welk tariefsverschil zij overwegen een abonnement of een terreinvergunning af te nemen kan het prijsbeleid onderbouwen
- ...



Kansrijke maatregelen

Prijsbeleid parkeervergunningen en abonnementen (2)

- de gemeente kan abonnementen afnemen bij Q-Park en deze als parkeervergunning tegen een lager tarief aan bewoners verlenen
- een afgesloten en/of overdekte fietsvoorziening bij de parkeergarage en op een parkeerterreinen maakt de locatie voor meer bewoners een aantrekkelijk alternatief
- de Stationsgarage kan vanuit zijn rol op werkdagen geen structurele rol spelen voor bewoners, een avond- en weekendvergunning is maar voor weinigen interessant

Randvoorwaarden

- voor de parkeerterreinen en de garages moet een vergunningenplafond worden bepaald om voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers vrij te houden
- door op de parkeerterreinen meer ruimte te creëren (zie andere maatregelen: verplaatsen touringcarplekken, verplaatsen camperparkeren, uitbreiding parkeercapaciteit), komt er meer ruimte voor bewonersparkeren

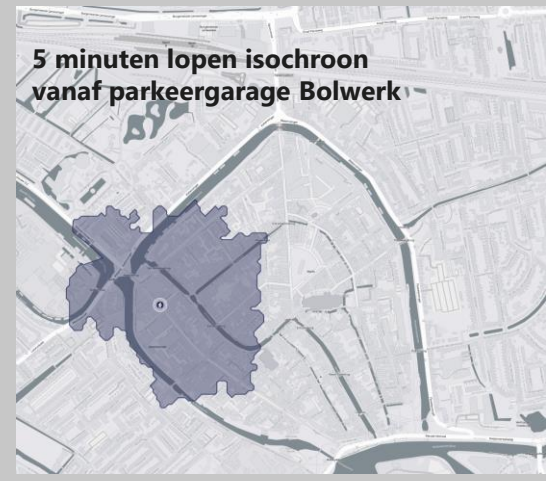
Financiële consequenties afhankelijk van vergunningtarieven (kan neutraal)

A-centrische ligging parkeerlocaties

Ongeveer 54% van de bewoners rijdt via het Pottersplein de binnenstad in (bron: kentekenonderzoek)

- Parkeergarage Bolwerk is daarmee in potentie een interessant gelegen parkeergarage om bewoners te accommoderen
- Het aantal bewoners dat op loopafstand van de parkeergarage Bolwerk woont, is echter beperkt
- Een stalling (overdekt en/of afgesloten) voor eigen fietsen kan helpen om parkeren in de parkeergarage Bolwerk voor bewoners aantrekkelijker te maken
- In welke mate bewoners de parkeergarage als alternatief zullen overwegen, is lastig te voorspellen. Dit hangt af van het tariefsverschil met een parkeervergunning en met de schaarste (de moeite die het parkeren op straat of een andere parkeerlocatie (zoals een terrein of een parkeerplaats buiten het reguleerde gebied) hen kost)

Ook de parkeerterreinen Klein Amerika, Schouwburgplein en Vossenburchkade liggen a-centrisch ten opzichte van de binnenstad. Ook daar kan een stalling voor eigen fietsen bijdragen aan de mate waarin een terrein aantrekkelijk is om als bewoner te parkeren. In de binnenstad kunnen bewoners immers ook niet voor de deur parkeren, en moeten ze regelmatig rondjes rijden op zoek naar een vrije parkeerplaats.

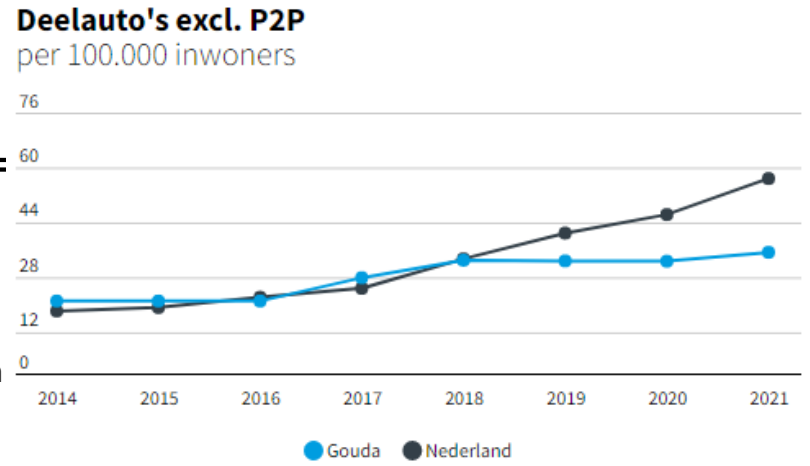






Kansrijke maatregelen

Deelauto's faciliteren



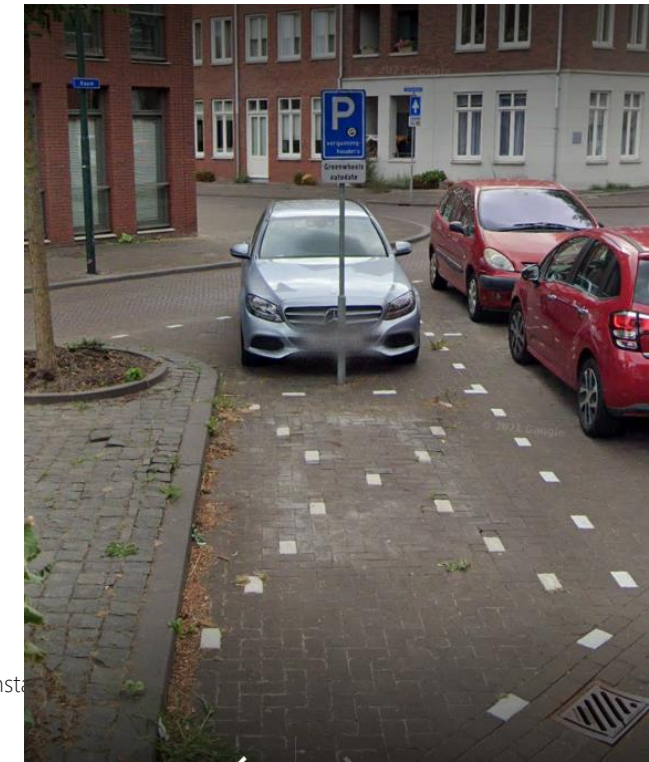
Huidige situatie: in de binnenstad zijn op 2 locaties parkeerplaatsen gereserveerd voor deelauto's van Greenwheels (Raam en Nieuwe Veerstal), deelauto's worden gestimuleerd bij nieuwbouwprojecten

Voorstel: commerciële aanbieders faciliteren in het aanbieden van deelauto's in de openbare ruimte door indien gewenst hiervoor een gereserveerde parkeerplaats in te richten

Beoogd effect: verlaging parkeerdruk op straat door afname eigen autobezit en (beperkt) minder verkeersbewegingen in de binnenstad (deelauto's worden minder frequent gebruikt dan privé-auto's)

Overwegingen

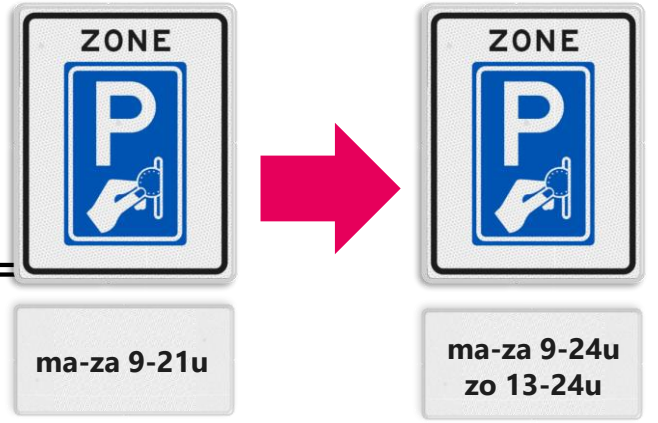
- de ontwikkeling van aantal deelauto's in Gouda blijft ten opzichte van ontwikkeling van het aantal deelauto's in NL achter
- in theorie staat 20% van de Nederlanders open voor een vorm van autodelen. In praktijk maakt momenteel gemiddeld 1% van de Nederlanders gebruik van een vorm van autodelen
- deelauto's vervangen met name 2e (en 3e) auto's, vanwege de beperking van 1 parkeervergunning per woning, is het verwachte effect van deze maatregel op de parkeerdruk in de binnenstad zeer beperkt
- overstappen naar een deelauto gebeurt sneller bij veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals verhuizen.
- het reserveren van een parkeerplaats voor een deelauto betekent inefficiënter gebruik van de parkeercapaciteit, een lege plek kan niet door een andere auto worden gebruikt (bij free floating deelauto's speelt dit niet)
- deelauto's zijn een aantrekkelijk alternatief voor bewoners zonder parkeervergunning
- een campagne, samen met deelauto-aanbieders, kan leiden tot een toenemende interesse in Gouda



Wijkmobiliteitsplan binnenste

Kansrijke maatregelen

Uitbreiden reguleringstijden



Huidige situatie: betaald parkeren tussen 9.00 en 21.00 uur met uitzondering van zondag

Voorstel: in de binnenstad van maandag t/m zaterdag betaald parkeren tussen 9.00 en 24.00 uur. Op zondag betaald parkeren tussen 12.00 en 24.00 uur. Als het nodig blijkt, ook de reguleringstijden op de parkeerterreinen en in sector 2 en 3 uitbreiden conform het regime in de binnenstad.

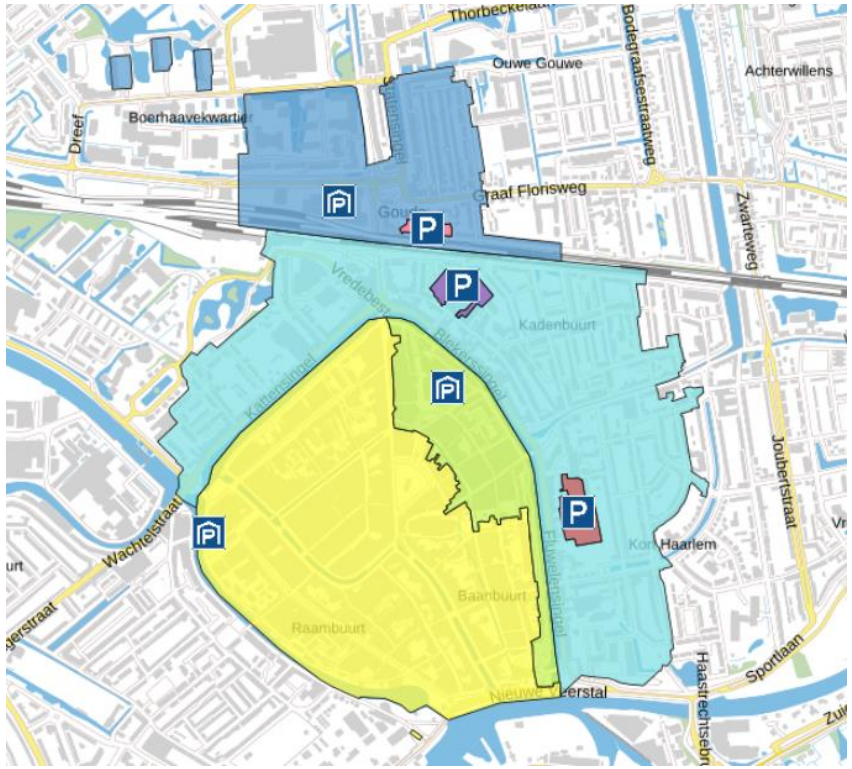
Beoogd effect: verlaging parkeerdruk in de binnenstad op straat 's avonds en op zondagmiddag, beter gebruik parkeerterreinen en garages en minder verkeersbewegingen in de binnenstad

Overwegingen

- Garages zijn nu 24/7 betaald, het is nu niet aantrekkelijk om er 's avonds en op zondag te parkeren
- zondagochtend zijn de winkels nog niet open, de parkeerdruk zal dan beperkt zijn, waardoor kan volstaan met regulering zondagmiddag
- op parkeerterreinen en in sector 2 en 3 alleen reguleren als en op de momenten dat het nodig is versus regulering instellen om overlast te voorkomen

Randvoorwaarden handhaving, ook op zondag, voor de geloofwaardigheid

Financiële consequenties: aanpassing bebording (eenmalig) en structureel extra handhavingsinzet en extra inkomsten (betaald parkeren en naheffingen)



Parkeerdruk

- Uitbreiding reguleringstijden kan leiden tot een lagere parkeerdruk in de binnenstad op straat ‘s avonds, ‘s nachts en op zondagmiddag: er is dan voldoende ruimte op de parkeerterreinen en in de parkeergarages.
  - De reden om op zondag pas vanaf 12:00 uur te reguleren ligt in het feit dat de meeste winkels op zondag pas vanaf 12:00 uur openen.
  - Uitbreiding reguleringstijden op terreinen en in sector 2 & 3 is op basis van de huidige parkeerdruk niet nodig. Dit kan overwogen worden als de parkeerdruk toeneemt om daarmee het gebruik van de parkeergarages (waar al 24/7 regulering geldt) verder te stimuleren. Uitbreiding reguleringstijden kan ook vanuit uniformiteit overwogen worden.
- Uitbreiding reguleringstijden is geen oplossing voor de parkeerdruk op zaterdagmiddag (het drukste moment in de binnenstad), hiervoor zijn andere maatregelen nodig
- De recente maatregel, dat algemene gehandicaptenparkeerplaatsen na 21.00 uur door iedereen gebruikt kunnen worden, hoeft met de uitbreiding van de reguleringstijden niet te worden aangepast. Deze maatregel geldt al langer op laad- en losplekken. Hierdoor komen er in de avonduren meer parkeerplaatsen voor vergunninghouders beschikbaar.

sector	capaciteit	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
binnenstad op straat	1.200	799	1.055	1.178	1.031	1.100	973
Parkeerterrein Klein Amerika	355	142	241	71	320	295	121
Parkeerterrein Schouwburgplein	178	89	160	45	130	157	83
Parkeerterrein Vossenburchkade	147	44	107	15	63	137	15
Parkeergarage Bolwerk	320	48	96	10	160	128	64
Parkeergarage Nieuwe Markt	400	280	292	36	400	220	84
Parkeergarage Station	310	310	155	31	124	140	133
totaal	2.910	1.712	2.106	1.386	**2.228**	2.177	1.473
		59%	72%	48%	**77%**	75%	51%

Kansrijke maatregelen

Verplaatsen camperparkeren (1)



Huidige situatie: Op Klein Amerika zijn 29 overnachtingsplaatsen voor campers op 104 autoparkeerplaatsen. Daarnaast mogen campers in normale parkeervakken parkeren, maar niet overnachten (ook niet in de rest van Gouda). Op sommige momenten zijn er meer dan 90 campers.



Voorstel: een onderzoek naar de mogelijkheden om een alternatieve locatie in te richten als (exclusieve) overnachtingsplaats voor minimaal 30 campers. Overnachten op Klein Amerika kan dan opgeheven worden. Op de Vossenburchkade worden parkeerplaatsen ingericht voor campers langer dan 6,00 meter (kleinere campers kunnen overal in Gouda in normale parkeervakken parkeren)



Beoogd effect:

- duidelijkheid creëren voor campers, en daarmee verminderen hinder van geparkeerde en overnachtende campers
- parkeerruimte op Klein Amerika vrijspelen voor bewoners en bezoekers

Overwegingen

- de huidige situatie op Klein Amerika levert knelpunten op:
    - campers passen niet altijd in een normaal parkeervak, waardoor ze foutief parkeren en meerdere vakken bezetten
    - campers parkeren haaks op de camperparkeerplaatsen en blokkeren daarbij het voetpad van de aanliggende woningen
    - op drukke dagen, zoals donderdagen met kaasmarkt in het hoogseizoen, staan soms tot wel 90 campers op Klein Amerika geparkeerd waardoor er beperkt ruimte overblijft voor reguliere bezoekers
- het aantal campers neemt steeds meer toe, de behoefte om te parkeren en te overnachten neemt daardoor ook toe, een grotere locatie is daarom wenselijk

Kansrijke maatregelen

Verplaatsen camperparkeren (2)



- een overnachtingslocatie op loopafstand van de binnenstad is aantrekkelijk, maar niet noodzakelijk:
  - Gouda is een van de weinige steden met een camperparkeerplaats nabij de binnenstad
  - camperaars hebben vaak ook een fiets of iets dergelijks mee, een locatie kan ook nabij een bushalte worden gesitueerd
  - de exploitatie van een overnachtingslocatie ligt zuiver gezien niet bij de gemeente, voor een rendabele businesscase zijn minimaal 60 à 70 plekken nodig
- Klein Amerika is een aantrekkelijke parkeerlocatie voor bezoekers aan de binnenstad en bewoners van de binnenstad. Door het verplaatsen van het camperparkeren en -overnachten wordt voor hen ruimte gecreëerd op Klein Amerika
- Vossenburchkade ligt ook op loopafstand van de binnenstad, maar de parkeerdruk is iets lager dan op Klein Amerika, enkele parkeerplaatsen inrichten voor grote campers heeft daardoor minder impact
- de bestaande parkeerlocaties voor grote voertuigen, zoals de Industriestraat en Goudse Poort, liggen niet op loopafstand van de binnenstad.

Randvoorwaarden

- een stadsbreed plan voor het parkeren en overnachten van het toenemende aantal campers, uit te werken samen met NKC, om te voorkomen dat door de veranderingen er op allerlei andere plekken problemen ontstaan:
  - handhaving op camperparkeren en overnachten blijft nodig
  - goede communicatie richting de doelgroep is lastig
  - een hoogtebegrenzer kan helpen bij ongewenst gebruik, dit is op Klein Amerika echter niet mogelijk vanwege de bevoorradingsroute van de (nieuwe) supermarkt over het terrein
  - te overwegen bij kleinere locaties: dynamische parkeerverwijzing (vol/vrij) en een doorverwijzing naar alternatieve locaties

Financiële consequenties: De inrichtingskosten van de camperplaats zijn afhankelijk van de locatie. Een grotere locatie heeft ook grotere opbrengsten, wat het aantrekkelijker maakt voor een marktpartij in de camperplaats te investeren en deze te exporteren.

Mogelijke overnachtingslocaties voor campers

Opgave: alternatieve overnachtingslocatie voor minimaal 30 campers (bij voorkeur meer, voor een rendabele businesscase zijn 60 à 70 plekken nodig). Eén centrale, exclusieve overnachtingslocatie is gewenst voor duidelijkheid en optimaal gebruik. Met een alternatieve overnachtingslocatie kunnen de grote camperplekken op Klein Amerika komen te vervallen en zijn ze altijd te gebruiken als normale parkeerplaats.
Benodigde voorzieningen: watertappunt, elektra aansluiting, loospunt vuilwater en cassette toilet en stortmogelijkheid voor eenvoudig huisvuil

Alternatieve parkeerlocatie	Opmerkingen
Vossenburchkade	1 kilometer van binnenstad is nu een parkeerlocatie, nadeel: huidige parkeerders moeten naar andere locaties uitwijken
Industriestraat	1,7 kilometer van binnenstad is al locatie voor het parkeren van grote voertuigen, door medegebruik risico op knelpunten bij te weinig plek (geldt ook voor de andere locaties voor het parkeren van grote voertuigen), geen aantrekkelijke overnachtingspek
GoudAsfalt	2 kilometer van binnenstad medewerking van Goudasfalt nodig
Parkeerterrein Goudse Hout	2,5 kilometer van binnenstad Groenalliantie (terreineigenaar) heeft eerder aangegeven dat zij negatief tegenover het parkeren van touringcars staan, dus kans op medewerking voor campers is klein
D.O.N.K.-Straat (Sluiseiland)	2,5 kilometer van binnenstad nog niet geschikt voor campers, herinrichting nodig, hiervoor is medewerking van de provincie (eigenaar) nodig
Parkeerterrein Groenhoven	3 kilometer van binnenstad op doordeweekse dagen hoge parkeerdruk, dat zal tijdens de kaasmarkt tot knelpunten leiden
Reeuwijkse Hout	6,5 kilometer van binnenstad afstemming met de gemeente Bodegraven-Reeuwijk nodig, uit concurrentie-oogpunt wellicht niet wenselijk vanwege de nabijheid van campings

Parkeerplaatsen voor campers op Vossenburchkade

- Parkeerdruk op Vossenburchkade is in de huidige situatie minder hoog dan op Klein Amerika.
- Het inrichten van langere parkeerplaatsen voor grotere campers gaat ten koste van reguliere parkeerplaatsen. Een deel van de huidige parkeerders kan echter worden opgevangen op parkeerterrein Schouwburgplein, en als deze (bijna) vol staat, zijn er op de andere parkeerlocaties rond de binnenstad nog voldoende vrije plekken.
- Met de optie dat op Klein Amerika een parkeerdek wordt gerealiseerd, is deze locatie nadrukkelijker te positioneren als reguliere parkeerplaats voor bezoekers. Dat verduidelijkt de communicatie.
- Aanvullende maatregelen:
  - Communicatie over de bezetting van de parkeerplaatsen voor grotere campers inclusief een doorverwijzing naar de parkeerplaatsen voor grote voertuigen, zoals de Industriestraat en Goudse Poort.
  - Handhaving op het voorkomen van overnachten op Vossenburchkade.

sector	capaciteit	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
binnenstad op straat	1.200	799	1.055	1.178	1.031	1.100	973
Parkeerterrein Klein Amerika	355	142	241	71	320	295	121
Parkeerterrein Schouwburgplein	178	89	160	45	130	157	83
Parkeerterrein Vossenburchkade	147	44	107	15	63	137	15
Parkeergarage Bolwerk	320	48	96	10	160	128	64
Parkeergarage Nieuwe Markt	400	280	292	36	400	220	84
Parkeergarage Station	310	310	155	31	124	140	133
totaal	2.910	1.712	2.106	1.386	**2.228**	2.177	1.473
		59%	72%	48%	**77%**	75%	51%

Kansrijke maatregelen

Verplaatsen touringcarplekken (parkeren en halteren) (1)

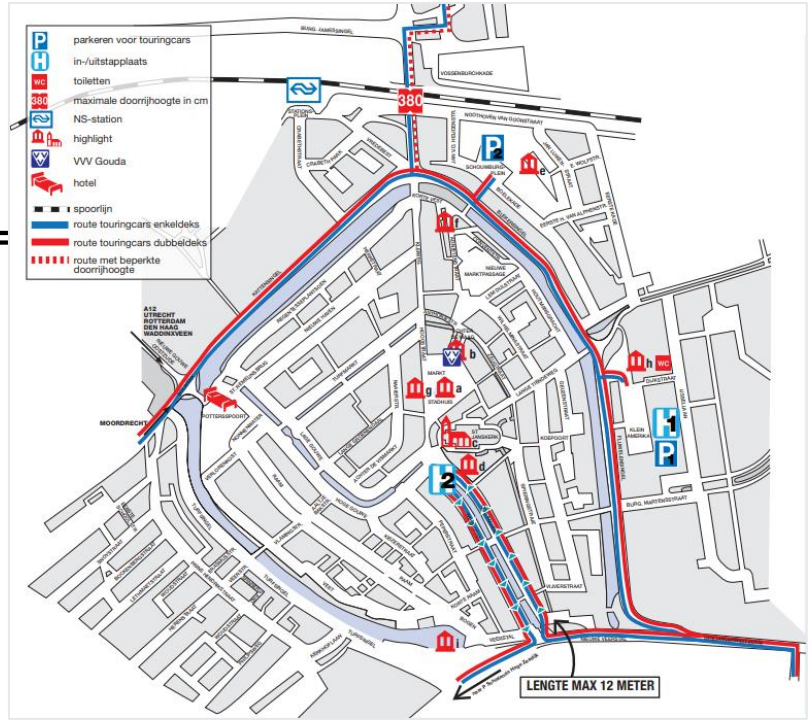
Huidige situatie: in- en uitstaphaltes op Klein Amerika, bij Schouwburgplein (niet in folder aangegeven) en in binnenstad bij de Sint-Jansbrug, parkeren op Klein Amerika (5x) en Schouwburgplein (4x)

Voorstel: een alternatieve locatie op afstand van binnenstad inrichten als parkeerlocatie voor minimaal 15 touringcars (locatie nader te bepalen in samenwerking met touroperators) in combinatie met halteren aan de rand van de binnenstad

Beoogd effect:

- voldoende ruimte voor in- en uitstappen op acceptabele loopafstand van de Markt, Sint-Janskerk, Museum Gouda en Cheese Experience.
- een duidelijke parkeersituatie op één centrale parkeerlocatie met voldoende ruimte, ook tijdens de drukke dagen (circa 15 touringcars).
- meer reguliere parkeerruimte op Schouwburgplein en Klein Amerika.

Huidige routes, haltes en parkeerplaatsen



Foutgeparkeerde bussen op Schouwburgplein



Kansrijke maatregelen

Verplaatsen touringcarplekken (parkeren en halteren) (2)

Overwegingen

- toeristen die per touringcar Gouda bezoeken moeten worden gefaciliteerd
- voor de hele binnenstad geldt nu al een lengtebeperking (12 meter), met de aanscherping naar 10 meter, kunnen alleen nog kleinere busjes de binnenstad inrijden, daarom zijn aan de rand van de binnenstad meerdere halteerlocaties nodig voor een acceptabele loopafstand naar de belangrijkste bestemmingen
- bij Best Western halteren met regelmaat touringcars, dit is nu al niet toegestaan vanwege de huidige lengtebeperking (12 meter) die ingaat vanaf de Pottersbrug. Deze gedoogsituatie is niet te reguleren, omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is om nabij het hotel een veilige halteerlocatie in te richten. De gedoogsituatie zal dus in stand blijven, zo nodig met handhaving op onveilige situaties.
- parkerende touringcars leggen relatief veel beslag op de schaarse ruimte op de parkeerterreinen, met een scheiding tussen halteren en parkeren komt meer parkeerruimte voor reguliere auto's beschikbaar, wel is handhaving op de beschikbaarheid van de halteerlocaties nodig (met name op donderdag tijdens de kaasmarkt)
- 2 parkeerlocaties leidt tot onduidelijkheid, touringcars proberen eerst Klein Amerika en weten de andere parkeerplaatsen op het Schouwburgplein moeilijk te vinden

Randvoorwaarden een geschikte parkeerlocatie voor 15 touringscars (inclusief wachtruimte voor chauffeurs) vinden, die vanaf de halteerlocaties goed bereikbaar is voor alle soorten touringcars (inclusief dubbeldekkers)

Financiële consequenties nader te bepalen

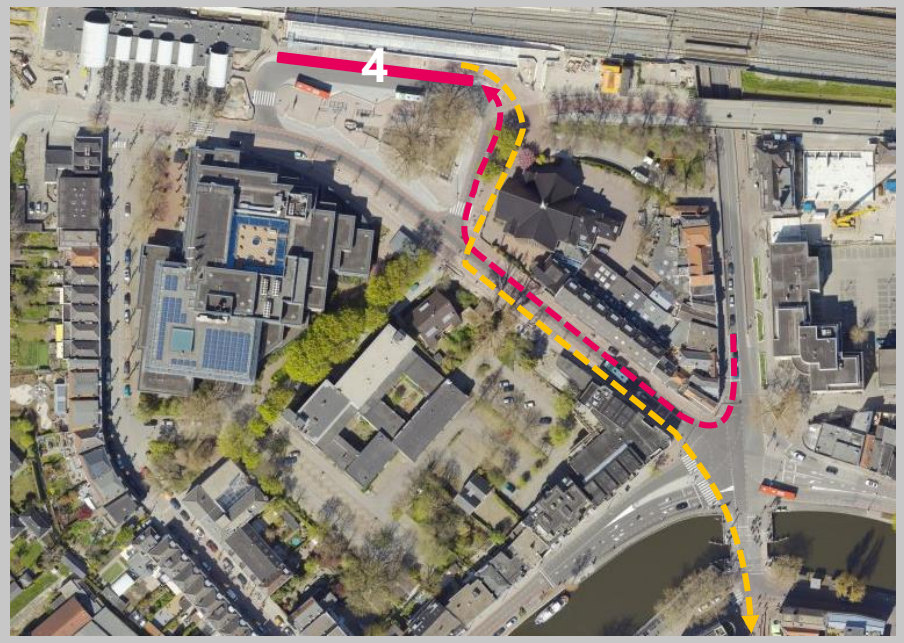
Alternatieve in- en uitstaphaltes touringcars

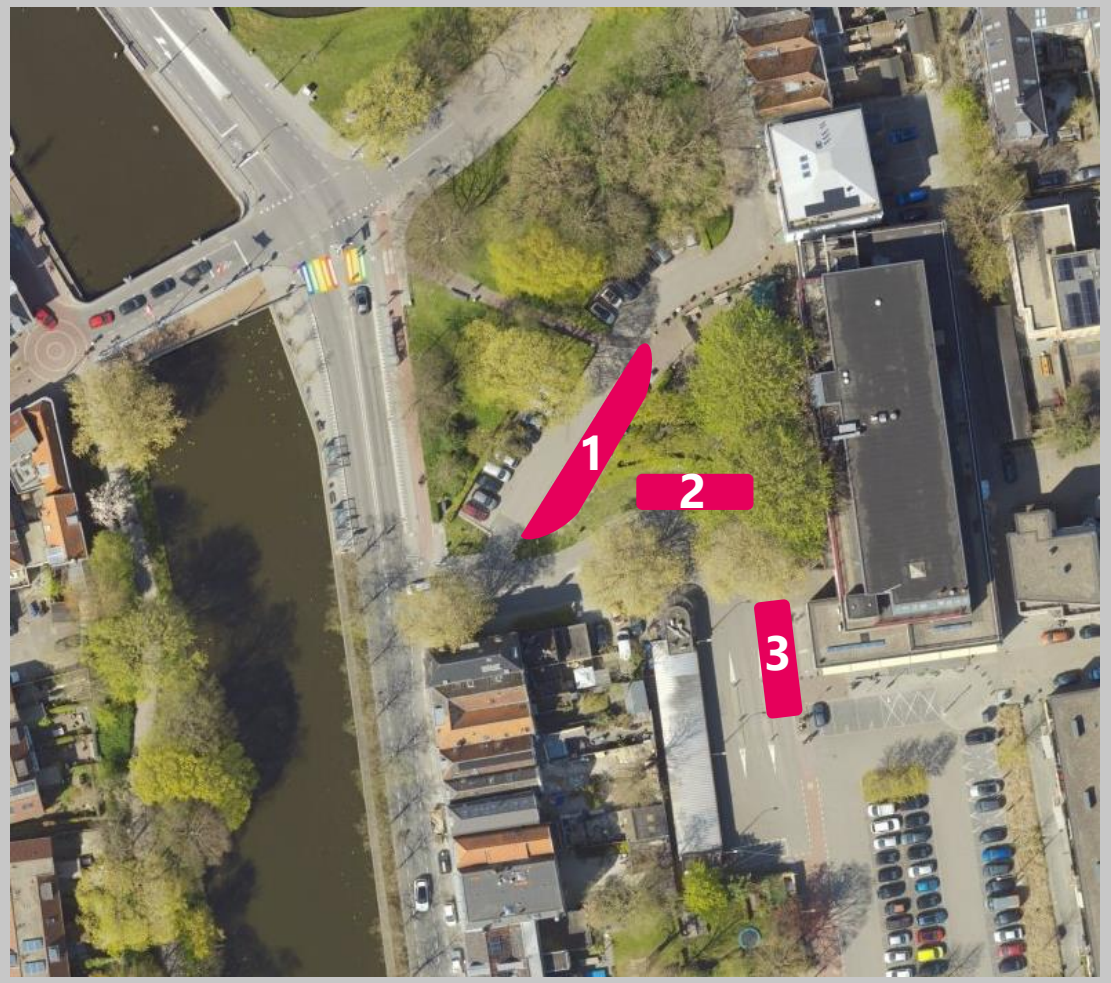
Huidige in- en uitstaphaltes	Opmerkingen
Parkeerterrein Klein Amerika	In- en uitstappen is gecombineerd met parkeren. Bussen moeten achteruit rijden over de looproute om in de TC-vakken te parkeren. Dit is niet ideaal.
Schouwburgplein	Naast parkeerplekken zijn hier ook 2 aparte halteerplekken. De bekendheid is beperkt, de aanrijdroute is krap. De locatie wordt ook door theatergezelschappen gebruikt, de halteerplek blijft daarom behouden.
St. Jansbrug (in binnenstad)	Grote voertuigen in binnenstad niet wenselijk. Wordt nu al nauwelijks meer gebruikt. Lengtebeperking wordt verder aangescherpt van 12 naar 10 meter. Halte ligt wel dichtbij Markt.
Nonnenwater (Best Western Hotel)	Onofficiële in- en uitstapplek die gedoogd wordt door gemeente. Touringcars mogen vaak nu al niet de binnenstad in, omdat deze langer dan 12 meter zijn, maar doen dit geregeld toch.
Agnietenstraat (Cheese Experience)	Met de herinrichting van de Agnietenstraat komt deze halteerplek te vervallen. De halteerlocatie Schouwburgplein is hiervoor het alternatief.

Alternatieve in- en uitstaphaltes	Opmerkingen
Parkeerterrein bij Chocoladefabriek	Parkeerplaatsen compenseren op Klein Amerika. Geen gevaarlijke manoeuvres nodig, en op acceptabele loopafstand van de Markt en Sint-Jan. Aandacht voor claims op L. Vromanplantsoen (groen, fietsparkeren)
Bocht Klein Amerika	Voorheen lagen hier parkeerplaatsen. Touringcars moeten keren op Klein Amerika, zelfde keerruimte gebruiken als de vrachtwagens voor de nieuwe Jumbo.
Entree Klein Amerika	Een uitrit is bij een halterende touringcar tijdelijk niet te gebruiken. Ook bij deze optie keren touringcars op het parkeerterrein nabij de Jumbo.
Busstation	Op redelijke afstand van Cheese Experience, maar grote afstand van Markt en Sint-Jan. Medegebruik niet ideaal, touringcars kunnen relatief lang halteren en daarbij een plek bezet houden.
Nieuwe Veerstal	Bij een herinrichting van de Nieuwe Veerstal kan mogelijk een halteplek worden ingepast. Daarmee is er een alternatieve halteplek voor de huidige in- en uitstaphalte bij de St. Jansbrug.

Andere alternatieve in- en uitstaphaltes

1. Parkeerterrein nabij Chocoladefabriek
2. Bocht Klein Amerika
3. Entree Klein Amerika
4. Medegebruik busstation
5. Nieuwe Veerstal (ontwerpopgave bij nieuwe inrichtingsplannen)



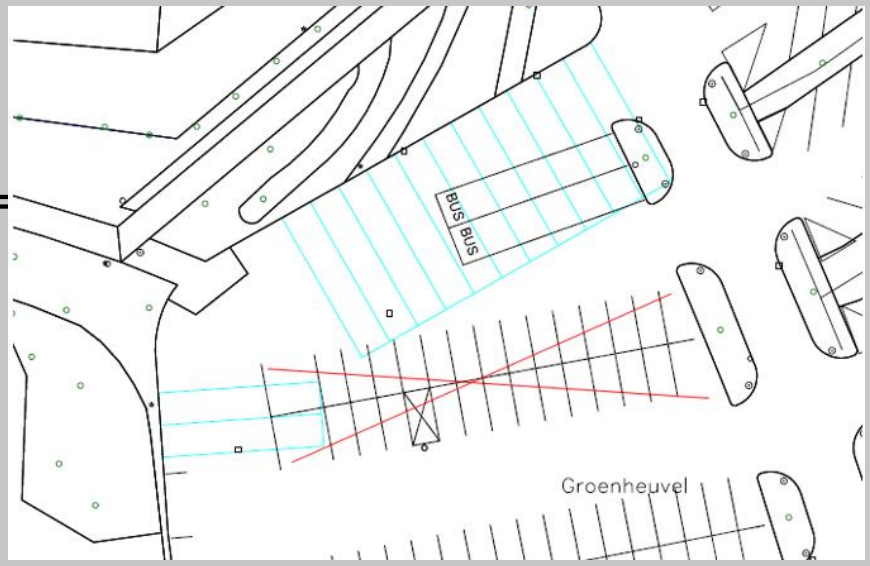


Alternatieve parkeerlocatie voor 15 touringcars

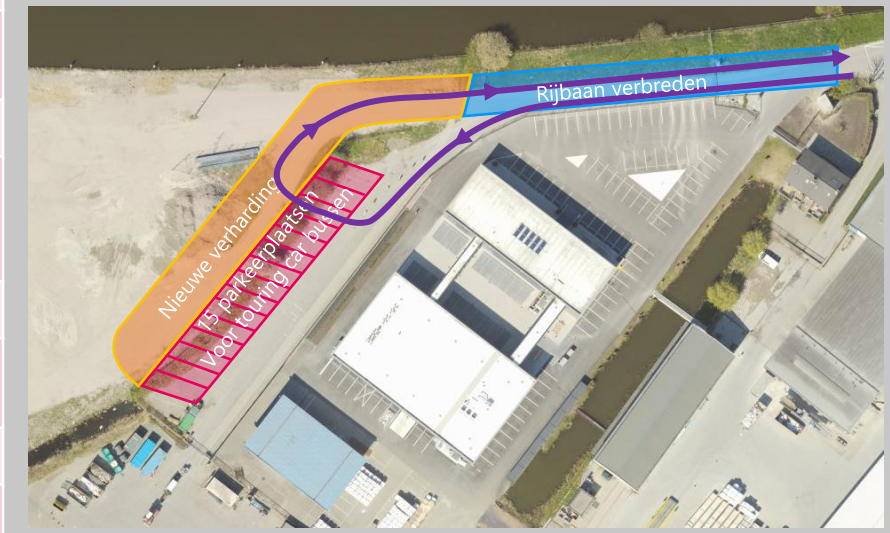
Opgave: alternatieve parkeerlocatie voor (minimaal) 15 touringcars op één centrale plek voor duidelijkheid en optimaal gebruik ter vervanging van de touringcarplekken op Klein Amerika en Schouwburgplein, die dan kunnen worden omgezet in normale parkeerplaatsen.

Alternatieve parkeerlocatie	Opmerkingen
GoudAsfalt	Potentieel voldoende ruimte voor 15 touringcars. Medewerking nodig van GoudAsfalt, meerwaarde voor hen beperkt.
Parkeerterrein Goudse Hout	15 plekken te realiseren ten koste van reguliere parkeerplaatsen. Medewerking nodig, Groenalliantie is echter geen voorstander.
Parkeerterrein Groenhoven	15 plekken te realiseren ten koste van minimaal 30 reguliere parkeerplaatsen terwijl parkeerdruk doordeweeks hoog is
DONK-straat (sluiseiland)	Naar schatting plek voor maximaal 5 bussen.
Parkeerterrein voetbal DONK	15 plekken te realiseren ten koste van reguliere parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen zijn in het weekend echter in gebruik vanwege voetbalwedstrijden.
Parkeerterrein naast busremise	Geen structurele oplossing, eigenaar heeft andere plannen met terrein
Gemeentewerf Goudkade	Potentieel voldoende ruimte voor 15 touringcars. Terrein is echter deels verkocht en wordt opnieuw ingericht als milieustraat.
Terrein Stolwijkersluis	Naar schatting plek voor 3 – 5 bussen.
Reeuwijkse Hout	Potentieel voldoende ruimte voor 15 touringcars. Medewerking nodig van gemeente Bodegraven-Reeuwijk.
Parkeerlocaties grote voertuigen (APV): Industriestraat, Goudse Poort	Aantal plekken onzeker en geen garantie op een vrije plek (want openbaar parkeren voor alle type grote voertuigen), kans op zoekverkeer

Parkeerterrein Groenhovenpark



Gemeentewerf / afvalbrengstation

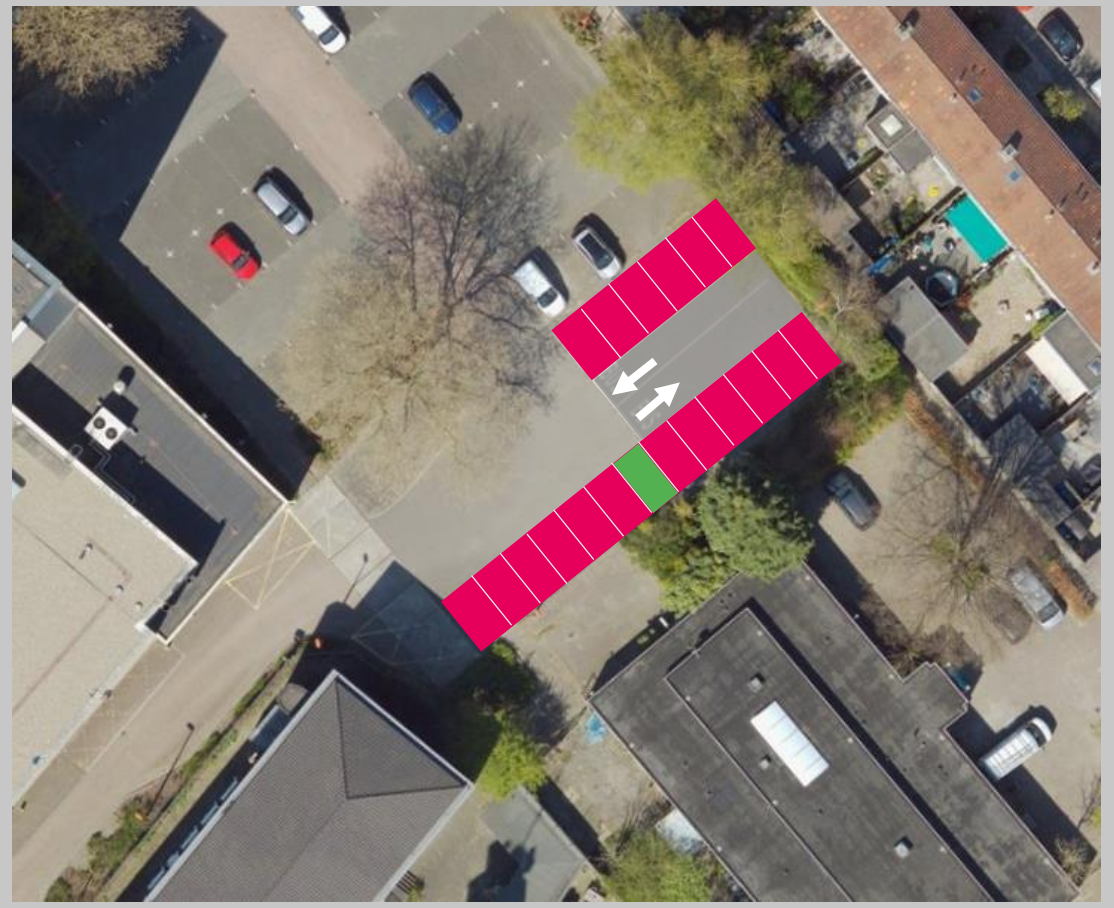


Omzetten TC-plekken naar parkeervakken

Klein Amerika:
ca. 14 parkeerplaatsen op huidige 5 touringcar plekken inpasbaar
(alleen aan de orde als halteerlocatie op andere locatie wordt ingericht)



Schouwburgplein
ca. 18 parkeerplaatsen op huidige 4 touringcar plekken inpasbaar



Kansrijke maatregelen

Uitbreiden parkeercapaciteit (1)

Huidige situatie: een hoge parkeerdruk in de binnenstad

Voorstel: parkeercapaciteit rond de binnenstad uitbreiden wanneer door het effect van maatregelen in de garages en op de terreinen aan de rand van de binnenstad onvoldoende ruimte is om parkeerders uit de binnenstad op te vangen

Beoogd effect: verlaging parkeerdruk in de binnenstad, om parkeerplaatsen in de binnenstad op te kunnen heffen, en minder verkeersbewegingen in de binnenstad

Overwegingen

- Een parkeerdek op Klein Amerika en/of Schouwburgterrein lijkt meer voordelen te hebben dan een parkeervoorziening onder Klein Amerika, bij Cargill of in de Museumhaven, zowel in financieel opzicht, als in beoogde doelgroep.
- Uitbreiding van de parkeercapaciteit op een bestaande locatie levert minder zoekverkeer op omdat de parkeercapaciteit dan over minder locaties is verspreid.
- Van bestaande locaties liggen Schouwburgplein en Klein Amerika het meest voor de hand vanwege de ligging ten opzichte van de binnenstad (loopafstand) en de omvang en daarmee de mogelijke capaciteitsuitbreiding.
- Omwonenden zijn minder enthousiast over een parkeerdek, een goede ruimtelijke inpassing is belangrijk.
- Uitbreiding van de parkeercapaciteit rond de binnenstad biedt ruimte om de ambitie om 200 parkeerplaatsen in de binnenstad op te heffen te vergroten, omdat er dan ruimte beschikbaar is om meer parkeerders op te vangen.

Kansrijke maatregelen

Uitbreiden parkeercapaciteit (2)

Randvoorwaarden

- nader onderzoek nodig naar de haalbaarheid van de verschillende opties (onder andere financiële haalbaarheid, ruimtelijke inpassing en verkeerskundige effecten)
- eerst effect van andere maatregelen afwachten om een goede afweging te kunnen maken (kosten-batenanalyse)
    - door andere maatregelen neemt de beschikbare parkeercapaciteit toe (opheffen parkeerplaatsen voor overnachtingen campers Klein Amerika, uitbreiding Klein Amerika vanwege supermarkt Fluwelensingel) en uitbreiding Stationsgarage ('s avonds en in het weekend, overdag is de capaciteit nodig voor bezoekers van het stationsgebied en OV-reizigers), hierdoor is het wellicht niet nodig alle op te heffen parkeerplaatsen te compenseren
    - door andere maatregelen wordt de parkeercapaciteit efficiënter gebruikt (dynamische verwijzing, prijsbeleid vergunningen en abonnementen) of wordt de parkeervraag beïnvloed (uitbreiden reguleringstijden, verbeteren toegankelijkheid binnenstad voor voetgangers en fietsers, inclusief meer fietsparkeerplaatsen)
    - invoering van parkeerregulering in Korte Akkeren kan effect hebben op het gebruik van de parkeercapaciteit in en om de binnenstad, al komen binnenstadsbewoners die daar nu hun 2^{e} of 3^{e} auto parkeren niet in aanmerking voor een parkeervergunning, dus is het onzeker hoe groot dit effect daadwerkelijk zal zijn.

Financiële consequenties nader te bepalen

Optoppen Stationsgarage

Omschrijving: er zijn vergaande voorbereidingen om de Stationsgarage met één laag op te hogen.

Doelgroep: voornamelijk bezoekers (stationsgebied) en P+R-gebruikers.

Capaciteit: Ongeveer 80 parkeerplaatsen worden toegevoegd, waardoor de totale capaciteit van de Stationsgarage toeneemt van 320 naar 400 parkeerplaatsen.

Kosten: Spark heeft een businesscase opgesteld van de voorgenomen uitbreiding: investeringskosten zijn €1,43 miljoen

Kanttekeningen: de uitbreiding van de Stationsgarage is vooral gericht op het bieden van meer parkeercapaciteit voor bewoners en bezoekers van het stationsgebied en OV-reizigers (P+R-functie). De Stationsgarage wordt (nog) maar beperkt gebruikt door bezoekers aan de binnenstad. In de avond en het weekend heeft de Stationsgarage capaciteit voor andere doelgroepen. In het weekend gelden gereduceerde dagtarieven om gebruik te stimuleren (€ 5,- per dag i.p.v. € 10,- per dag doordeweeks, prijspeil medio 2022).





Uitbreiding parkeercapaciteit parkeerdek Klein Amerika

Omschrijving: boven een deel van Klein Amerika een parkeerdek realiseren, aanvullend op de geplande uitbreiding op maaiveld in combinatie met de komst van een supermarkt.

Doelgroep: bezoekers en bewoners (met de komst van de supermarkt komt er ook een ontsluiting voor fietsers en voetgangers naar de Burgemeester Martenssingel, met een fietsenstalling nog aantrekkelijker)

Capaciteit: Naast de reeds geplande uitbreiding op maaiveld (+93 ppl. voor de supermarkt en +32 ppl. algemeen), kunnen met een parkeerdek circa 100 parkeerplaatsen extra toegevoegd worden. Bij de huidige TC-plekken kunnen mogelijk ca. 12 normale parkeerplaatsen ingepast worden. De totale parkeercapaciteit neemt dan toe van 355 naar 590 parkeerplaatsen (deels bestemd voor de supermarkt).

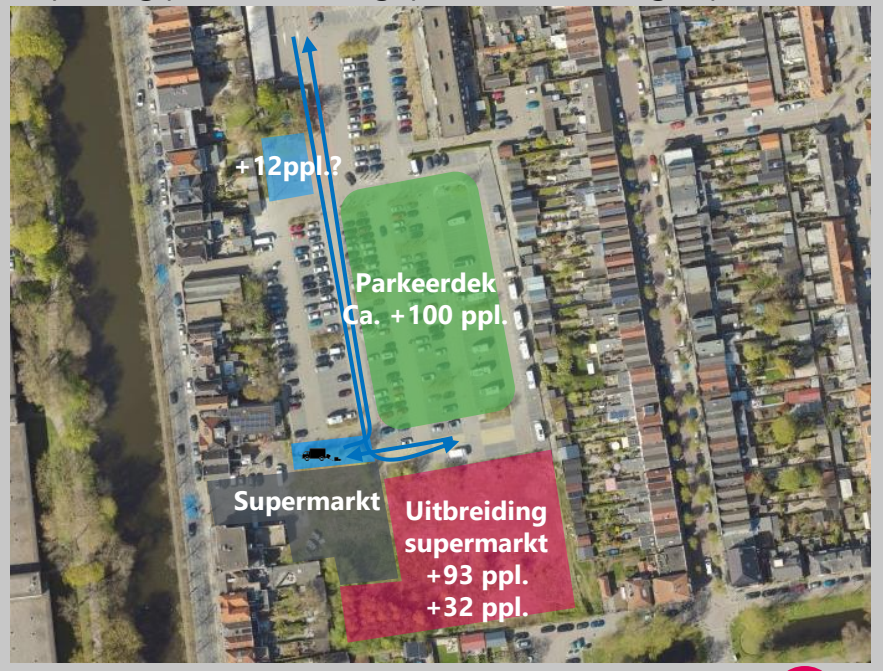
Kosten: eerdere ramingen in 2019 van parkeerdekopties kwamen uit op € 1,0 miljoen. Gelet op prijsstijgingen schatten we de huidige kosten grofweg op € 1,6 miljoen.

Kanttekeningen: Eerder was het dek in het midden van Klein Amerika voorzien. Doordat de bevoorrading van de supermarkt via Klein Amerika plaatsvindt, moet het dek hoger worden of verplaatst naar de zijkant tegen de woningen aan. Dit kan tot bezwaren bij omwonenden leiden. Klein Amerika wordt ook gebruikt voor evenementen, dit moet mogelijk blijven, al is het vanuit beschikbaarheid parkeerplaatsen wenselijk een ander gebruik tot een minimum te beperken. De uitbreiding van parkeercapaciteit zal leiden tot extra verkeersbewegingen over de Singels, onderzocht moet worden of dit, in combinatie met alle andere maatregelen, past. Deze optie heeft echter geen bestuurlijk draagvlak.

Ontwerp van uitbreiding parkeerterrein voor supermarkt



Inpassing parkeerdek en geplande uitbreiding supermarkt



Uitbreiding parkeercapaciteit parkeerdek Schouwburgplein

Omschrijving: Idee is om boven het westelijke deel van het Schouwburgplein een parkeerdek toe te voegen. In 2008 is dit idee eerder uitgewerkt in een B&W-nota, kostenraming en schetsontwerp.

Doelgroep: bezoekers en bewoners.

Capaciteit: volgens een oude Nota uit 2008 kunnen met een parkeerdek totaal zo'n 105 parkeerplaatsen worden toegevoegd. Als ook de touringcarplekken worden omgezet naar normale parkeerplaatsen (+18 ppl.), neemt de totale capaciteit van het Schouwburgplein toe van 178 naar 301 parkeerplaatsen.

Kosten: in een eerdere raming uit 2008 werden de investeringskosten geschat op € 1,4 miljoen. Gelet op prijsstijgingen schatten we de huidige investeringskosten grofweg op € 2,5 miljoen (circa € 24.000 per parkeerplaats). Beheer- en onderhoudskosten komen hier nog bij.

Kanttekeningen: rondom het Schouwburgplein zijn woningen gelegen, die met de achtertuin uitkijken op het Schouwburgplein. Een parkeerdek moet goed ingepast worden in de omgeving om de hinder voor aanwonenden zo veel mogelijk te beperken. Eerder is een groene aankleding van de gevels voorzien. Ook kan uitbreiding van parkeercapaciteit mogelijk zorgen voor enige verkeerstoename op de singels.

Eerder opgestelde impressie van een parkeerdek



Inpassing van parkeerdek en omzetten touringcar plekken



Uitbreiding parkeercapaciteit parkeervoorziening Cargill

Omschrijving: idee is om op het binnendijkse parkeerterrein van Cargill een parkeergarage te bouwen met een ruimte-efficiënte indeling (split-level). De netto toegevoegde parkeercapaciteit wordt gebruikt om parkeervraag uit de binnenstad op te vangen.

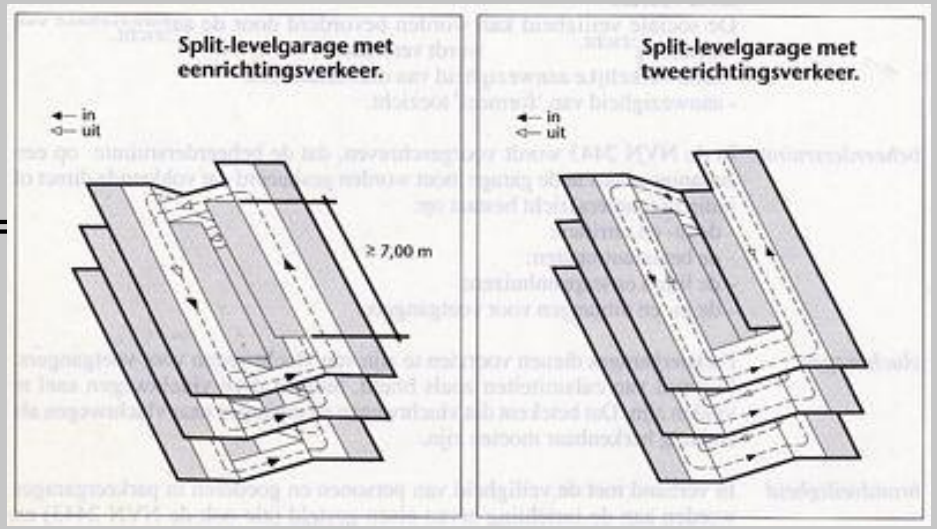
Doelgroep: voornamelijk bewoners (veelal te ver weg voor bezoekers)

Capaciteit: Geschat wordt dat bij 6 split-levels circa 200 parkeerplaatsen totaal mogelijk zijn. Daarmee worden netto 150 parkeerplaatsen toegevoegd.

Kosten: dit idee is niet eerder geraamd of uitgewerkt. Kosten van een bovengrondse parkeergarage lopen grofweg uiteen van € 15.000 tot € 25.000 per parkeerplaats. Uitgaande van de bovengrens kost een parkeergarage met 200 parkeerplaatsen dan circa € 5 miljoen.

Kanttekeningen: Uit overleg met Cargill blijkt dat deze partij niet bereid is om het eigen parkeerterrein beschikbaar te stellen voor parkeren door bewoners. Dit geldt ook voor de parkeergelegenheid bij het Buurtje, langs de Museumhaven. Het parkeerterrein langs de Schielands Hoge Zeedijk (aan de IJsselzijde) kan een mogelijkheid zijn voor dubbelgebruik met bewoners, maar daarvoor is de loopafstand tot de binnenstad te groot en de oversteekbaarheid beperkt. Uitbreiding van parkeercapaciteit op het terrein van Cargil is daardoor niet haalbaar.

Concept van een split-levelgarage



Schets van mogelijke inpassing parkeervoorziening Cargill (bron: Hans du Pré)



Uitbreiding parkeercapaciteit parkeergarage Museumhaven

Doelgroep: voornamelijk bewoners (veelal te ver weg voor bezoekers)

Capaciteit: idee betreft een ondergrondse parkeergarage onder het water van de Museumhaven naar voorbeeld van de Lammermarktgarage in Leiden (550 parkeerplaatsen in een 22 meter diepe garage met diameter 60 meter). Het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de diepte van de parkeergarage. Gezien de slappe bodem in Gouda zal dat minder diep kunnen. Maar een ondergrondse garage heeft wel enig volume nodig om rendabel te zijn om aan te leggen. We nemen grofweg aan dat een voorziening van 250 parkeerplaatsen inpasbaar is.

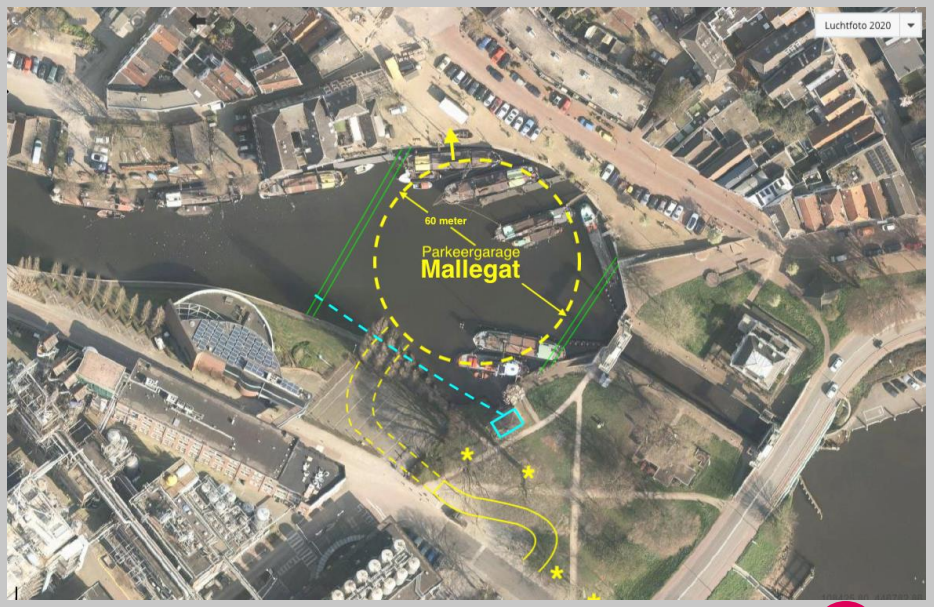
Kosten: kosten van een ondergrondse parkeervoorziening lopen sterk uiteen en zijn afhankelijk van de lokale situatie. De kosten per parkeerplaats op basis van andere garages die de afgelopen jaren in NL zijn gerealiseerd / geraamd bedragen ca. € 100.000 – € 130.000. De kosten van een ondergrondse parkeergarage met 250 parkeerplaatsen bedragen dan grofweg € 25 tot € 35 miljoen.

Kanttekeningen: de parkeergarage is vooral aantrekkelijk voor bewoners, en minder voor bezoekers. De Bolwerk-garage wordt ook maar beperkt gebruikt door bezoekers. Bezoekers (kort parkeren) leveren echter veel meer op dan bewonersabonnementen, die vaak scherp geprijsd moeten zijn om voldoende animo te genereren en te 'concurreren' met parkeervergunningen op straat. De businesscase voor deze parkeergarage pakt naar verwachting zeer negatief uit.

Impressie van Lammermarktgarage in Leiden



Schets van mogelijke inpassing parkeergarage Museumhaven (bron: Hans du Pré)



Globale afweging uitbreidingsmogelijkheden

Het realiseren van een parkeerdek op Klein Amerika en Schouwburgplein zijn technisch en financieel eenvoudiger te realiseren dan een parkeervoorziening bij Croda of onder de Museumhaven. Aan de zuidwestkant van Gouda mist een centrale openbare parkeervoorziening. Echter, de meeste bezoekersbestemmingen zijn juist aan de noordoostkant gelegen. De parkeervoorziening is dan vooral geschikt voor bewoners die nu op straat parkeren in de binnenstad, waardoor de binnenstad sneller en meer autoluw gemaakt kan worden. Daarentegen heeft de Bolwerkgarage ook capaciteit over die door andere doelgroepen gebruikt kan worden. Investeren in een nieuwe parkeervoorziening kan dus ook afgezet worden tegen het afnemen van abonnementen in de Bolwerkgarage, om deze tegen een lager tarief aan bewoners aan te bieden (in plaats van een vergunning).

Eerste opties voor maatregel bouwen	Indicatie extra capaciteit	Globale kostenindicatie	Kosten per parkeerplaats	Doelgroep	Inschatting businesscase	Kanttekeningen
Parkeerdek Schouwburgplein	+105 ppl.	2,5 mln.	25.000	Bezoekers en bewoners	Naar verwachting haalbaar	Goede inpassing in omgeving vereist, nadeel: mogelijk extra verkeersdruk singels.
Parkeerlaag (of parkeerlagen) onder Klein Amerika (*)	+200 ppl. (of meer bij 2e laag)	10,0 mln.	50.000 (hoger bij 2e laag)	Bezoekers en bewoners	Onzeker	Optie niet inhoudelijk onderzocht. Forse investering waardoor businesscase onzeker is. Nadeel: mogelijk extra verkeersdruk singels.
Parkeervoorziening Cargill	+200 ppl.	5,0 mln.	30.000	Voornamelijk bewoners	Onzeker	Medewerking Cargill nodig, businesscase onzeker vanwege beperkt aantallen kort parkeren.
Parkeergarage Museumhaven	+250 à +400 ppl.	25 – 35 mln.	100.000 – 130.000	Voornamelijk bewoners	Zeer ongunstig	Forse investering, businesscase waarschijnlijk zeer ongunstig vanwege beperkte aantallen kort parkeren. Bij autoluwe Veerstal vervalt oostelijke aanrijroute.

(*) Voor een parkeerdek op Klein Amerika is geen bestuurlijk draagvlak.

Kansrijke maatregelen

Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen

Huidige situatie: op veel plekken in de binnenstad vormen geparkeerde auto's een blokkade tussen de kade en het water, waardoor het water en de grachten minder goed beleefd worden

Voorstel: stapsgewijs straatparkeerplaatsen opheffen, eindbeeld: volledig parkeervrije grachten

Beoogd effect: ruimtelijke kwaliteit verbeteren, meer ruimte voor groen, verblijven, voetgangers, fietsen en minder verkeersbewegingen

Randvoorwaarden: de parkeerdruk moet het toelaten
(na opheffen parkeerplaatsen moet de parkeerdruk op straat 90% of lager blijven op het drukste moment)

Overwegingen

- onderhoudswerkzaamheden aangrijpen om straatparkeren te verminderen
- snelheid waarmee straatparkeerplaatsen opgeheven kunnen worden, is afhankelijk van de effectiviteit van de andere parkeermaatregelen
- vooruitlopend op de herinrichting van de parkeerplaatsen de parkeerfunctie opheffen zodra het kan, bijvoorbeeld door de plaatsing van een fietsvlonder, beplanting of terras

Financiële consequenties: kosten zijn beperkt (werk met werk maken), structurele afname opbrengsten (afhankelijk van nieuwe parkeerlocatie)







Benodigde afname parkeerdruk

- Benodigde afname voor acceptabele parkeerdruk op straat in de binnenstad: circa 100 parkeerders
  - effect van maatregelen kan tot voldoende afname parkeerdruk leiden
- Op te heffen parkeerplaatsen bij volledige parkeervrij maken van de grachten: circa 200 parkeerplaatsen
  - Lage en Hoge Gouwe: circa 85 pp
  - Oost- en Westhaven: circa 75 pp
  - Turfmarkt: circa 50 pp
  - Nieuwe Veerstal: circa 25 pp

  Ook met gedeeltelijk opheffen is al effect te bereiken.
- Onderzoeken naar de onderhoudssituatie van de kademuren en de benodigde herstelwerkzaamheden kunnen tevens aanleiding zijn om parkeerplaatsen op sommige (delen van) straten op te heffen (al dan niet tijdelijk)

huidige situatie

sector	capaciteit	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
op straat	1.200	799	1.055	1.178	1.031	1.100	973
	bewoners	442	895	953	752	901	792
	bezoekers	196	152	225	239	197	181
	werkers	161	8	0	40	2	0
maximale bezetting bij 90% parkeerdruk				**1080**			
		werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
benodigde afname		0	0	**-98**	0	**-20**	0

exclusief op te heffen parkeerplaatsen

Het opheffen van 200 parkeerplaatsen in de binnenstad heeft naar verwachting een afname van het aantal verkeersbewegingen met 8% tot gevolg (circa 1.000 verkeersbewegingen per etmaal minder).
Bron: Parkeer-In-Zicht Gouda, 2020

- Plan en planning maken, waarin verschillende belangen worden afwogen:
  - locaties waar het opheffen van parkeerplaatsen logisch is vanuit 'werk met werk maken' (meteen bij de herinrichting van straten).
  - locaties waar het opheffen van parkeerplaatsen wenselijk is vanwege plannen om ruimte te creëren voor groen, verblijven, voetgangers, fietsen, etc.
  - locaties waar het opheffen van parkeerplaatsen logisch is omdat de parkeerdruk hier laag is

  Dit plan vraag continue bijstelling en monitoring op basis van de effecten

Kansrijke maatregelen

Bezoekersparkeren op straat beperken (1)



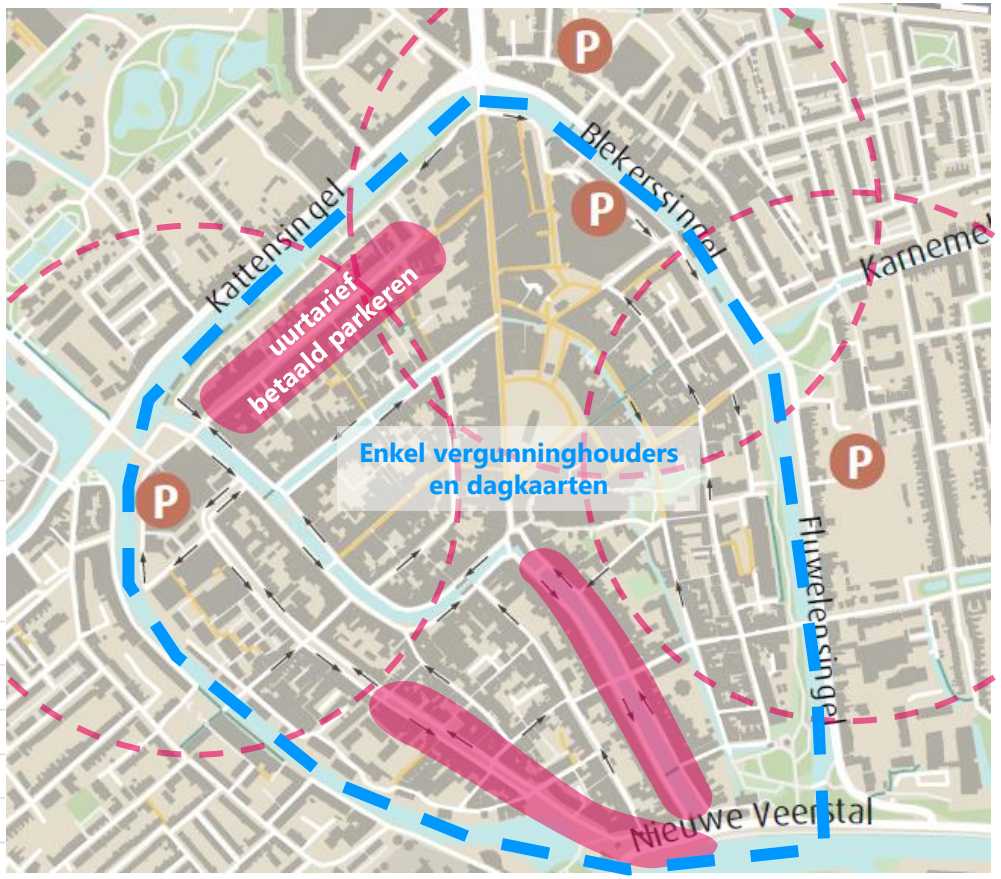
Huidige situatie: bezoekers kunnen overal op straat parkeren waar ook vergunninghouders kunnen parkeren, ze betalen voor de daadwerkelijke parkeerduur (of dagkaart)

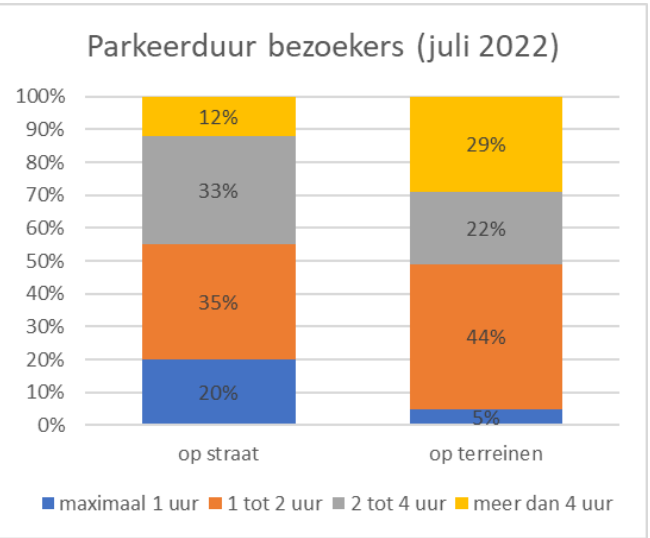
Voorstel: bezoekersparkeren kunnen in de binnenstad op straat alleen parkeren met een (dure) dagkaart, alleen in enkele straten (nabij winkels en/of straten op grotere afstand van garages) kunnen bezoekers ook betalen voor de daadwerkelijke parkeerduur

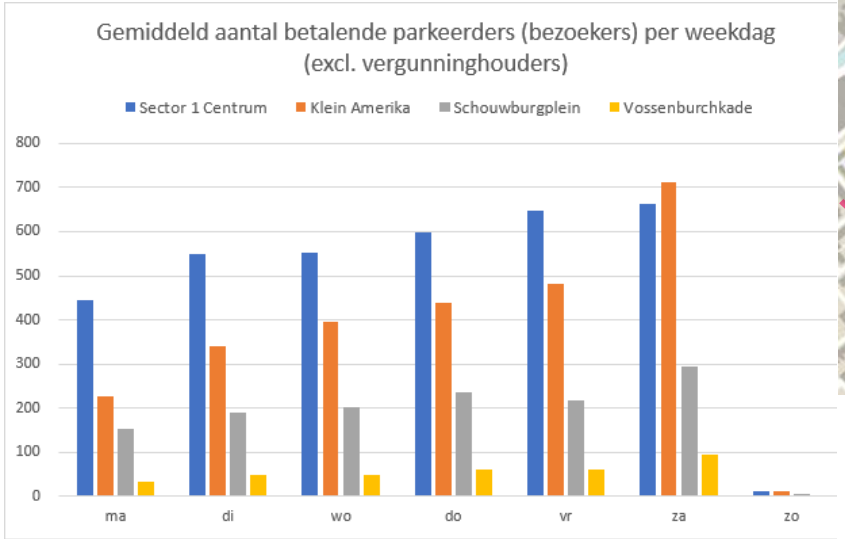
Beoogd effect:

- verlaging parkeerdruk op straat
  (-225 gelijktijdige bezoekers op het drukte moment bij volledig weren bezoekers uit de binnenstad)
- minder verkeersbewegingen in de binnenstad

Optie om bezoekersparkeren te beperken
cirkels 350 meter ≈ 500 meter loopafstand







Kansrijke maatregelen

Bezoekersparkeren op straat beperken (2)



Overwegingen

- Bezoekers weren uit de binnenstad is een maatregel die lijkt te kunnen rekenen op draagvlak bij stakeholders (bewoners en ondernemers), zolang het nog wel mogelijk is bezoekers af te zetten. Ook moet het mogelijk blijven dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart op straat parkeren.
- Bezoekers weren door het instellen van (exclusief) vergunninghoudersparkeren heeft als nadeel dat het parkeren niet meer gefiscaliseerd is, waardoor boetes naar het Rijk gaan i.p.v. de gemeentekas en de handhaving niet kostendekkend kan zijn. Met een dagkaart blijft het regime gefiscaliseerd.
- Bezoekers weren met een maximum parkeerduur heeft als nadeel dat boetes voor auto's die langer parkeren naar het Rijk gaan i.p.v. de gemeentekas (uitspraak Raad van State, maart 2022), waardoor de handhaving niet kostendekkend kan zijn.
- Ondanks het huidige tariefverschil met de terreinen en de garages parkeren er gelijktijdig zo'n 200 tot 250 bezoekers op straat. Het is niet duidelijk of deze bezoekers ongevoelig zijn voor de hoogte van het tarief of niet op de hoogte zijn van het tariefverschil.
- 2 verschillende parkeerregimes op straat (dagkaart en plekken waar regulier betaald parkeren geldt) kan tot onduidelijkheid leiden
- door de mogelijkheid om nabij winkels te betalen voor de daadwerkelijke parkeerduur is het instellen van specifieke Shop & Ride plekken niet nodig, mogelijk is het wel wenselijk dat vergunninghouders overdag niet op deze plekken mogen parkeren
- Het effect van het weren van bezoekers op de parkeerdruk is beperkt, zij vormen maximaal 25% van het totaal aantal parkeerders op straat. Ook het verkeerskundige effect is naar verwachting beperkt tot een afname met 8% (circa 1.000 verkeersbewegingen per etmaal minder). Bron: Parkeer-In-Zicht Gouda, 2020
- Structurele financiële impact is maximaal € 1 miljoen (huidige opbrengst kortparkeren in de binnenstad), op terreinen zal de opbrengst stijgen (maar tarieven zijn 50% lager dan op straat), maar bezoekers zullen ook uitwijken naar de parkeergarages van Q-Park

Randvoorwaarden

- Voldoende parkeergelegenheid op terreinen en in garages
- Vanwege (financiële) impact alleen instellen als het effect van andere maatregelen tot onvoldoende verlaging van de parkeerdruk leidt

Bezoekersparkeren op straat

Bezoekers volledig weren van straat:

- laat de parkeerdruk op straat zodanig dalen dat er kansen ontstaan voor het opheffen van parkeerplaatsen langs grachten
- leidt op parkeerterreinen en garages tot een (te) drukke situatie, nog los van de toename in parkeerdruk doordat bewoners ook worden verleid van deze locaties gebruik te maken

binnenstad op straat	capaciteit	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
totale parkeerdruk	1.200	799	1.055	1.178	1.031	1.100	973
aantal bezoekers		196	152	225	239	197	181
aandeel bezoekers		25%	14%	19%	23%	18%	19%
parkeerdruk zonder bezoekers	1.200	603	903	953	792	903	792
		50%	75%	79%	66%	75%	66%

Bezoekersparkeren volledig weren van straat is financieel onaantrekkelijk:

- Parkeren exclusief voor vergunninghouders is geen fiscale maatregel:
  - handhaving is administratief rechtelijk: boetes (Wet Mulder) gaan naar het Rijk (bij fiscaalrechtelijke handhaving gaan boetes (naheffingsaanslagen) naar gemeente)
  - handhaving moet door boa's in plaats van (goedkopere) fiscale controleurs, inzet scanauto niet ook niet toegestaan
- Instellen maximale parkeerduur is ook geen fiscale maatregel
  - na het verstrijken van de parkeerduur is parkeren verboden, dus geldt administratief rechtelijk handhaving
  - alternatieven voor maximale parkeerduur : progressief tarief, alleen dagtarief (geen uurtarief) of maximale parkeerduur met optie om direct na verstrijken parkeerduur nieuw kaartje te kopen / opnieuw aan te melden via belparkeren

sector	capaciteit	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerterrein Klein Amerika	355	142	241	71	320	295	121
Parkeerterrein Schouwburgplein	178	89	160	45	130	157	83
Parkeerterrein Vossenburchkade	147	44	107	15	63	137	15
Parkeergarage Bolwerk	320	48	96	10	160	128	64
Parkeergarage Nieuwe Markt	400	280	292	36	400	220	84
Parkeergarage Station	310	310	155	31	124	140	133
totaal	1.710	913	1.051	208	1.197	1.077	500
parkeerdruk		53%	61%	12%	70%	63%	29%
bezoekers uit binnenstad		196	152	225	239	197	181
parkeerdruk incl bezoekers	1.710	1109	1203	433	1436	1274	681
		65%	70%	25%	84%	75%	40%

Kansrijke maatregelen

Parkeerregulering in Korte Akkeren

Huidige situatie: in Korte Akkeren is geen parkeerregulering van kracht, de parkeerdruk is op sommige plaatsen al wel hoog door uitwijkgedrag vanuit de binnenstad, maar tot nu toe is er onvoldoende draagvlak voor de invoering van parkeerregulering

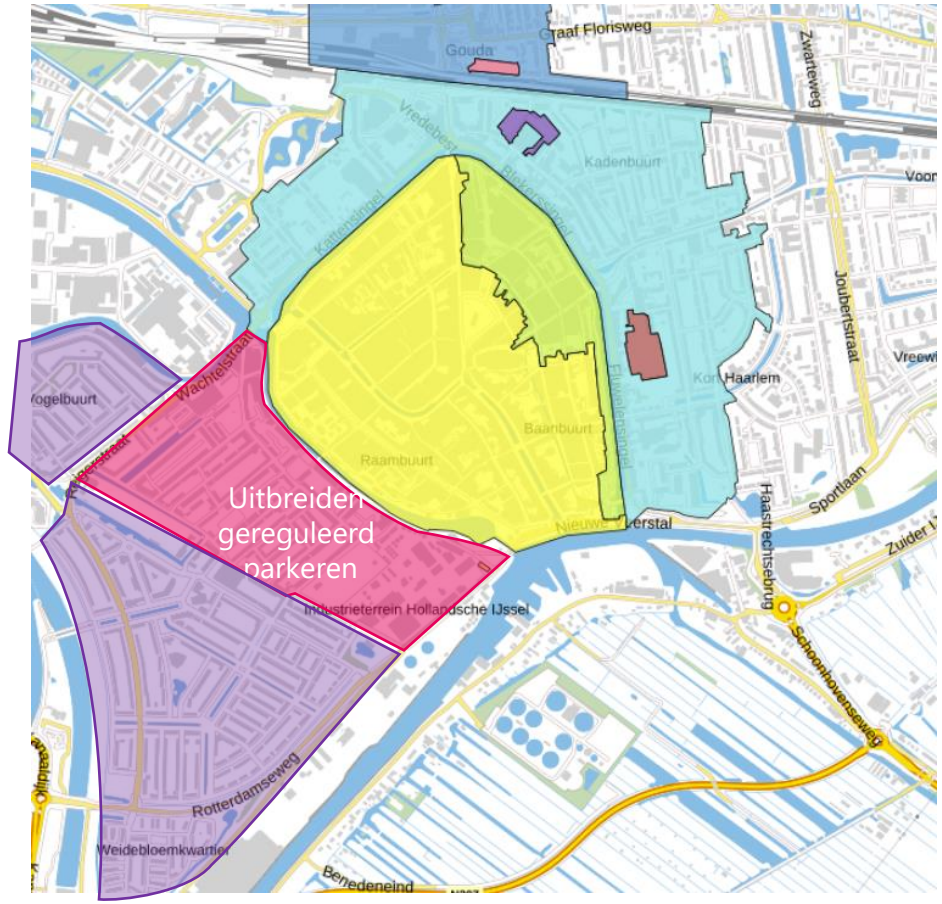
Voorstel: parkeerregulering in Korte Akkeren invoeren op een manier dat er wel draagvlak voor is

Beoogd effect: parkeeroverlast in Korte Akkeren voorkomen en zorgen dat de maatregelen in de binnenstad een effect op autobezit en -gebruik hebben in plaats van een verplaatsing zijn > juiste parkeerder op de juiste plek

Overwegingen

- zonder parkeerregulering zullen maatregelen in de binnenstad voor een toename van uitwijkgedrag kunnen leiden, daarnaast zal het effect van sommige maatregelen beperkter zijn (verlaging abonnementstarief Bolwerk bijvoorbeeld)
- tot nog toe is er in Korte Akkeren geen draagvlak om gereguleerd parkeren in te stellen
- in gesprek met de bewoners kan verkend worden onder welke voorwaarden regulering wel wenselijk is, bijvoorbeeld met lage vergunningtarieven en alleen reguleren tussen 16.00 tot 22.00 uur
- parkeerregulering in Korte Akkeren kan leiden tot een hogere parkeerdruk in de binnenstad

Randvoorwaarden samen met belanghebbenden een kostenneutraal plan uitwerken



Niet-kansrijke maatregelen

Parkeren op afstand

Huidige situatie: bezoekers parkeren nabij de binnenstad

Voorstel: bezoekers stimuleren om op afstand te parkeren i.c.m. een last-mile oplossing om bezoekers van/naar de binnenstad te brengen (bijvoorbeeld met pendelbusjes)

Beoogd effect: verlaging parkeerdruk in en om de binnenstad

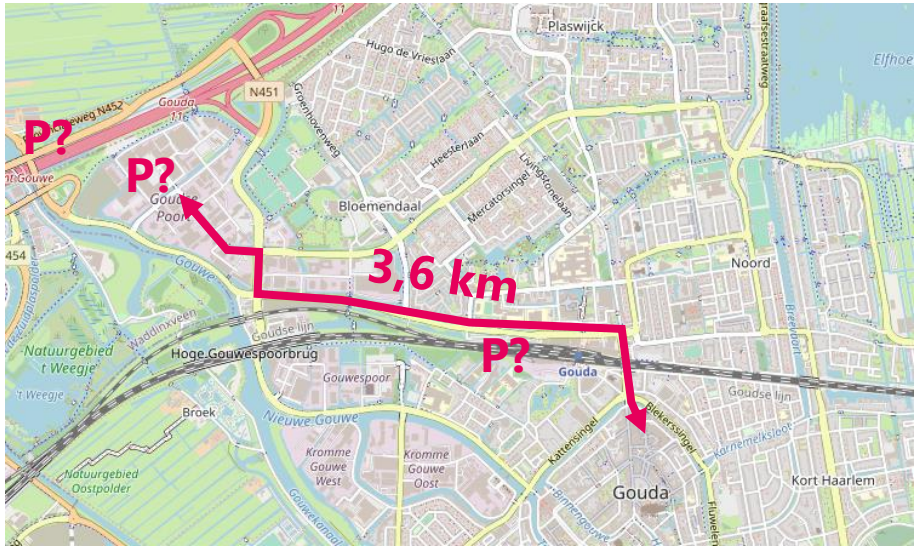
Overwegingen

- Bij parkeren op afstand moet de last-mile oplossing heel aantrekkelijk zijn (goedkoop, makkelijk, snel, veilig, etc.) anders rijden bezoekers liever door richting de binnenstad
- Voor een goede last-mile oplossing (frequentie) moet het parkeerterrein op afstand een flinke omvang hebben en goed worden gebruikt. De kansen in Gouda zijn daarvoor beperkt. Uit onderzoek voor VCP blijkt dat combinatie met OV niet haalbaar is.
  - In Leiden heeft het parkeerterrein Haagweg bijvoorbeeld 750 parkeerplekken. Dit terrein ligt op 1 km van de binnenstad, bezoekers hebben daarmee de keuze tussen het gratis pendelbusje en lopen.
- Er lijken niet direct geschikte locaties beschikbaar om op afstand te parkeren
  - Parkeerterrein Go-Stores is voor bezoekers woonboulevard
  - Andere parkeerterreinen op Goudse Poort zijn van particuliere bedrijven, vaak zijn zij niet bereid tot openstellen
  - Het carpoolterrein nabij A12 heeft maar beperkte omvang
  - Parkeerplaatsen Driestar en Rabobank liggen dichterbij de binnenstad, waardoor lopen wellicht ook een optie is (maar niet als enige last-mile oplossing). Daarnaast zijn dit private terreinen, vaak is men niet bereid tot openstellen daarvan. In het weekend wel vaak leeg.

Randvoorwaarden parkeren in de binnenstad moet niet te aantrekkelijk zijn (kosten, beschikbaarheid en gemak)

Financiële consequenties: hoge exploitatiekosten zonder opbrengsten (of met weinig)

- In andere steden wordt een dergelijke service vaak betaald voor ondernemers (bijvoorbeeld Haagweg in Leiden), de Goudse ondernemers hebben aangegeven hier niet aan te willen bijdragen.



NOS Nieuws • Donderdag 2 juni, 20:46

Ook na een jaar nauwelijks auto's in parkeergarage Eindhoven

Een parkeergarage in Eindhoven is ook een jaar na de opening nog altijd grotendeels ongebruikt. De garage aan de rand van de stad kostte ruim twintig miljoen euro, maar bijna niemand parkeert er zijn auto.

Parkeren op afstand

- In het onderzoek Toekomst bestending busnetwerk (2021) zijn de effecten van het VCP op het Goudse buslijnennetwerk onderzocht. In dit onderzoek is ook gekeken naar een ‘hop on, hop off’ tussen de parkeerterreinen bij GoStores en de binnenstad.
- Conclusies van die verkenning:
  - Succesfactoren voor parkeren op afstand zijn: een frequente verbinding en parkeerproblemen in het centrum (schaarste, hoge parkeertarieven en filedruk)
  - Om een aantrekkelijk product te bieden ten opzichte van de auto dient het ‘Hop on, hop off’-systeem zeker 6 keer per uur en per richting aangeboden te worden, oftewel elke tien minuten een voertuig per richting. Vanwege de afstand tot de binnenstad zijn daarmee 3 voertuigen nodig. Dit maakt de kosten voor een ‘hop on, hop off’ in Gouda relatief hoog.
  - In Gouda is parkeren dichtbij het centrum mogelijk (onvoldoende schaarste)
  - De betrouwbaarheid van de verbinding is op drukke winkeldagen een punt van aandacht
- De aantallen reizigers zijn naar verwachting dus te laag om te kunnen investeren in een voldoende hoogfrequente hop on hop off bus.



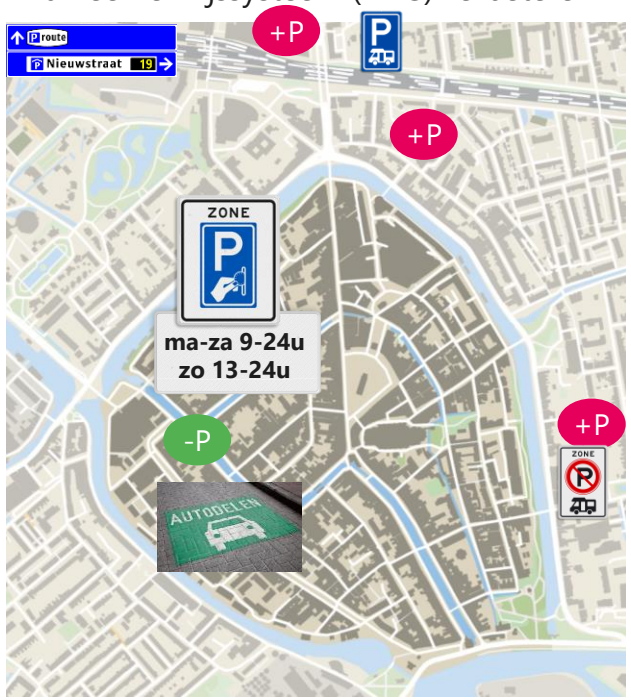
Deventer Centrumbus (bron: Facebookpagina Provincie Overijssel)



Fasering maatregelen parkeervrije grachten

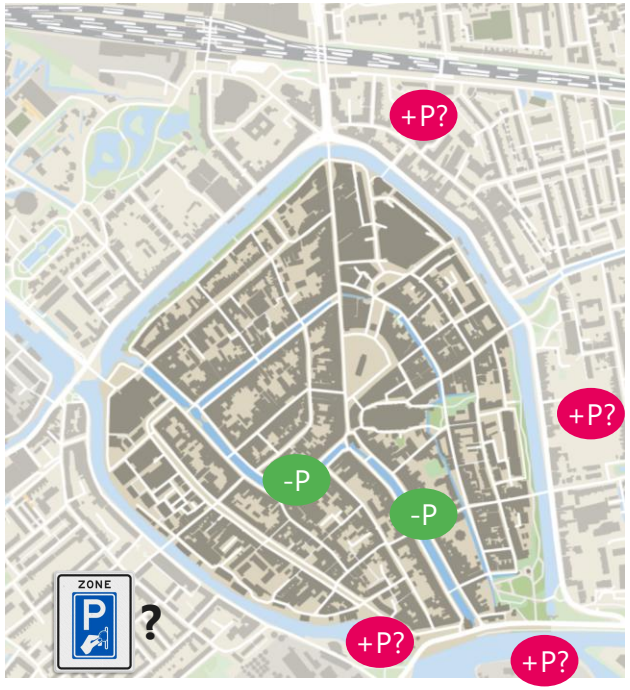
Korte termijn: 2022-2027

- Vergunningenplafond binnenstad
- Prijsbeleid parkeervergunningen
- Deelauto's faciliteren
- Uitbreiden reguleringstijden
- Verplaatsen camperparkeren (onderzoek)
- Verplaatsen touringplekken (onderzoek)
- Uitbreiden parkeercapaciteit (onderzoek)
- Parkeerregulering Korte Akkeren (onderzoek)
- Parkeerplaatsen Hoge en Lage Gouwe opheffen
- Parkeerverwijssysteem (PRIS) verbeteren



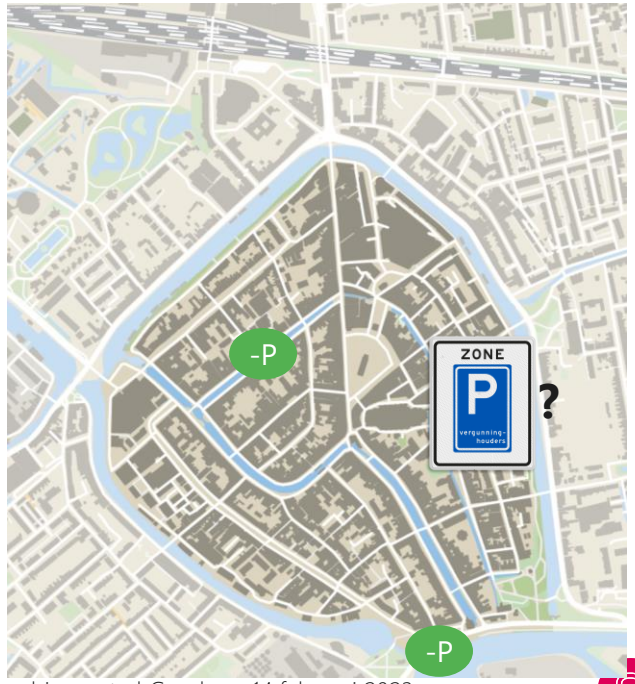
Middellange termijn: 2028-2032

- Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen



Lange termijn: 2033 en later

- Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen
- Bezoekersparkeren op straat beperken



Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatieplan VCP Gouda

In het monitoring en evaluatieplan is uitgewerkt hoe de effecten van maatregelen inzichtelijk worden gemaakt. Op basis daarvan kan worden afgewogen of maatregelen waar voorwaarden aan zijn verbonden nodig zijn.

Leefbaarheid & gezondheid

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Data / meetmethode	Frequentie
Verbeteren leefbaarheid	Intensiteiten gemotoriseerde verkeer	Voldoen aan grenswaarden mobiliteitsplan	Periodieke verkeerstellingen	Elke 2 jaar
	Beleving leefbaarheid eigen woonbuurt	Uiterlijk in 2040 gemiddeld rapportcijfer 7,5 of hoger	Enquête (Stadspeiling)	Jaarlijks
	Aandeel sluipverkeer op routes door Gouda	Sluipverkeer beperken tot maximaal 15% van totaal	Kentekenonderzoek	Elke 4 jaar
Verbeteren Luchtkwaliteit	Emissies stikstof, fijnstof, roet	In 2040 voldoet Gouda overal aan WHO-waarde	CROW Dashboard Duurzaamheid	Jaarlijks
	Gezondheidseffect luchtkwaliteit	In 2030 50% gezondheidswinst t.o.v. 2016	Voortgangsrapportage Schone lucht akkoord	Jaarlijks
Verminderen geluidshinder	Overschrijdingslocaties wegverkeerslawaai	In 2030 geen overschrijdingslocaties	Actieplan omgevingslawaai Omgevingsdienst	Elke 4 a 5 jaar
	Ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden	In 2040 50% vermindering van gehinderden	Actieplan omgevingslawaai Omgevingsdienst	Elke 4 a 5 jaar
Verbeteren verkeersveiligheid	Verkeersdoden	0 verkeersdoden in 2040	Geregistreerde verkeersongevallen (Viastat)	Jaarlijks
	Aantal (ernstige) verkeersslachtoffers	In 2030 15% minder slachtoffers t.o.v. 2018	Geregistreerde verkeersongevallen (Viastat)	Jaarlijks
	Overschrijdingen snelheidslimiet	In 2040 houdt iedereen (85%) zich aan de limiet	Floating-Car-Data (Viastat)	Jaarlijks
	% 50-wegen naar 30 km/u	2040: alle wegen cf VCP	Opmeten / GIS-analyse	Jaarlijks
	% 50-wegen met vrijliggende fietspaden	2040: 100% van 50-wegen hebben vrijliggende fietspaden	CROW Dashboard	Jaarlijks
	Verkeersveilige inrichting van wegen	2040: alle wegen voldoen tenminste aan basiskenmerken	Vormtoets (Regio Midden-Holland)	Elke 3 a 4 jaar
	Subjectieve verkeersveiligheid	In 2040 75% tevreden over verkeersveiligheid	Enquête (Staspeiling)	Jaarlijks

Aantrekkelijke binnenstad

Opgave	Indicatoren	Doelstelling	Data / meetmethode	Frequentie
Autoluwe binnenstad	Verkeersintensiteit binnenstad	In 2040 <1.000 mvt/etm straten in hart binnenstad	Periodieke verkeerstellingen	Elke 2 jaar
	Straatparkeerplekken binnenstad	In 2040 parkeervrije grachten	Tellen / GIS-analyse	Jaarlijks
Hogere verblijfs- en omgevingskwaliteit	Tevredenheid inwoners en bezoekers	Uiterlijk in 2040 gemiddeld rapportcijfer 7,5 of hoger	Enquête (Stadspeiling)	Jaarlijks
	Straatparkeerplekken stadbreed	Ontwikkeling monitoren als vinger aan de pols	Tellen / GIS-analyse	Elke 2 a 3 jaar
Hogere attractiviteit voor bezoekers**	Waardering bezoek binnenstad	Uiterlijk in 2040 gemiddeld rapportcijfer 7,5 of hoger	Enquête (Stadspeiling en Koopstromenonderzoek)	Jaarlijks / elke 3 jaar
	#m2 oppervlak voorzieningen (detailhandel, maatschappelijk, cultuur)	Voorzieningenniveau op peil houden	Binnenstad: database gemeente Stadsbreed: Locatus	Jaarlijks
	Beschikbaarheid parkeerlocaties (auto)	Op elk weekmoment max. 85% bezetting, en max. 10 drukke dagen met >85% voor ≥3 uur	Parkeermetingen	Jaarlijks (continue)
	Fietsenstallingen: aanbod, beschikbaarheid, kwaliteit	Op elk weekmoment maximaal 85% bezetting, en beleving >7,5	Meten en enquête (stadspeiling)	Elke 2 a 3 jaar
Hogere attractiviteit voor ondernemers**	Omzet detailhandel, horeca en cultuur	Verhogen van omzet*	CBS Omzetcijfers en Koopstromenonderzoek	Jaarlijks / elke 3 jaar
	Leegstand in binnenstad	Beperken (langdurige) leegstand, max. 10%	Binnenstad: database gemeente Stadsbreed: Locatus	Jaarlijks
	Waardering ondernemers-klimaat binnenstad	Voortgang op Samenwerkings-overeenkomst in kaart brengen	Samenwerkings-overeenkomst Binnenstad	Min. 1x per jaar

Referenties / benchmark

Overzicht regels in andere binnensteden

	Gouda	Delft	Amersfoort	Leiden	Den Bosch	Utrecht
Venstertijden laden/lossen	ma-vr 6-12 & 18-19 u do 5-9.30/12 & 21-22 u za 5-12 & 17-18 u koopzo 17-18 u	ma-vr 7-12 u za 7-11 u zo 10-12 u	do, za 7-11 u overigde dagen 7-11 & 17.30-19.30 u	ma-za 4.30 - 11 u	7-11 & 18-20 u koopavond 21-22 u	Alle: ma-zo 6-11.30 u Schoon: ma-zo 6-12 u & 19-21 u m.u.v. do 21-23 u
Ontheffingsmogelijkheden autoluw gebied	Betaalde ontheffing voor bewoners, ondernemers, taxi, trouwen, en personen met een beperking	Gratis dagontheffing voor laden/lossen, halen/brengen personen met een beperking, trouwen, rouwen	Ontheffing voor bewoners, ondernemers, halen/brengen, laden/lossen, personen met een beperking	Ontheffing tegen betaling mogelijk	Niet bekend	Ontheffing tegen betaling voor bouw, trouw, personen met een beperking, verhuizen
Fietsers en voetgangers winkelgebied	Fietsen bijna overal toegstaan, in drukke winkelstraat buiten winkelopeningstijden	Fietsen overal toegestaan, versterkt met 'fietsers te gast' en herhaalborden	Toegestaan van 17.30 tot 11.00 uur, 's middags dus niet.	Fietsen overal toegestaan, in drukke winkelstraat enkel tussen 18.00 en 11:00 uur	Fietsen overal toegestaan	Fietsen en snorfietsen toegestaan van 18:00 tot 12:00 uur
Fietsparkeren binnenstad	Stallen bijna overal op straat toegestaan, hier en daar rekken en stallingen	Stallen bijna overal op straat toegestaan, hier en daar rekken en stallingen	Stallen bijna overal op straat toegestaan, hier en daar rekken en stallingen	Stallen bijna overal op straat toegestaan, hier en daar rekken en stallingen	Stallen bijna overal op straat toegestaan, hier en daar rekken en stallingen	Stallen bijna overal op straat toegestaan, diverse inpandige stallingen
Snor- en bromfietsen winkelgebied	Bromfietsen verboden. Snorfietsen gelijk aan fiets, behalve in drukste winkelstraat	Snor- en bromfietsen verboden.	Toegestaan van 17.30 tot 11.00 uur, 's middags dus niet	Snor- en bromfietsen verboden.	Snor- en bromfietsen verboden.	Bromfietsen verboden. Snorfietsen (juridisch) gelijk aan fiets
Straatparkeren binnenstad	Betaald parkeren €4 p/u en vergunningparkeren	Grotendeels vergunningparkeren (incl. dagvergunning) van 10-24u	Geheel vergunningparkeren, bezoekers in garages	In principe vergunningparkeren, uitgezonderd enkele bezoekersplekken max 2 uur. Wel bezoekerstegoed bewoners en dagkaart.	Deels betaald parkeren, deels enkel vergunningparkeren.	Grotendeels beperkt tot enkel vergunningparkeren, bezoekers beperkt op straat €5,88 p/u
Beperkingen vrachtverkeer binnenstad	Max. 12 meter, geen gewichtsbeperking	Deels max. 10 meter, deels helemaal verboden uitgezonderd ontheffinghouders	Geen, enkele lokale beperkingen	Max. 7,5 ton. Milieu: emissieklasse 4 en hoger toegestaan	Max. 10 meter.	Max. 9 meter en max. 2 ton aslast. Milieu: emissieklasse 6 en hoger toegestaan

Regels in voetgangersgebied andere steden (1)

Delft

- Fietsen altijd toegestaan
- Snor- en bromfietsers verboden
- Waar nodig versterkt met ‘fietsers te gast’
- Waar nodig een ‘herhaling’ in het winkelgebied

Amersfoort

- Fietsen, snor- en bromfietsen toegestaan tussen 17:30 en 11:00 uur. Op donderdagavond vanaf 21:00 uur.
- In schil rond winkelgebied (functionele mixzones) zijn fietsen, snor- en bromfietsen altijd toegestaan.








Krommestraat Amersfoort

Regels in voetgangersgebied andere steden (2)

's-Hertogenbosch

- Fietsen altijd toegestaan
- Snor- en bromfietsers verboden

Leiden

- Fietsen bijna overal toegestaan
- Snor- en bromfietsers verboden
- Haarlemmerstraat: fietsen toegestaan tussen 18:00 en 11:00 uur. En op donderdagavond vanaf 21:00 uur

Utrecht

- Fietsen en snorfietsen toegestaan tussen 18:00 en 10:00 uur (wordt 12:00 uur)
- Bromfietsers verboden











Benchmark: bebording in andere winkelgebieden



Winkelgebied Dordrecht



Winkelgebied Groningen



Winkelgebied Amersfoort



Jacob Gerritstraat Delft



Winkelgebied Delft



Marktstraat Den Haag



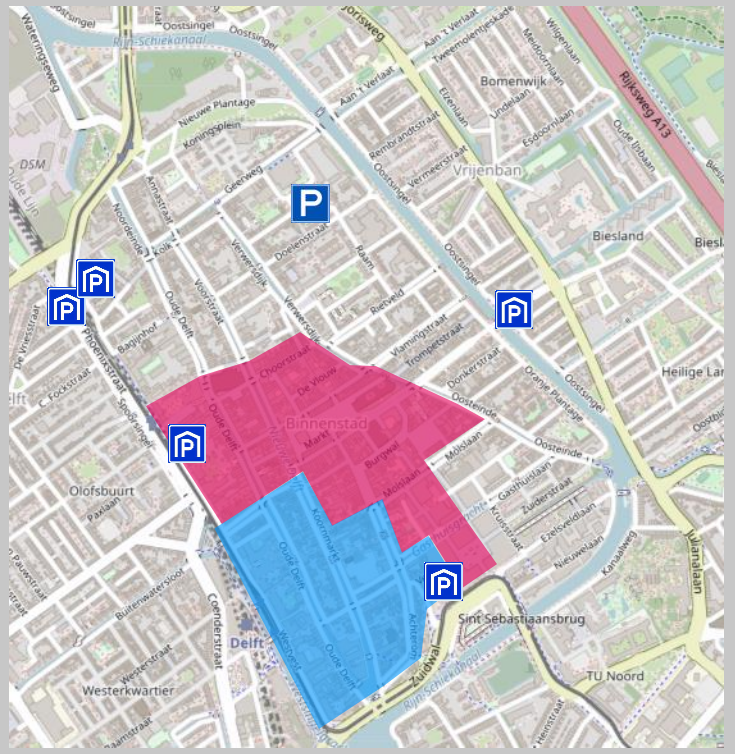
Overig winkelgebied Den Haag

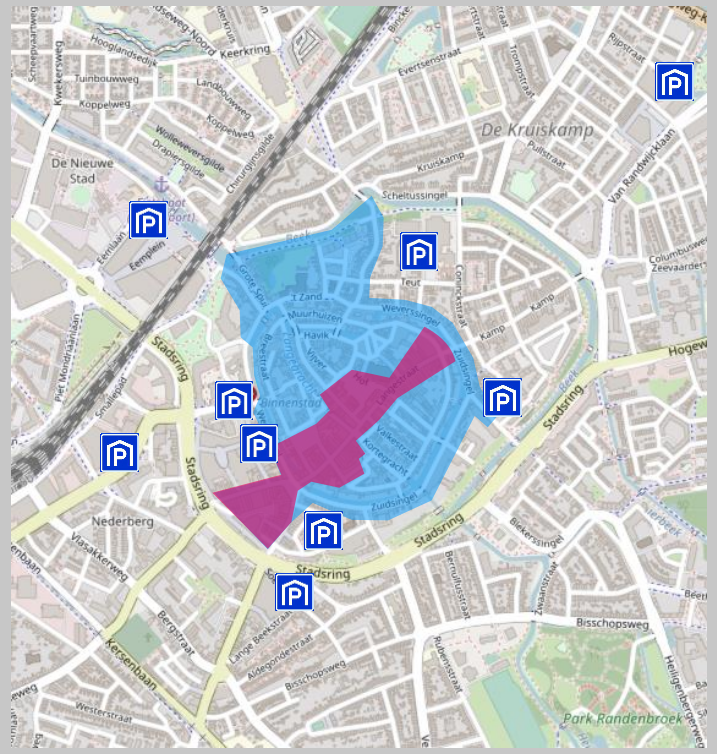
Autoluwe gebieden in andere binnensteden

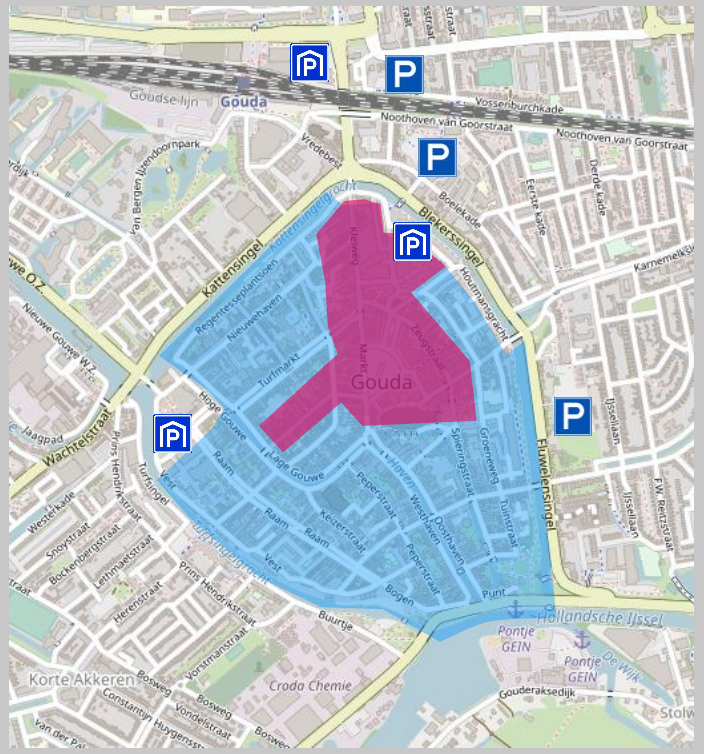
Delft
- Kernwinkelgebied = autovrij/autoluw
- Huidig: circa 230.000 m2 (roze)
- 1e uitbreiding: circa + 180.000 m2 (blauw)
- Totaal: 410.000 m2

Amersfoort
- Kernwinkelgebied = autovrij (roze)
- Autoluw gebied (blauw)
- Totaal: circa 360.000 m2

Gouda
- Kernwinkelgebied =autovrij (roze)
- Potentieel autoluw (blauw)
- Totaal: circa 550.000 m2







Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

BIJLAGE 3
MEMO BEZOEKERSPARKEREN BINNENSTAD OPHEFFEN

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	gemeente Gouda
Datum	15 november 2022
Kenmerk	011634.20221115.N1.01
Status	Definitief
Pagina	1/6

Versnelling maatregelen Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

Memo: Bezoekersparkeren op straat opheffen

Het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad omvat een pakket aan maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn om de ambities uit het Verkeerscirculatieplan tot uitvoering te brengen. Het uitvoeringsprogramma gaat uit van een geleidelijke koers, waarbij de sturing op minder verkeer en parkeren in de binnenstad gelijk oploopt met het tempo van de herinrichting van straten en de daarmee samenhangende gedragsverandering.
Politiek is de wens geuit om sneller tot resultaten te komen, en meer specifiek om de maatregel selectieve toegang en de maatregel bezoekersparkeren op straat opheffen op korte termijn in te voeren. Deze memo beschrijft de verwachte effecten van de versnelde ophef van bezoekersparkeren op straat.

Definitie maatregel

De maatregel 'bezoekersparkeren op straat opheffen' betekent dat het niet meer mogelijk is om op straat betaald te parkeren in de binnenstad. De parkeerplaatsen in de binnenstad zullen alleen gebruikt kunnen worden door vergunninghouders (met name bewoners en ondernemers). Bezoekers die met de auto komen, zijn aangewezen op de beschikbare parkeercapaciteit in de parkeergarages en op de parkeerterreinen rond de binnenstad.

Effect maatregel

Met deze maatregel daalt de parkeerdruk in de binnenstad. De daling is echter niet voldoende om volledig invulling te kunnen geven aan de ambitie om parkeerplaatsen langs de grachten op te heffen (zie tabel B1.1). De hoogste parkeerdruk wordt 's avonds en 's nachts ervaren en komt grotendeels van bewoners (vergunninghouders). Er zullen dus ook andere maatregelen nodig zijn, zoals het instellen van een vergunningenplafond op straat en op parkeerterreinen, om de parkeerdruk in de binnenstad verder te laten dalen.
Het opheffen van bezoekersparkeren op straat zal daarnaast tot gevolg hebben dat het aantal verkeersbewegingen met circa 8% daalt, er van uitgaande dat bezoekers direct naar

een parkeergarage of een parkeerterrein rijden.[1]. In de praktijk zal het ook voorkomen dat bezoekers worden afgezet in de binnenstad en op een later moment weer worden opgehaald. In dat geval leidt het opheffen van het bezoekersparkeren op straat tot een toename van verkeersbewegingen in plaats van een afname.

Het opheffen van het bezoekersparkeren op straat heeft de volgende consequenties:

- **Hoge parkeerdruk in parkeergarages en op parkeerterreinen**
  Als alle bezoekers die nu op straat parkeren een parkeerplaats gaan zoeken in een parkeergarage of op een parkeerterrein, ontstaat hier schaarste (zie tabel B1.2). Hier komt bij dat met andere (parkeer)maatregelen uit het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad ook bewoners en ondernemers worden gestimuleerd om hier te parkeren in plaats van op straat in de binnenstad. In de parkeergarages en op de parkeerterreinen is echter onvoldoende capaciteit beschikbaar om alle doelgroepen te accommoderen.
- **Structureel fors minder opbrengsten**
  Op dit moment levert het bezoekersparkeren op straat circa € 1 miljoen per jaar op. Met het opheffen van het bezoekersparkeren op straat, komen deze opbrengsten te vervallen. Hier staat tegenover dat het gebruik van de parkeerterreinen zal toenemen, wat extra opbrengsten zal genereren. Aangezien de parkeertarieven hier ongeveer 50% lager zijn, vormt dit slechts een gedeeltelijke compensatie. Daarnaast zal ook het gebruik van de parkeergarages toenemen. Die extra opbrengsten verdwijnen grotendeels in de kas van Q-Park (Nieuwe Marktgarage en Bolwerkgarage).
- **Handhaving niet meer kostendekkend**
  Wanneer het bezoekersparkeren in de binnenstad wordt opgeheven, is het parkeren juridisch gezien niet meer gefiscaliseerd. Dit heeft verschillende consequenties:
  - de inkomsten uit boetes gaan naar het Rijk i.p.v. de gemeentekas;
  - de scanauto mag niet meer worden ingezet voor het opleggen van naheffingen, alleen boa's mogen lopend/visueel op het parkeren handhaven.

  Dit heeft als gevolg dat de kosten voor de inzet van handhaving hoger worden én niet meer worden gedekt.

Met het opheffen van het bezoekersparkeren op straat verandert er in financiële zin nog meer. Zo worden kosten bespaard omdat er geen parkeerautomaten meer geplaatst hoeven worden. Deze kostenbesparing weegt naar verwachting echter niet op tegen de hiervoor genoemde effecten, waardoor per saldo het opheffen van het bezoekersparkeren op straat een negatief effect zal hebben op de parkeerexploitatie.

[1] Dit betekent circa 1.000 verkeersbewegingen per etmaal minder in de binnenstad.



Aandachtspunt bij deze maatregel is de toegankelijkheid van de binnenstad. Zoals uit de figuur hiernaast is af te leiden, is een groot deel van de binnenstad binnen 500 meter lopen van een parkeergarage of parkeerterrein Klein Amerika te bereiken. Dit geldt niet voor het zuidelijke deel van de binnenstad. Langere loopafstanden kunnen de binnenstad minder aantrekkelijk maken voor bezoekers, met name zij die een kort bezoek aan de binnenstad brengen. Zo parkeert nu circa 20% van de bezoekers maximaal een uur in de binnenstad.
Het effect van deze maatregel op het algemene bezoekersgedrag is daarmee lastig te voorspellen. Op dit moment parkeren per dag tot 650 bezoekers op straat in de binnenstad (zie figuur B1.1). De maatregel heeft daarmee effect op een fors aantal mensen. En daarmee behelst de maatregel het risico dat bezoekers Gouda niet meer aantrekkelijk zullen vinden om te bezoeken.
Los daarvan is ook de toegankelijkheid voor personen met een beperking een aandachtspunt. Een loopafstand van 500 meter is voor deze doelgroep groot. Voor deze personen zal parkeren daarom overal in de binnenstad mogelijk moeten blijven.

Alternatief: alleen parkeren met een dagkaart

Een alternatief voor het afschaffen van het betaald parkeren is om op straat alleen de mogelijkheid te bieden om te parkeren met een (dure) dagkaart. Bezoekers worden daarmee niet geweerd, maar wel verleid om te parkeren in een parkeergarage of op een parkeerterrein aan de rand van de binnenstad. Met dit parkeerregime blijft het parkeren juridisch gezien gefiscaliseerd, waardoor handhaving met de scanauto kan plaatsvinden en de inkomsten van de boetes voor de gemeente zijn.

In welke mate deze maatregel bijdraagt aan een vermindering van het aantal bezoekers dat in de binnenstad parkeert, is lastig te voorspellen. Op dit moment zijn er immers ook bezoekers die bereid zijn voor langere tijd in de binnenstad te parkeren terwijl het dagtarief op de parkeerterreinen veel lager is. Op dit moment staat 12% van de bezoekers die op straat parkeren meer dan 4 uur geparkeerd, het is aannemelijk dat zij dit in elk geval blijven doen. Het beperken van de negatieve consequenties betekent dus ook dat het effect van de maatregel minder zeker is,

Alternatief: maximale parkeerduur

Het instellen van een maximale parkeerduur wordt ook regelmatig geopperd als alternatief om een deel van de bezoekers te weren uit de binnenstad. Deze suggestie komt voort uit het feit dat een langere loopafstand tussen een parkeerplaats en de bestemming eerder wordt geaccepteerd als een bezoeker langer verwacht te verblijven. Met het instellen van een maximale parkeerduur in de binnenstad, blijft parkeren in de binnenstad mogelijk voor de doelgerichte bezoeker en parkeert de recreatieve bezoeker in een garage of op een parkeerterrein.
Sinds een uitspraak van de Raad van State in maart 2022 is de handhaving bij het overschrijden van de parkeerduur juridisch gezien niet meer fiscaal, wat betekent dat de inkomsten van deze boetes niet voor de gemeente zijn. Daarmee heeft deze maatregel nagenoeg dezelfde consequenties als het afschaffen van betaald parkeren.
In plaats van een maximale parkeerduur instellen kan ook een progressief parkeertarief worden toegepast waarbij het parkeren bijvoorbeeld na 2 uur fors duurder wordt. In dat geval heeft de maatregelen minder negatieve financiële consequenties. De communicatie van een progressief parkeertarief is echter complex.

Alternatief: bezoekersparkeren opheffen tussen 18:00 en 24:00 uur

Een derde alternatief is het opheffen van bezoekersparkeren alleen te beperken tot de avonduren, aangezien dat het moment is waarop de parkeerdruk het hoogst is. Parkeren voor 18:00 uur blijft daarmee ook zonder vergunning, maar wel tegen betaling mogelijk. Het voordeel van dit alternatief is dat bezoekers van winkels niet of nauwelijks hinder van deze maatregel ondervinden, en daarmee deze ondernemers. Voor de bezoekers van horeca geldt dit echter niet. Hier komt bij dat de communicatie van deze maatregel complex is. Bezoekers moeten duidelijk weten dat tot 18:00 uur op straat geparkeerd mag worden en dat men daarna een boete op foutparkeren riskeert. Als men de verblijfsduur langer inschat, zal men van te voren elders moeten parkeren of tussentijds de auto moeten verplaatsen.

Alternatief: gedeeltelijk bezoekersparkeren behouden

Een ander alternatief kan zijn om bezoekersparkeren te houden in het zuidelijk deel van de binnenstad en/of in straten met vluchtige bezoeken (bv. Nieuwehaven), en in de rest van de binnenstad bezoekersparkeren op te heffen. Daarmee ontstaat een meer versnipperd beeld, en moet er op straat goed duidelijk gemaakt worden waar bezoekers wel en niet mogen parkeren. Daarmee worden de situatie op straat en de regels er niet duidelijker op, wat risico geeft op overtredingen en boetes. Zo zou het bijvoorbeeld op het noordelijk deel van het Raam niet toegestaan zijn voor bezoekers om te parkeren (vanwege de korte afstand tot parkeergarage Bolwerk), maar in het zuidelijk van de straat wel, één straat met twee verschillende regimes.

Bijlage 1 – Achtergrondinformatie bezoekersparkeren opheffen

Met het opheffen van bezoekersparkeren daalt de parkeerdruk in de binnenstad zodanig dat het mogelijk is om invulling te geven aan de ambitie om parkeerplaatsen langs de grachten op te heffen. Bij een parkeerdruk vanaf 80% gaan parkeerders meer moeite ervaren met het vinden van een vrije parkeerplaats. Daarmee is de ruimte die het opheffen van bezoekersparkeren biedt om parkeerplaatsen op te heffen wel beperkt (zie tabel B1.1).

	capaciteit	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
huidige parkeerdruk op straat	1.200	799	1.055	1.178	1.031	1.100	973
in de binnenstad		67%	**88%**	**98%**	**86%**	**92%**	**81%**
- aantal bezoekers[2]		196	152	225	239	197	181
- aandeel bezoekers		25%	14%	19%	23%	18%	19%
parkeerdruk op straat in de	1.200	603	903	953	792	903	792
binnenstad zonder bezoekers		50%	75%	**79%**	66%	75%	66%

Tabel B1.1: Effect op parkeerdruk in de binnenstad bij opheffen bezoekersparkeren

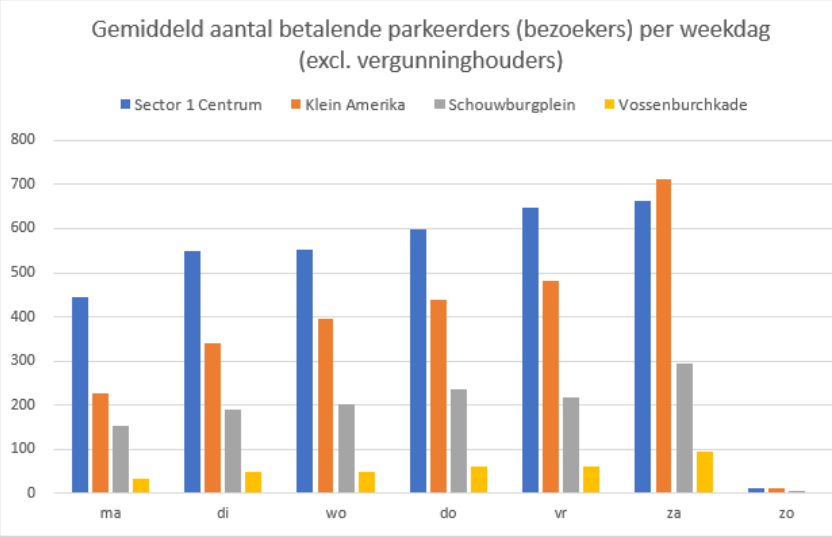
Als alle bezoekers die nu op straat parkeren een parkeerplaats gaan zoeken in een parkeergarage of op een van de parkeerterreinen, loopt de parkeerdruk op zaterdagmiddag op naar gemiddeld 84% (zie tabel B1.2). Dit betekent dat bezoekers moeite zullen ervaren met het vinden van een vrije parkeerplaats.

	capaciteit	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	werkdag middag
huidige parkeerdruk op Klein	1.710	913	1.051	208	1.197	1.077	500
Amerika, Schouwburgplein en Vossenburchkade en in Nieuwe Markt, Bolwerk en Station		53%	61%	12%	70%	63%	29%
bezoekers uit binnenstad		196	152	225	239	197	181
parkeerdruk op terreinen en	1.710	1.109	1.203	433	1.436	1.274	681
garages inclusief bezoekers		65%	70%	25%	**84%**	75%	40%

Tabel B1.2: Effect op parkeerdruk in garages en op terreinen bij opheffen bezoekersparkeren

[2] Bezoekers zijn parkeerders zonder parkeervergunning. Gezien het aantal bezoekers 's nachts is het denkbaar dat een deel van deze auto's ook van bewoners zijn, bijvoorbeeld een tweede auto waarvoor geen parkeervergunning voor de binnenstad kan worden aangevraagd.

Uit onderstaande figuur blijkt dat in de huidige situatie per dag 450 tot 650 bezoekers in de binnenstad parkeren. Met het opheffen van het bezoekersparkeren op straat moeten al deze bezoekers op zoek naar een andere parkeerlocatie of een andere vervoerswijze. Daarmee heeft de maatregel voor een fors aantal bezoekers aan de binnenstad in de binnenstad effect. In onderstaande cijfers ontbreken de aantallen bezoekers die in de parkeergarages Nieuwe Markt en Bolwerk parkeren. Worden die parkeerlocaties meegenomen dan gaat het naar schatting om een kwart tot een derde van de bezoekers die met de auto komt en nu in de binnenstad parkeert voor wie de maatregel effect zal hebben.



Figuur B1.1: Gemiddeld aantal betalende parkeerders per dag

BIJLAGE 4
MEMO VERGUNNINGENPLAFOND



memo

onderwerp Vergunningenplafond tbv wijkmobiliteitsplan Binnenstad
datum 16 november 2022

Achtergrond
Als uitwerking van het wijkmobiliteitsplan binnenstad beschrijft dit memo een richting voor maatregelen om het gewenste effect van de parkeerstrategie te bereiken. een vermindering met minimaal 300 autoparkeerders in de binnenstad, te weten:
• 100 om de parkeerdruk in binnenstad op acceptabel niveau te krijgen en aantal (zoek)verkeersbewegingen te verminderen.
• 200 om parkeerplaatsen langs de grachten te kunnen opheffen: meer ruimte voor groen, verblijven, voetgangers en fietsers.

Dit doel kan bereikt worden door een plafond aan te brengen wat betreft het gebruik van de huidige parkeerlocaties, het beter benutten van de huidige parkeercapaciteit en de prijs van het parkeren op de verschillende locaties meer te differentiëren.

Huidige situatie
Het huidige aantal verleende bewonersparkeervergunningen bedraagt 1.371 waarvan 254 in sector 1B (zie ook https://gis.gouda.nl/viewer/app/internet_parkeervergunning). waarbij bewoners (noordwestelijk deel) ook op de parkeerterreinen mogen parkeren.

De totale parkeercapaciteit bedraagt 2.927 plaatsen, verdeeld over:

Binnenstad	1.190
Klein Amerika	355
Schouwburgplein	178
Vossenburchkade	147
Stationsgarage	320
Nieuwe Marktgarage (Q-Park)	400
Bolwerkgarage (Q-Park)	337

Het werkelijk aantal vrije parkeerplaatsen ligt iets lager vanwege een aantal toegewezen artsen- en gehandicapten- en valetparkeerplaatsen. Naar verwachting wordt in 2024 de Stationsgarage met 80 plaatsen uitgebreid. De capaciteit van gemeentelijke parkeerplaatsen bedraagt daarmee in totaal 2.190. Aanvullend hierop kunnen bewonersabonnementen in de Q-Parkgarage Bolwerk worden afgesloten waarbij de gemeente verschil tussen abonnementsprijs van Q-Park en het vergunningtarief voor bewoners gaat dragen.

Voorstel
Voorgesteld wordt om een vergunningenplafond voor bewoners in te stellen voor de parkeerplaatsen op straat, op de parkeerterreinen en in de Stationsgarage.
Alle huidige vergunninghouders blijven beschikken over de vergunning totdat deze wordt beëindigd. Jaarlijks zullen naar verwachting circa 150 vergunningen worden ingeleverd door vertrek, overlijden of het afstand doen van het voertuig en bijvoorbeeld van andere mobiliteitsvormen –zoals een deelauto-gebruik wordt gemaakt. Zolang het aantal verleende vergunningen hoger is dan het vergunningenplafond worden nieuwe aanvragen niet verleend maar op de wachtlijst geplaatst.

gemeente
gouda

In navolgende tabel is aangegeven wat de gevolgen van de invoering van een plafond en de mogelijke wijziging van de tarieven voor de vergunningen zijn.

	huidig aantal	**huidig tarief**	opbrengst	**aantal 2024 met plafond**	**tarief 2024**	opbrengst	**aantal 2025 met plafond**	**Tarief 2025**	opbrengst
bewonersvergunning binnenstad	**1.371**	**€ 150,00**	€ 205.650	**1.200**	**€ 225,00**	€ 270.000	**900**	**€ 300,00**	€ 270.000
terreinvergunning (bewoners binnenstad)	**67**	**€ 480,00**	€ 32.160	**150**	**€ 150,00**	€ 22.500	**300**	**€ 150,00**	€ 45.000
Parkeerterreinvergunning overig	**40**	**€ 780,00**	€ 31.200	**-**	**-**	-	**-**	**-**	-
Stationsgarage	**-**	**€ 1.080,00**	-	**50**	**€ 400,00**	€ 20.000	**100**	**€ 400,00**	€ 40.000
Bijdrage gemeente verschil tarief Stationsgarage						- € 34.000			- € 68.000
Bolwerkgarage	**-**		-	**25**	**€ 500,00**	€ 12.500	**50**	**€ 500,00**	€ 25.000
Bijdrage gemeente verschil tarief Bolwerkgarage						- € 13.500			- € 27.000
	1.488		€ 269.010	**1.475**		€ 277.500	**1.350**		€ 285.000

Het jaartarief voor een bewonersvergunning binnenstad bedraagt in 2022 € 150. Voorgesteld wordt om dit in 2024 en 2025 te laten stijgen naar respectievelijk €225 en €300 per jaar. Hiermee worden bewoners verleid om van een goedkopere vergunning op de terreinen gebruik te maken of van een overdekte en bewaakte plaats in de parkeergarage.

De huidige vergunninghouders kunnen de vergunning per direct omzetten naar een terrein- of garagevergunning. Het vergunningenplafond met bijbehorende prijzen voor bewoners ziet er –met een gefaseerde opbouw- in 2025 als volgt uit met in **vet** aangegeven de hoogte van het plafond voor het aantal te verstrekken vergunningen:

- Binnenstad: **900**, van €150 naar €250 (2024) en € 350 (2025) per jaar
- Klein Amerika: **150** (42% capaciteit), van €480 naar €150 per jaar
- Schouwburgplein: **50** (28% capaciteit). van €480 naar €150 per jaar
- Vossenburchkade: **100** (68% capaciteit) van €450 naar €120 per jaar
- Stationsgarage: **100** (31% capaciteit),van €1.080 naar €400 per jaar
- Q-Park: **50** (15% capaciteit), €500 per jaar

Het voorgestelde vergunningenplafond bedraagt in 2025 in totaal 1.350

Nadere toelichting bij voorstel

- Er zijn 1.190 parkeerplaatsen in de binnenstad waarvan er ruim 200 worden opgeheven (Lage en Hoge Gouwe, Oost- en Westhaven, Turfmarkt en Nieuwe Veerstal. Daarnaast dient de huidige parkeerdruk te worden verlaagd. Om die reden worden er 300 minder vergunningen bewonersvergunning binnenstad uitgegeven ten opzichte van de huidige capaciteit.
- Gegeven het huidige aantal vergunningen (1.371) is de verwachting dat er een wachtlijst gaat komen voor een vergunning in de binnenstad, al zal dit afhangen van de bereidheid de verhoogde prijs hiervoor te betalen.
- Het toekennen van in totaal 300 plaatsen op de terreinen zal mogelijk ook niet voldoende zijn gelet op de te verwachten sterk toenemende vraag voor een vergunning op die plekken. Om die reden zijn ook nog 288 bewonersabonnementen beschikbaar in de Stationsgarage en de Bolwerkgarage.
- Een verhoging van de plafonds voor bewoners op de terreinen is mogelijk maar gaat te koste van de mogelijkheden voor bezoekersparkeren.
- Er wordt geen plafond gelegd op het aantal bedrijfsvergunningen voor de binnenstad (nu 217). Monitoring moet uitwijzen of de verlaging naar 900 bewonersvergunningen voor de binnenstad nog verder omlaag dient te worden gebracht om de parkeerdruk niet boven de 85% (overdag) en 90% (nacht) uit te laten komen.
- De verschillen in percentages van de totale capaciteit zijn gebaseerd op het overig gebruik van betreffende locaties. Zo parkeren op Klein Amerika campers en bezoekers van de binnenstad en Chocoladefabriek. Op Schouwburgplein dient ruimte te blijven voor bezoekers aan de Schouwburg en de binnenstad. Voor de Stationsgarage dienen voldoende plaatsen beschikbaar te zijn voor P&R-reizigers en gebruikers van omliggende functies in de Spoorzone. Er is rekening gehouden met de bezettingsgraden over de periode van de dag en week.
- Nieuw te verstekken parkeervergunningen bieden niet meer de mogelijkheid om in verschillende sectoren te parkeren, dus meer niet zowel in de binnenstad als op de terreinen zoals nu het geval is.

- Er worden geen parkeerterreinvergunningen meer verstrekt aan niet-bewoners en bewoners die volgens de GROP-lijst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Alle huidige vergunningen (117, voor bewoners en niet-bewoners) lopen door totdat deze worden beëindigd.
- In dit voorstel bieden geen van de parkeerterreinen nog ruimte om campers te laten overnachten.
- Bewoners die in aanmerking komen voor een parkeervergunning zullen maximaal 1 vergunning (straat-terrein of garage) kunnen aanvragen.

BIJLAGE 5
MEMO GEWICHTS- EN LENGTEBEPERKING BINNENSTAD

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	gemeente Gouda
Datum	11 november 2022
Kenmerk	011634.20221020.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/16

Verdiepingsmemo 'gewichts- en lengtebeperking binnenstad'

In de Nota Grote en zware voertuigen en het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad is het advies opgenomen om de lengte- en gewichtsbeperking voor motorvoertuigen die de binnenstad van Gouda in willen in te stellen op maximaal 10 meter en maximaal 20 ton totaalgewicht. Dit voorstel is het resultaat van een afweging van verschillende varianten en gesprekken met stakeholders in de binnenstad. Ook is gekeken naar ingestelde beperkingen in gelijke centrumgebieden in andere Nederlandse steden.

Doel van het wijkmobiliteitsplan en de beoogde gewichts- en lengtebeperking is om de binnenstad aantrekkelijker en leefbaarder te maken door minder hinder van verkeer, waaronder minder trillinghinder van grote en zware voertuigen. Een andere opgave is te zorgen dat de binnenstad verkeersveilig blijft en dat kademuren van de grachten niet bezwijken onder de druk van verkeer dat er overheen rijdt of er geparkeerd staat.

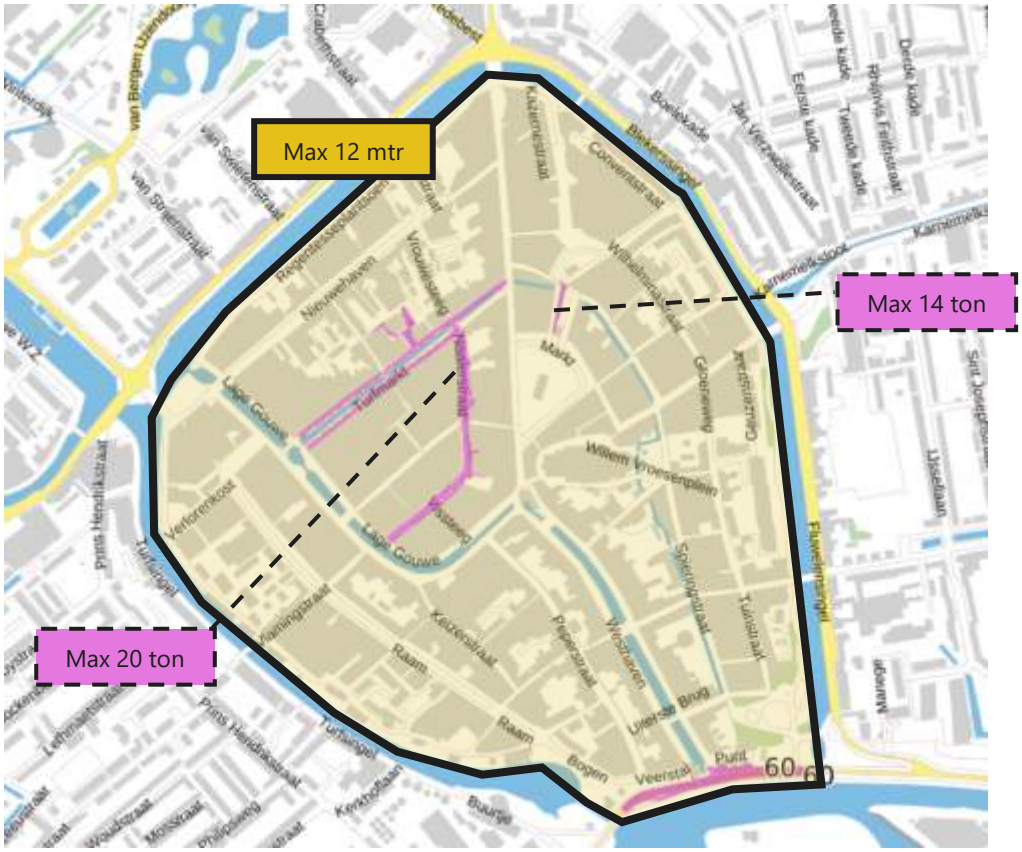
Vanuit bewoners in de binnenstad is de wens geuit om verdergaande beperkingen voor groot en zwaar verkeer (max. 7,5 ton) in te stellen in de binnenstad dan het huidige voorstel. In deze memo beschrijven we de overwegingen om dat niet te doen en de mogelijke consequenties als daar wel voor wordt gegaan. In deze memo gaan we stap voor stap in op:

1. huidige situatie
2. trillingsonderzoek en draagkracht kademuren
3. overwegingen van verschillende ingrepen
4. conclusies en aanbevelingen

1. Huidige situatie

1.1 Maximaal 12 meter, enkele straten ‘strenger’

Voor de gehele binnenstad geldt nu een lengtebeperking van 12 meter, maar geen generieke gewichtsbeperking. Wel geldt dat voertuigen met een lengte van maximaal 12 meter doorgaans maximaal 50 ton kunnen wegen. Voor specifieke straten in de binnenstad gelden scherpere beperkingen. Op de Turfmarkt, Achter de Vismarkt en Naaierstraat zijn in 2019 een lengtebeperking van maximaal 10 meter en een gewichtsbeperking van 20 ton ingesteld, dit is onder meer de route voor bevoorradingsverkeer van de Albert Heijn aan de Markt.



Figuur 1: huidige straten in en rond de binnenstad met een gewichtsbeperking

1.2 Doelgroepen en aantallen

Huidige gebruikers die geregeld met grote en zware voertuigen in de binnenstad moeten zijn betreft:

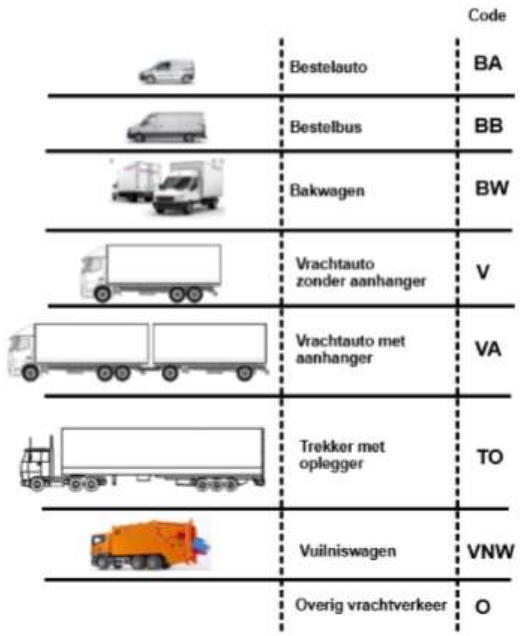
- Bevoorrading horeca/winkels/supermarkt
- Bezorgdiensten consumenten (bv. meubels of tuinmaterialen)
- Nood- en hulpdiensten (m.n. brandweer)
- Vuilnisophaaldienst (Cyclus)
- Verhuiswagens
- Touringcars (o.a. voor Best Western en in/uitstaphalte nabij Markt)
- Warenmarkt (elke donderdag en zaterdag)
- Evenementen (zoals kermis)
- Bouwverkeer (zoals transport van bouwmaterialen, kraanwagens, betonwagens)

Aantallen per voertuigtype

In het kader van zero emissie stadslogistiek is een kentekenonderzoek uitgevoerd waarmee inzicht is verkregen in het aantal voertuigbewegingen naar type per dag. Er zijn verschillende type bedrijfsvoertuigen te onderscheiden. De eerste 3 voertuigtypen (bestelauto, bestelbus en bakwagen) vallen ruim binnen de voorgestelde lengte- en gewichtsbeperking van 10 meter en 20 ton. De gewichts- en lengtebeperking gaat dan ook met name gelden voor vrachtauto's.

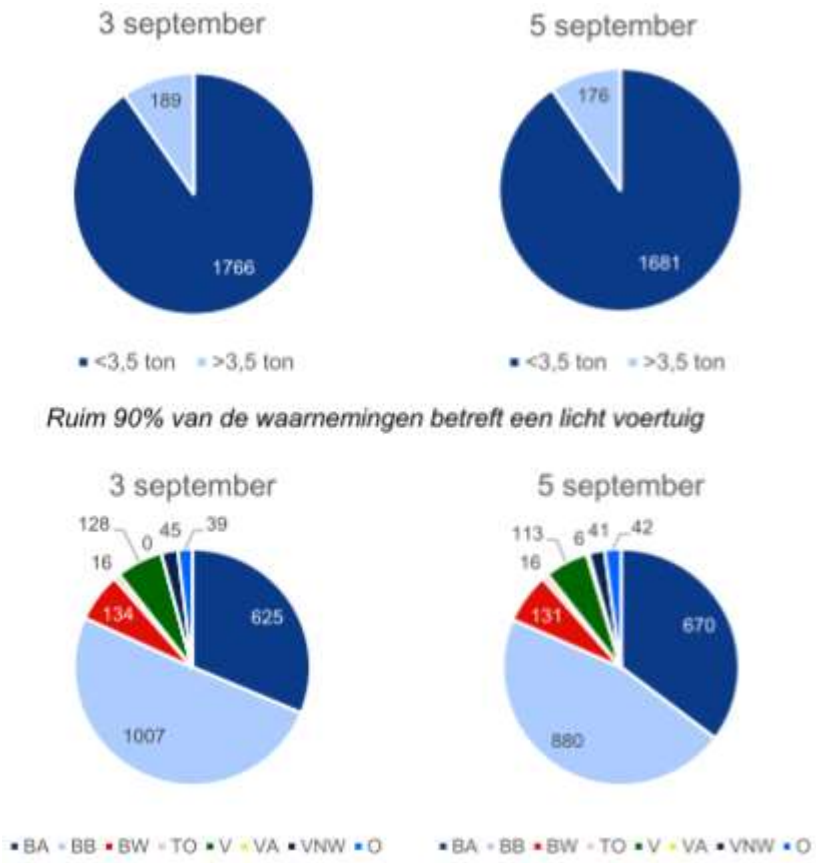
Tijdens het onderzoek zijn de volgende voertuigcategorieën onderscheiden:

- Kleine bestelauto
- Grote bestelauto (bestelbus)
- Bakwagen (<3500 kg)
- Vrachtauto (>3500 kg)
- Vrachtauto (>3500 kg) met aanhanger
- Trekker-oplegger
- Vuilnisauto
- Overig vrachtverkeer



Figuur 2: verschillende voertuigtypen

Uit de telling blijkt dat ruim 90% van het bedrijfsverkeer een licht voertuig (<3,5 ton leeggewicht) betreft. Zo'n 190 voertuigen per dag betreft grotere en zwaardere voertuigen, die deels geraakt worden door de beoogde gewichts- en lengtebeperking. Van deze grotere en zwaardere voertuigen zijn de meeste vrachtauto's zonder aanhanger (ca 110-130 /dag), enkele trekker-opleggercombinaties (16/dag) die waarschijnlijk een ontheffing nodig hebben om de binnenstad in te mogen gezien de huidige lengtebeperking, en een aanzienlijk deel betreft vuilniswagens (40-45 /dag).



Figuur 3: verkeersbewegingen de binnenstad Gouda in en uit (kentekenonderzoek sep 2019)

2. Trillingen & draagkracht kademuren

2.1 Trillingsonderzoek binnenstad 2018

In oktober 2018 is trillingsonderzoek uitgevoerd in de binnenstad van Gouda. Daarvoor zijn aan verschillende huizen meetsystemen bevestigd en is met vrachtwagens met verschillende gewichten (10 ton, 19 ton, 28 ton, 38 ton, 48 ton) en snelheden (15 en 30 km/u) rond gereden. De gemeten trillingen zijn getoetst aan een richtlijn waarmee het risico op schade aan panden beoordeeld kan worden.

Geconcludeerd is dat de hoogste trillingen zijn gemeten bij 28 en 38 ton, en dat bij deze gewichten regelmatig overschrijdingen zijn gemeten die een aanzienlijke kans geeft op schade aan panden. Bij 10 en 18 ton zijn ook trillingen en overschrijdingen gemeten, maar de kans op schade is hierbij kleiner. Overschrijdingen vonden met name plaats bij panden langs de Turfmarkt en de Lage Gouwe.

Op basis van deze resultaten is toen door de gemeente een gewichts- en lengtebeperking van maximaal 10 meter en 20 ton ingesteld op de Turfmarkt, Achter de Vismarkt en Naaierstraat. De gewichtsbeperking van 20 ton komt niet 1-op-1 uit het trillingsonderzoek, maar is door de gemeente – in overleg met betrokkenen - als grens bepaald.

2.2 Constructieve draagkracht kademuren

In Amsterdam is op de grachten een gewichtsbeperking van maximaal 7.5 ton ingesteld. Deze beperking volgde uit onderzoek naar de constructieve draagkracht van de kademuren. In Amsterdam is in 2018 een kademuur ingestort, en in 2017 is een ‘sinkhole’ ontstaan. Om de piekbelasting van de kademuren te verminderen is daarom een gewichtsbeperking van 7,5 ton ingesteld. Recent zijn de regels verder aangescherpt om ook de uitzonderingsregels in te perken. In Amsterdam blijkt uit onderzoek dat met name het zeer zware verkeer boven de 30 ton voor de meeste schade aan bruggen en kademuren veroorzaakt. Verkeer tussen 7.5 ton en 30 ton kan met een ontheffing nog steeds de binnenstad in.

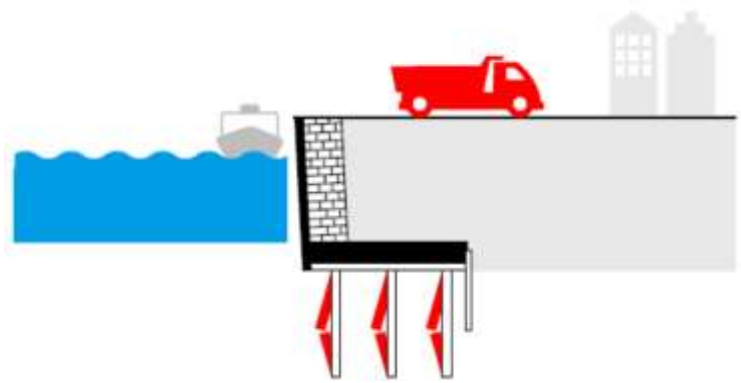
Ook in de binnenstad van Gouda zijn er oude kademuren met een beperkte draagkracht. Het gevaar bestaat dat deze instorten bij te zware of langdurige belasting. Recent is aan het licht gekomen dat de kademuur langs de Lage Gouwe in slechte staat verkeerd. Hier zijn maatregelen nodig om de kade constructief veilig te houden. De belangrijkste maatregel hiervoor is het opheffen van de parkeerplaatsen aan de kade. Aanvullend is ook een extra gewichtsbeperking van 20 ton totaalgewicht voorgesteld voor al het rijdende verkeer.

Daarbij is geadviseerd dit te doen voor het geel gearceerde deel zoals in figuur 4 weergegeven. Voor de overige kades in Gouda lijkt vooralsnog geen noodzaak tot het instellen van een gewichtsbeperking. Echter moet wel voorkomen worden dat te zware voertuigen zich klemrijden. Vrachtwagens die vanaf de Oosthaven richting de Lage Gouwe rijden zien pas bij de Donkere Sluis dat er een gewichtsverbod geldt. Het risico bestaat dat vrachtwagens toch doorrijden, al is er wel een uitwijkmogelijkheid via de Westhaven. Om het klemrijden te voorkomen is een binnenstadsbrede beperking aan te bevelen.

Eind 2022 vond verder onderzoek plaats naar de draagkracht van kades in Gouda. De resultaten van dit aanvullende onderzoek waren nog niet bekend bij het opstellen van deze notitie.



Figuur 4: in geel de Lage Gouwe waar parkeren wordt opgeven en een gewichtsbeperking nodig is om de belasting van de kademuur te verminderen (en daarmee het risico op instorten)



Figuur 5: illustratie van relatie tussen zwaar verkeer en kademuren (bron: gem. Amsterdam)

3. Mogelijkheden beperkingen groot en zwaar verkeer

Iedereen – zowel bewoners als ondernemers – is het er over eens dat er beperkingen moeten zijn voor groot en zwaar verkeer in de binnenstad, om zo de hinder te beperken en de binnenstad veilig te houden. De vraag is echter tot hoe ver groot en zwaar verkeer beperkt moet en kan worden. De binnenstad moet ook functioneel zijn: winkels en horeca moeten bevoorraad kunnen worden, vuilnis moet worden opgehaald, verhuizen of het bezorgen van grote spullen bij consumenten thuis moet mogelijk blijven en ga zo door.

3.1 Enkel aslast beperken geeft geen garantie voor reductie trillingen



Er zijn twee manieren om te sturen op het maximumgewicht van voertuigen. Dit kan door het totale gewicht[1] te beperken of een maximum aslast (gewicht per as). Beide komen voor in de praktijk. Een aslastbeperking wordt vaak toegepast bij bruggen, omdat hier de aslast bepalend is voor de constructieve veiligheid. Voor trillingen is de aslast minder relevant, en gaat het vooral om het totale gewicht. Enkel de aslast beperken kan alsnog zware voertuigen in de binnenstad toelaten. Bij een maximale aslast van 10 ton kunnen voertuigen met 3 of 4 assen alsnog 30 of 40 ton wegen. Daarbij kan niet worden uitgesloten dat deze voor schade aan panden zorgen door trillingen door het voorbij rijden (zie conclusies trillingsonderzoek). Voor de binnenstad van Gouda moet dan ook worden gestuurd op maximaal totaal gewicht om schade door trillingen te beperken. Tot slot, ook de afstand tussen twee assen speelt een rol. Twee niet aangedreven assen op minder dan 1,8 meter afstand van elkaar zijn een asstel, hiervoor gelden andere toegestane aslasten voor het asstel dan afzonderlijk per as.

3.2 Wat is maximaal toelaatbaar gewicht? 15 ton? 20 ton? 25 ton?

Op basis van het trillingsonderzoek in de binnenstad blijkt dat bij een gewicht van 28 ton aanzienlijke kans is op schade aan panden, en dat dit bij 18 ton een stuk minder is. Het exacte omslagpunt is niet bekend, maar eerder is door de gemeente 20 ton maximaal acceptabel geacht voor de Turfmarkt. Het lijkt dan ook logisch hier bij aan te sluiten, en dit generiek voor de hele binnenstad te hanteren. Er is immers geen ander onderzoek wat uitsluitsel geeft over een andere of exactere gewichtsbegrenzing. Bovendien geeft het onderzoek naar de kademuren in de binnenstad van Gouda geen aanleiding om een lagere gewichtsbeperking in te stellen. Daarom wordt aanbevolen 20 ton te hanteren, tenzij nieuw onderzoek andere uitkomsten oplevert.

[1] dit is het leeggewicht van het voertuig + te vervoeren lading personen/goederen

3.3 Andere steden hanteren max 7.5 ton, hoe kan dat? Ontheffingen!

Een gewichtsbeperking van maximaal 7.5 ton zonder uitzonderingen is niet haalbaar. Een supermarkt in de binnenstad kan dan niet meer worden bevoorraad. De vuilnisophaal moet anders worden georganiseerd en hier zijn nog geen reële en passende mogelijkheden voor. En ook bouwwerkzaamheden kunnen dan niet meer plaatsvinden. De steden die een gewichtsbeperking hebben ingesteld van maximaal 7.5 ton kennen vele uitzonderingen voor vrachtwagens met meer gewicht. In Amsterdam zijn vrachtwagens tot 30 ton toegestaan, mits zij een ontheffing hebben aangevraagd[2]. Al geldt ook hier weer een uitzondering op: alleen als de lading ondeelbaar is en de route (bruggen en kades) dit aankunnen. Beperken op 7.5 ton en gelijktijdig een functionele binnenstad houden? Dan zijn uitzonderingen via ontheffingen nodig. Dit zorgt zowel bij de gemeente als bij vervoerders voor een administratieve last, en gaat in de praktijk weinig effect hebben op het aantal vrachtwagens in de binnenstad.



Figuur 6: beleid Amsterdam - voertuigen tot 30 ton blijven toegestaan met een ontheffing

3.4 Handhaving met mobiel weegsysteem of op afstand met weegbrug

Handhaven op lengte is relatief eenvoudig te automatiseren. Door de beperkte in- en uitgangen van de binnenstad te voorzien van kentekencamera's zijn kentekens uit te lezen en kan de maximale lengte getoetst worden omdat de voertuiglengte bij het RDW op het kenteken is geregistreerd. Het handhaven van het maximale totale gewicht daarentegen is een stuk lastiger. Het daadwerkelijke gewicht varieert namelijk en is sterk afhankelijk van de

[2] www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/zone-zwaar-verkeer-amsterdam/nieuw-beleid-zwaar-verkeer/

massa van de lading. Voor ieder voertuig dat bij het RDW geregistreerd staat is wel een maximaal toegestaan totaalgewicht gespecificeerd. Het maximaal toegestane gewicht ligt bij veel vrachtwagens vaak boven de 20 ton, terwijl in de praktijk een vrachtwagen minder zwaar beladen kan zijn. Er kan dus niet op basis van camera's en RDW-gegevens gehandhaafd worden, wel geven de RDW-gegevens richting of het aannemelijk is dat een voertuig lichter of zwaarder is dan 20 ton.



Figuur 7: een mobiel weegsysteem voor controle op locatie of een weegbrug op afstand zijn denkbaar voor handhaving. Een weegsysteem in het wegdek is niet betrouwbaar genoeg.

Om het daadwerkelijke gewicht van een voertuig te meten moet ter plaatse gewogen worden. Daar zijn diverse opties voor denkbaar:

- **Meetsystemen in wegdek**. Op snelwegen zijn locaties aangegeven waar meetpunten zijn verscholen in het wegdek. Deze meetpunten zijn echter niet betrouwbaar genoeg voor Gouda (vanwege de slappe bodem) en deze systemen laten een te grote spreiding zien in meetresultaten om te handhaven op 20 ton.
- **Weegbrug**. Vaak bij milieustraten en afvalverwerkingsbedrijven staan weegbruggen, waarbij het voertuig een grote weegschaal op moeten rijden om zo het gewicht te bepalen. Het is niet haalbaar om hiermee alle voertuigen die Gouda in rijden structureel te wegen. In en rond de binnenstad is ook geen ruimte om standaard zo'n weegbrug te installeren, laat staan dat er capaciteit is bij handhaving en medewerking van vervoerders om dit uit te voeren. Wel kan een weegbrug nuttig zijn om bij een vermoeden van overtreding een overtreding vast te stellen. Dat hoeft niet perse in of rond de binnenstad te zijn, maar kan ook verder weg.
- **Mobiele weegsystemen.** Handhaving op locatie kan enkel het daadwerkelijke totale gewicht achterhalen middels mobiele weegsystemen. Handhavers van de gemeente Amsterdam gebruiken dit systeem om steekproefsgewijs vrachtwagens

te controleren. Er zijn weegmatten die de aslast van een voertuig op kunnen meten. Door iedere aslast te wegen, kan het totale gewicht ter plaatse achterhaald worden. Qua uitvoering is dit vrij lastig toepasbaar in de binnenstad van Gouda. Voertuigen die halteren op de rijbaan blokkeren de doorgang voor ander verkeer waardoor lange wachtrijen kunnen ontstaan. Daarom zal altijd buiten de binnenstad een rustige plek op gezocht moeten worden.

4. Impact max. 20 ton en 10 meter in binnenstad Gouda

De gewichts- en lengtebeperking heeft geen impact op bestelauto's, bestelbussen en bakwagens. Deze voertuigen maken verreweg het grootste deel uit van alle bedrijfsvoertuigen die dagelijks de binnenstad van Gouda in en uitrijden. In figuur 8 is een indicatie gegeven van het gewicht van verschillende voertuigtypen.



Figuur 8: indicatief totale gewicht van verschillende voertuigen (bron: gemeente Amsterdam)

4.1 Toeleveranciers horeca en winkels blijven veelal toegang houden

Na de bestelwagens en bakwagens volgt een grote groep met vrachtwagens met twee assen en een vaste laadruimte. De conventionele vrachtwagen die op diesel/brandstof rijdt voldoet meestal aan de maximale lengte en gewicht van 10 meter en 20 ton. Een toeleverancier van horeca of detailhandel die met een vrachtwagen komt, kan in veel gevallen nog steeds de binnenstad in. Wel dient deze vanaf 2025 of 2030 zero-emissie te zijn. Ook verhuiswagens vallen veelal binnen deze zelfde categorie, en blijven dus toegang houden tot de binnenstad bij maximaal 20 ton en 10 meter.

4.2 Elektrische vrachtwagens zijn vaak zwaarder dan 20 ton

Bij hybride en elektrische vrachtwagens neemt het gewicht echter toe, waardoor deze de 20 ton gaan overschrijden. Met name elektrische voertuigen kunnen bij volle belading een stuk zwaarder zijn (tot zo'n 27 ton). Dit wordt veroorzaakt doordat het accupakket voor een hoger voertuiggewicht zorgt, terwijl de maximale belading gelijk blijft. Deze vrachtwagens zijn dan alleen in de binnenstad toegestaan als deze half beladen zijn. Dit kan ervoor zorgen dat extra transportbewegingen nodig zijn om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren. Een supermarkt ontvangt soms een volledige vracht waarbij het totale gewicht boven de 20 ton uitkomt, terwijl horecazaken vaak een beperkte levering krijgen en vervoerders meerdere zendingen tegelijk meenemen op een route. Dat brengt echter extra planningsvoorwaarden met zich mee, wat in de praktijk lastig zal zijn voor vervoerders en het logistiek proces minder efficiënt kunnen maken. Toch blijkt uit het trillingsonderzoek dat het niet wenselijk is om voertuigen met een totaal gewicht van 28 ton of 38 ton toe te laten.

4.3 Vuilniswagens te zwaar maar grote impact op vuilnisophaalproces

Een andere doelgroep die geraakt worden zijn vuilniswagens. Vuilniswagens hebben vaak een zware bak met een hydraulische pers waardoor deze voertuigen afval samen kunnen persen en daardoor veel massa kunnen vervoeren en vaak meer dan 20 ton wegen. De gemeente is in gesprek met Cyclus om te bepalen hoe dit opgelost kan worden. De vuilniswagens dragen enerzijds bij aan de hinder in de binnenstad, maar zijn ook niet makkelijk te vervangen omdat dit impact kan hebben op het gehele afvalophaalproces. Voor het legen van de ondergrondse containers zijn zware voertuigen nodig, dat kan niet met lichtere voertuigen. De vraag is dan ook of er een andere manier van ophalen mogelijk is, zoals het verplaatsen van ondergrondse containers buiten de binnenstad, kleinere voertuigen i.c.m. vervoer over water of toch het ontheffen van vuilniswagens.



Figuur 9: voorbeeld van vuilnisophaal over het water (bron: gemeente Amsterdam)

4.4 Touringcars niet meer toegestaan vanwege lengte

Touringcars voldoen meestal wel aan de gewichtsnorm maar zijn bijna altijd langer dan 10 meter. Doorgaans zijn deze 12 tot 14 meter, en in veel gevallen nu dus ook al niet toegestaan in de binnenstad. Enkel de relatief kleine touringcars met 40 zitplaatsen en 12 meter lengte mogen nu de binnenstad in, maar worden dus verder beperkt met het voorstel. Voor touringcars zijn buiten de binnenstad in- en uitstaphaltes op acceptabele loopafstand van de trekpleisters. Daarmee hoeven deze voertuigen niet meer de binnenstad in. Ook rijden er geregeld touringcars de binnenstad in voor het hotel nabij Bolwerk, die aan het Nonnenwater halteren. Dit wordt nu nog gedoogd, en deze bussen zijn vaak al langer dan 12 meter en dus niet toegestaan.

4.5 Tankautospuit van brandweer voldoet, andere voertuigen ontheffen

Nood- en hulpdiensten zijn een bijzondere categorie, en zijn vaak al vrijgesteld van diverse verkeersregels. In geval van nood moeten zij snel ter plaatse kunnen zijn om hulp te verlenen. Een tankautospuit van de brandweer is doorgaans 9 meter lang en maximaal 16 ton zwaar, en voldoet aan de nieuwe normen. Een ladderwagen of brandweerwagen met extra grote watervoorraad kunnen echter zwaarder zijn, maar deze voertuigen zullen standaard een ontheffing moeten krijgen.

4.6 Bouwverkeer wordt beperkt, wel ontheffingen nodig

Voor het aanleveren van bouwmaterialen zijn soms lange voertuigen nodig omdat de lading niet deelbaar is (zoals heipalen), of zijn de voertuigen soms zwaar vanwege de lading (betonmixer). In veel gevallen zullen voertuigen voor de aanlevering van materialen nog steeds de binnenstad in kunnen, maar niet met een volledige belading. Een vrachtwagen met kipbak en laadkraan heeft een ledig gewicht van circa 14 ton, en kan dus nog 6 ton aan lading meenemen de binnenstad in. Om panden in de binnenstad te bouwen, onderhouden of vernieuwen zijn soms wel grotere / zware bouwvoertuigen noodzakelijk, hier zijn niet altijd alternatieven voor beschikbaar. Er zal dan ook een ontheffing voor mogelijk moeten zijn, waarbij is aan te bevelen een route-toets uit te voeren. Bij de route-toets wordt op voorhand bepaald welke route deze voertuigen moeten rijden en of de straten en kades langs deze route dit aan kunnen. Daarbij moeten de Lage Gouwe en Turfmarkt (en andere grachten en smalle straten) zoveel mogelijk vermeden worden. Indien er alternatieven beschikbaar zijn of de situatie is niet veilig, dan kan een ontheffing aanvraag geweigerd worden en is een alternatief nodig zoals aanlevering over water of vervoer met kleinere voertuigen of lager gewicht.

Casus Albert Heijn aan de Markt

De supermarkt zit al jaren midden in de historische binnenstad aan de Markt. De AH-winkel is/wordt in het najaar 2022 verbouwd en vergroot. Bij de verbouwing heeft de AH met de gemeente afgesproken dat de vergroting is toegestaan zolang het aantal vrachtwagenbewegingen niet toeneemt. De AH-winkel wordt meerdere keren per dag aan de achterkant bevoorraad. Vrachtverkeer rijdt daarvoor door de binnenstad over onder andere Achter de Vismarkt en de Turfmarkt. Hier geldt nu al lokaal een gewichts- en lengtebeperking van 20 ton en 10 meter. AH zegt daar nu aan te voldoen.

AH is bezig met verduurzaming en geleidelijk aan wordt het wagenpark vervangen door elektrische vrachtwagens (batterij). Deze vrachtwagens zijn qua formaat verglijkbaar met de huidige vrachtwagens, maar door het accupakket zijn deze wel zwaarder. Het maximale gewicht inclusief lading neemt daardoor toe naar zo'n 24 ton. Deze vrachtwagens zijn echter met de huidige regels ook al niet toegestaan. Dat kan de verduurzaming van het wagenpark bemoeilijken.

De locatie van de AH in de oude binnenstad is voor de bevoorrading niet ideaal. Om overlast van grote en zware voertuigen te voorkomen zou het gunstig zijn de AH uit te plaatsen, en geen (grote) supermarkt te huisvesten in het historische deel van de binnenstad. Met de huidige investeringen van de AH in de vergroting van de winkel, lijkt dat vooralsnog een gepasseerd station.



Figuur 10: elektrische vrachtwagen van Simon Loos die totaal maximaal 27 ton mag wegen

4.7 Ook bij maximaal 20 ton blijft ontheffen nodig

Het strak handhaven van maximaal 20 ton leidt op korte termijn tot enkele knelpunten waardoor functies in de binnenstad niet goed werken, zoals hierboven beschreven. Het is dus onontkomelijk om bij het instellen van een lengte- en gewichtsbeperking ook een ontheffingsmogelijkheid te bieden. Wel biedt dit de gemeente de mogelijkheid om extra voorwaarden mee te geven, bijvoorbeeld over de periode, tijdsduur en route.

5. Conclusies en aanbevelingen

De historische binnenstad van Gouda is niet gemaakt voor groot en zwaar verkeer. Dit verkeer kan voor trillingen zorgen, wat kan leiden tot schade aan panden. Ook zijn de kademuren van de grachten soms in slechte staat waardoor de draagkracht beperkt is en er gewichtsbeperkingen nodig zijn. Ook passen lange of extra brede voertuigen simpelweg niet in de smalle straten van de binnenstad. Daarom is iedereen het erover eens dat er beperkingen nodig zijn om de binnenstad leefbaar en veilig te houden. Wel is er discussie over de mate waarin vrachtverkeer beperkt moet worden. Om (economische) activiteiten in de binnenstad te houden zijn er praktische grenzen aan het beperken van vrachtverkeer.

De huidige gewichts- en lengtebeperking op de Turfmarkt is ingegeven vanuit het trillingsonderzoek dat in 2018 is uitgevoerd. Hierin is geconcludeerd dat bij 28 en 38 ton

sprake is van significante trillingen en een relatief hoge kans op schade aan panden. Bij 18 ton is deze kans een stuk lager. Vanuit het bestaande onderzoek naar de kademuren volgt (nog) niet dat een algehele gewichtsbeperking nodig is om de kademuren veilig te houden. Er is dan ook geen onderzoek dat de noodzaak voor een zeer strenge gewichtsbeperking rechtvaardigt. Enige trillingen van vrachtverkeer zijn ontontkomenlijk zolang er ook economische activiteiten worden ontplooid die gepaard gaan met logistiek verkeer. Maar ook bouwverkeer is vaak zwaar en onontkomenlijk omdat lading niet deelbaar is en er geen alternatieve vervoerwijzen mogelijk zijn.

In het wijkmobiliteitsplan Binnenstad en de Nota Zwaar verkeer wordt voorgesteld om in de gehele binnenstad een gewichts- en lengtebeperking in te stellen van maximaal 20 ton en maximaal 10 meter. Dit blijft binnen de acceptabele grenzen voor trillinghinder, en veel van de logistiek kan doorgang blijven vinden. Touringcars worden hiermee geheel geweerd uit de binnenstad. Voor de vuilnisophaaldienst moet nog een alternatief bedacht worden, tot die tijd dient de vuilnisophaaldienst een ontheffing te krijgen. Ook zijn er andere gevallen denkbaar dat lange of zware voertuigen de stad in moeten. Voor die gevallen moet het mogelijk zijn een ontheffing van de verkeersregels aan te vragen, waar de gemeente voorwaarden aan kan stellen, zoals de route en tijden die een vrachtwagen aan moet houden.

In andere steden als Leiden en Amsterdam geldt een maximale gewichtsbeperking van 7,5 ton. Echter blijft het voor voertuigen tot 30 ton mogelijk om toegang tot de oude binnenstad te krijgen. Daarvoor moeten zij wel tegen betaling een ontheffing aanvragen. Een dergelijk systeem zorgt dus niet voor een beperking van het zware verkeer in de stad, brengt wel geld in de kas. Dat is daarmee geen inhoudelijke overweging om de opgave op te lossen. Ook bij een gewichtsbeperking van 20 ton zullen er uitzonderingen blijven van zwaardere voertuigen die de binnenstad in moeten en waar geen alternatief voor is, en die middels een ontheffing van de gewichtsbeperking hier toestemming voor krijgen. Dit zorgt voor een administratieve last voor de gemeente, maar al vele maar beperkter dan bij een gewichtsbeperking van 7.5 ton.

De extra zware voertuigen veroorzaken een relatief groot deel van de schade door trillingen. Door het beperken van deze groep wordt dus meteen een groot deel van het risico op schade weggenomen, en blijft het voor vervoerders en ondernemers mogelijk om bevoorraad te worden. Wel zit er een uitdaging m.b.t. de verduurzaming van het wagenpark. Elektrische varianten van huidige vrachtwagenmodellen die aan de 10 meter en 20 ton eis voldoet zijn zwaarder en komen ruim boven de 20 ton uit. Daarmee zijn dit ook voertuigen die mogelijk voor extra risico op schade kunnen zorgen. Echter, ligt hiermee een extra uitdaging om de bevoorrading van bijvoorbeeld de supermarkt te verduurzamen.

Resume, geadviseerd wordt een lengte- en gewichtsbeperking in de binnenstad in te stellen, omdat:

- Verkleinen kans op schade door trillingen en verminderen trillingshinder, uit trillingsonderzoek blijkt dat bij 18 ton er minder risico op schade is dan bij 28 of 38 ton;
- Eenduidigheid van regels, en voorkomen van een fuik in de binnenstad bij straten waar nu lokaal een beperking geldt;
- Ontheffingenlast beperken door 10 meter en 20 ton te hanteren, en niet voor een lagere gewichtsbeperking van bijvoorbeeld 7,5 ton te gaan waarbij vele ontheffingen nodig zijn om de binnenstad functioneel te houden.

BIJLAGE 6
MEMO SELECTIEVE TOEGANG

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	gemeente Gouda
Datum	15 november 2022
Kenmerk	011634.20221115.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/8

Versnelling maatregelen Wijkmobiliteitsplan Binnenstad

Memo: Selectieve toegang

Het Wijkmobiliteitsplan Binnenstad omvat een pakket aan maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn om de ambities uit het Verkeerscirculatieplan tot uitvoering te brengen. Het uitvoeringsprogramma gaat uit van een geleidelijke koers, waarbij de sturing op minder verkeer en parkeren in de binnenstad gelijk oploopt met het tempo van de herinrichting van straten en de daarmee samenhangende gedragsverandering.
Politiek is de wens geuit om sneller tot resultaten te komen, en meer specifiek om de maatregel selectieve toegang en de maatregel bezoekersparkeren op straat opheffen op korte termijn in te voeren. Deze memo beschrijft de verwachte effecten van de versnelde invoer van selectieve toegang.

Definitie maatregel

De maatregel 'selectieve toegang' betekent dat de binnenstad alleen toegankelijk is voor motorvoertuigen die beschikken over een ontheffing om de binnenstad in- en uit te kunnen rijden. Het beoogde effect van deze maatregel is een daling van het aantal verkeersbewegingen en daarmee samenhangend het benodigde aantal parkeerplaatsen in de binnenstad op straat. De mate waarin deze effecten worden gerealiseerd, hangt samen met de omvang van het gebied, het ontheffingenbeleid (wie mag de binnenstad nog in en uit) en met de werkingstijden (zijn er tijden waarop de binnenstad vrij toegankelijk is). In bijlage 1 is het voorstel hiertoe kort uiteengezet.

Verwachte reductie verkeersbewegingen maximaal 6%

Ten tijde van het VCP is op basis van de toen beschikbare data ingeschat dat met het instellen van selectieve toegang 20% à 30% van het verkeer dat de binnenstad in- en uitrijdt gereduceerd kan worden.[1] Een nadere analyse van de verkeerscijfers leidt tot de conclusie

[1] Dit aandeel is gebaseerd op een kentekenonderzoek waarbij 31% van het verkeer binnen 15 minuten na het binnenrijden de binnenstad weer uitrijdt. Daarnaast was aan 6% van de verkeersbewegingen geen bezoekdoel (bewoner, werkende of bezoeker) te koppelen.

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

dat maximaal 6% van het verkeer kan worden aangemerkt als potentieel sluipverkeer.[2] Bij selectieve toegang met een laagdrempelig en ruimhartig ontheffingenbeleid zal met name dit verkeer worden geweerd.[3] Voor iedereen met een bestemming in de binnenstad zal bij een laagdrempelig en ruimhartig ontheffingenbeleid immers de mogelijkheid bestaan om een ontheffing aan te vragen. In dat geval zal de maatregel nauwelijks tot geen effect hebben op het benodigde parkeeraanbod: mensen die nu in de binnenstad parkeren, moeten er zijn en komen bij een ruimhartig ontheffingenbeleid in aanmerking voor een ontheffing. Het is echter denkbaar dat het aanvragen van een ontheffing als drempel wordt ervaren, en dus niet iedereen een ontheffing zal aanvragen om de binnenstad in- en uit te rijden. Het is echter lastig te voorspellen hoeveel mensen hierdoor hun gedrag zullen aanpassen. Juist vanwege de randvoorwaarde dat de binnenstad toegankelijk en aantrekkelijk moet blijven, wat betekent dat een ontheffing heel makkelijk via de smartphone en met terugwerkende kracht is aan te vragen, zal dit naar verwachting beperkt zijn.

Forse impact voor bewoners, ondernemers, bezoekers en logistiek verkeer

Op dit moment rijden dagelijks 13.000 tot 15.000 motorvoertuigen de binnenstad in en uit. 31% van dit verkeer is overig verkeer dat maar 15 minuten in de binnenstad blijft, maar mogelijk wel een doel heeft in de binnenstad. Van dit overige verkeer rijdt 80% tussen 11.00 en 24.00 uur de binnenstad in of uit. Een deel van dit verkeer zal door selectieve toegang niet meer komen, voor 11.00 uur komen of op een andere manier naar de binnenstad komen.

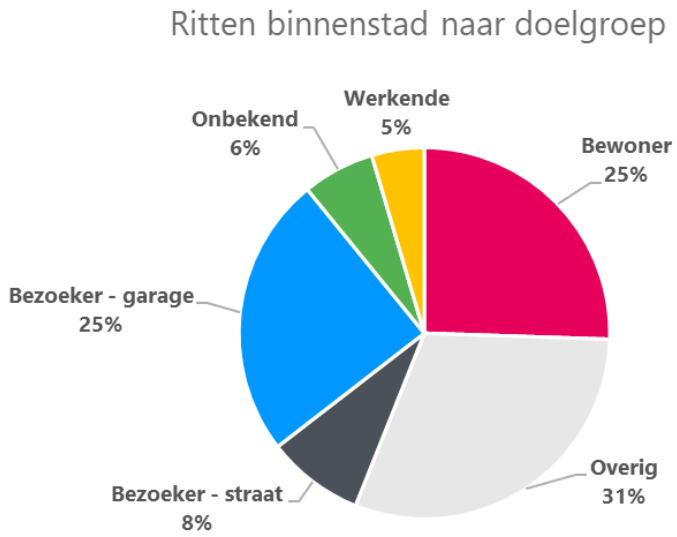
Het merendeel van het verkeer, zeker bewoners en werkenden, zal echter een (structurele) ontheffing aanvragen om de binnenstad in en uit te kunnen rijden. Voor vaste gebruikers, zoals bewoners en taxi's, is de impact relatief beperkt, zij zullen in aanmerking komen voor een jaarontheffing. Voor bezoekers en logistiek verkeer is de impact groter, zij zullen steeds een incidentele ontheffing moeten aanvragen. Dit geldt ook voor bezoekers van voorzieningen en bedrijven met parkeergelegenheid op eigen terrein. Ervan uitgaande dat de parkeergarages zonder ontheffing te bereiken zijn, zal voor zo'n 40% van de

---

[2] Deze conclusie is gebaseerd op een gedetailleerde rit- en rijtijdanalyse. Hieruit blijft dat slechts 6% van het verkeer zo kort in de binnenstad verblijft dat het doorgaand verkeer zou kunnen zijn. Daarbij is overigens niet uitgesloten dat er toch iemand snel in- of uitstapt, waardoor het geen doorgaand verkeer is. Het andere verkeer blijft langer in de binnenstad, en heeft daarmee waarschijnlijk een doel, bijvoorbeeld iemand ophalen of wegbrengen.

[3] Met het voorstel om de selectieve toegang tussen 11.00 en 24.00 uur van kracht te laten zijn, is de reductie lager dan 6%, aangezien 20% van het overige verkeer voor 11.00 uur de binnenstad in- en uitrijdt en dit verkeer niet geraakt wordt door het beoogde toegangsbeleid.

verkeersbewegingen een incidentele ontheffing aangevraagd moeten worden als iedereen blijft komen. Dit komt neer op ruim 5.000 incidentele ontheffingen per dag.



Voor gebruikers geen voordeel door koppeling aan ZES

Vanaf 2025 wordt in de binnenstad een zero-emissiezone voor vrachtwagens en bestelauto's (ZES) ingesteld. In dit kader zullen ook ontheffingen worden verleend voor specifieke situaties (niet ruimhartig). Aangezien ontheffingen voor ZES via een landelijk loket verleend zullen worden, zullen deze gebruikers bij het instellen van selectieve toegang twee maal en via een verschillend loket een ontheffing moeten aanvragen.
Ook voor de gemeente zijn de koppelvoordelen beperkt. De gemeente kan geen gebruik maken van het landelijke loket voor ZES voor het verlenen en beheren van ontheffingen. Wel kunnen de camera's die voor de handhaving op ZES worden geplaatst, ook worden gebruikt voor de handhaving op selectieve toegang.

Forse incidentele en structurele kosten

Het instellen van selectieve toegang vraagt om een investering van circa € 100.000 (globale raming) voor de software inclusief inrichting van een ontheffingensysteem om laagdrempelig een ontheffing op kenteken te kunnen aanvragen. Daarnaast moet naar verwachting rekening worden gehouden met jaarlijkse kosten voor het beheer en onderhoud van de systemen en camera's (raming € 25.000 tot € 50.000). Daar komen nog kosten voor de beoordeling van ontheffingsaanvragen en voor de verlening bij, al zijn die sterk afhankelijk van de mate waarin dit geautomatiseerd kan worden. Aanvullend moet rekening worden gehouden met kosten voor fysieke aanpassingen op straat (globale raming

€ 100.000) om de entrees goed aan te duiden zodat de kans op onbedoeld inrijden tot een minimum wordt beperkt.

In Nederland geen ervaringen met selectieve toegang op grote schaal

In Amersfoort is recent selectieve toegang ingesteld, logischerwijs wordt daarom vaak naar Amersfoort gekeken. Belangrijke aanleiding voor het instellen van selectieve toegang in Amersfoort was het weren van doorgaand verkeer via twee routes door de binnenstad. Daarnaast heeft Amersfoort gekoppeld aan het instellen van selectieve toegang ook het bezoekersparkeren op straat opgeheven. Bezoekers parkeren in een van de 5 openbare parkeergarages die binnen de stadsring in de binnenstad zijn gelegen.

Amersfoort heeft een ruimhartig ontheffingenbeleid: bewoners en ondernemers kunnen bezoekers en klanten onbeperkt toegang verlenen tot het autoluwe gebied. Omdat bezoekers niet op straat kunnen parkeren, zal dit alleen nodig zijn voor halen en brengen. De impact van selectieve toegang is daarmee voor deze doelgroepen zeer beperkt.

De selectieve toegang in Amersfoort heeft daarmee duidelijk een andere werking dan in Gouda is voorzien. Het autoluwe gebied in Amersfoort is ook veel kleiner: de binnenstad van Gouda heeft bijna 9x zo veel inwoners als de binnenstad van Amersfoort, en is qua oppervlakte zo'n 6x zo groot. Aangezien het autoluwe gebied in Amersfoort niet de hele binnenstad, maar circa 60% van de binnenstad bestrijkt, is het verschil in omvang nog groter. Bovendien is het kernwinkelgebied in Amersfoort te bereiken zonder door de autoluwe zone te hoeven rijden, waardoor de selectieve toegang een beperkte impact heeft voor logistieke partijen.

Ook in Delft is het gebied waar selectieve toegang is ingesteld beperkt tot het kernwinkelgebied, oftewel een gebied van beperkte omvang waar nauwelijks of geen parkeerplaatsen in zijn gelegen. Daarmee zijn, voor zover ons bekend, in Nederland nog geen ervaringen opgedaan met het op grote schaal instellen van selectieve toegang.

Bijlage 1 – Achtergrondinformatie selectieve toegang

De mate waarin selectieve toegang effect heeft, hangt samen met de omvang van het gebied, het ontheffingenbeleid (wie mag de binnenstad nog in) en met de werkingstijden (zijn er tijden waarop de binnenstad vrij toegankelijk is).

Omvang gebied
Op dit moment geldt in Gouda selectieve toegang tot het kernwinkelgebied, waarmee dit gebied een autoluw (nagenoeg autovrij) voetgangersgebied is. In het kader van het VCP is selectieve toegang voor de hele binnenstad voorzien, waarbij alleen de doelgroepen die nodig zijn, gemotoriseerd toegang houden. De beoogde invoering van deze maatregel is gekoppeld aan de invoering van zero-emissie stadslogistiek (ZES), waarbij vanaf 2025 gefaseerd alleen zero-emissie vrachtwagens en bestelauto's toegang tot de stad houden.

De invoering van ZES zal naar verwachting geen effect hebben op het aantal verkeersbewegingen (de autoluwheid van de binnenstad), enkel op de milieuklasse van voertuigen die in de binnenstad rijden en daarmee de luchtkwaliteit. In het VCP is daarom voorgesteld om gelijktijdig met ZES in 2025 ook een autoluwe zone in te stellen voor alle doelgroepen met een laagdrempelig en ruimhartig ontheffingenbeleid. Doel van de maatregel is het beperken van de onnodige autoritten en ruimte te geven aan bestaande gebruikers. Om het gebruik van de openbare parkeergarages voor bezoekers mogelijk te houden, zijn de routes van en naar de Bolwerkgarage en Nieuwe Markt garage buiten de autoluwe zone gehouden. Bezoekers die in de garages parkeren hoeven geen ontheffing aan te vragen.

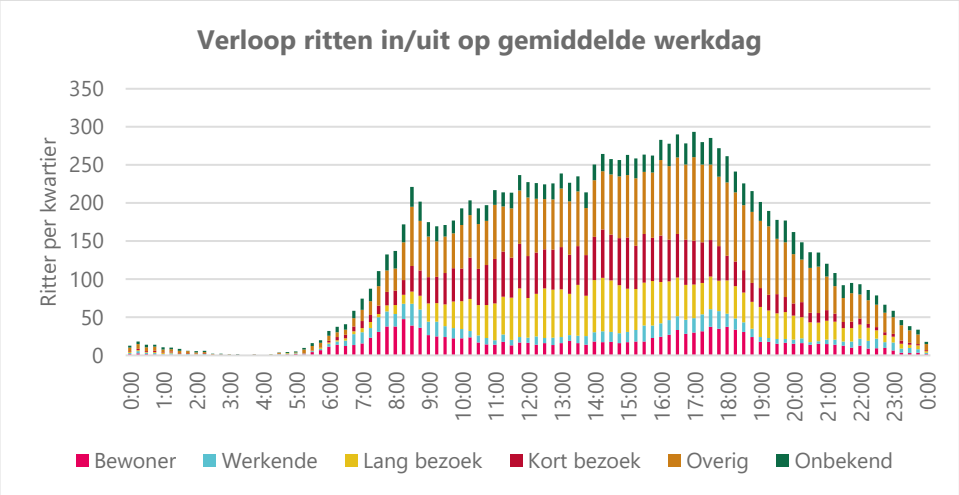
Ontheffingenbeleid
Uitgangspunt in het VCP is een laagdrempelig en ruimhartig ontheffingenbeleid. Dit betekent dat een ontheffing eenvoudig, snel en zonder beperkingen is aan te vragen en te gebruiken. Op die manier wordt gewaarborgd dat de binnenstad bereikbaar blijft voor iedereen die er wil zijn. Gouda blijft daarmee gastvrij.

Als iedereen die dat wil een ontheffing kan aanvragen, is het effect van de selectieve toegang echter beperkt. Met name ritten waar een aantrekkelijk alternatief voor beschikbaar is, zullen niet meer plaatsvinden. De rit zal helemaal niet, niet met een motorvoertuig of niet tijdens de werkingstijden worden gemaakt. Als een ontheffing alleen tegen betaling kan worden aangevraagd, zal het effect van selectieve toegang overigens groter zijn.

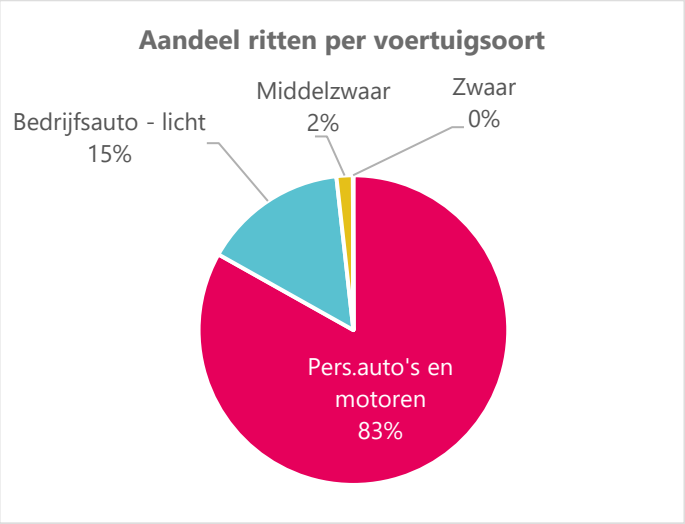
Werkingstijden
In aansluiting op de venstertijden voor laden en lossen wordt voorgesteld om de selectieve toegang dagelijks van kracht te laten zijn tussen 11.00 en 24.00 uur. Dit betekent dat iedereen voor 11.00 uur de binnenstad zonder beperking kan in- en uitrijden, om zo een ontheffingsvrije periode aan te bieden voor mensen die zonder ontheffing de binnenstad in willen met een voertuig.

Door het bieden van dit alternatief is het denkbaar om een minder laagdrempelig en ruimhartig ontheffingenbeleid toe te passen. Dit roept echter direct de vraag op welke doelgroep beperkt gaat worden in de toegang tot de binnenstad en hoe die beperking objectief is vast te stellen zonder forse inspanningen om dit beoordelen. Zo blijft het belangrijk dat een persoon met een beperking in de binnenstad kan worden afgezet. Dit is echter niet eenvoudig te beoordelen. Ook blijft het belangrijk dat de binnenstad eenvoudig bereikbaar blijft voor de logistieke sector en servicebedrijven. Maar ook voor bijvoorbeeld winkels waar omvangrijke en/of zware producten worden verkocht, is het wenselijk dat bezoekers de binnenstad kunnen inrijden.

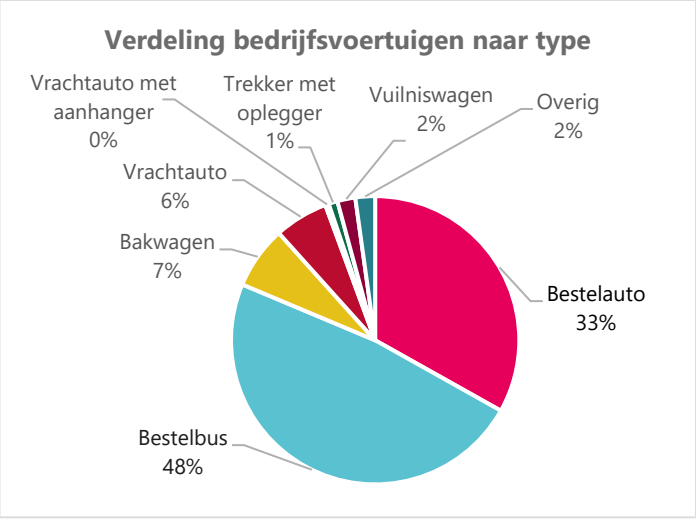
Huidige verkeersbewegingen en doelgroepen
Voor de inschatting van de effecten van een autoluwe zone zijn tot slot enkele gegevens gepresenteerd over de huidige verkeersbewegingen en doelgroepen in de binnenstad. In onderstaande grafiek is het verloop van het aantal verkeersbewegingen over de dag weergegeven per doelgroep. Zo'n 80% van alle verkeersbewegingen in de binnenstad vindt plaats tussen de beoogde ontheffingstijden van 11.00 tot 24.00 uur.



Van al het verkeer dat dagelijks de binnenstad in en uitrijdt betreft zo'n 83% personenauto's, de andere 17% zijn bedrijfsvoertuigen die onderverdeeld kunnen worden in bestelauto's, bestelbussen en bakwagens (licht) en vrachtwagens (middelzwaar en zwaar).



Binnen de bedrijfsvoertuigen is nader onderscheid te maken in type voertuigen en sectoren. De 17% bedrijfsvoertuigen betreft zo'n 2.000 voertuigen per dag. Deze kunnen verder onderverdeeld worden in 8 voertuigcategorieën: van bestelauto tot vuilniswagen. De categorie bestelauto en bestelbus zijn het grootst, en zijn op hun beurt weer onder te verdelen naar verschillende sectoren zoals pakketbezorgers, aannemers, logistiek, etc.



Van bedrijven met minimaal 10 waarnemingen tijdens twee teldagen is uitgezocht in welke sector zij opereren. Dit als streekproef en ter indicatie voor de onderverdeling van de bedrijfsvoertuigen naar sectoren. Dit is een indicatie, en het is niet duidelijk of deze representatief is voor de totale groep van bedrijfsvoertuigen.

Uit het taartdiagram blijkt dat het aandeel post/pakketbezorgers kleiner is dan veel mensen vaak denken. Dagelijks gaat het om zo'n 50 verkeersbewegingen van post- en pakketbezorgers (zoals DHL, PostNL, DPD, UPS). Op een totaal van 13.000 is dit minder dan 1%, al kan dit aandeel in afzonderlijke straten wel anders zijn. De sector met de meeste verkeersbewegingen betreft facilitair/bouw. Dit zijn verkeersbewegingen van bijvoorbeeld aannemers, monteurs, glazenwassers en Stedin. Deze groep moet in de binnenstad blijven komen om zware spullen en gereedschap mee te nemen. Wel kan in sommige gevallen mogelijk worden geparkeerd op afstand op de terreinen of in de garages.

Daarna volgt de sector Retail, dit zijn voertuigen voor de bevoorrading van of leveringen van onder andere de supermarkt, witgoedwinkel, bloemist of een woon-/beddenzaak. Ook de afvalophaaldiensten nemen een behoorlijk aandeel in. De horeca is relatief laag, maar de verwachting is dat dit komt omdat veel voertuigen niet als zodanig herkenbaar zijn, een blanco uitstraling hebben en omdat deze sector door veel verschillende partijen beleverd wordt. Daardoor wordt deze sector niet goed gerepresenteerd in deze grafiek.

