Reactienota van zienswijzen/inzendingen op 'Conceptrappot Evaluatie Pilot autoluwe Nieuwe Veerstal'

Het conceptrapport van de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal is voorgelegd aan diverse stakeholders, waaronder de denktank van het VCP, belangenorganisaties zoals Gouda Onderneemt, Fietsersbond en Rover, en bij buurgemeenten en provincie Zuid-Holland.
In deze nota is een overzicht weergegeven van de binnengekomen zienswijzen op het conceptrapport en de reactie van de gemeente daarop.

Ontvangen zienswijzen op conceptrapport (op chronologische volgorde van ontvangst):
- Kars van der Kamp en Jolanda Alkemade namens Singelbewoners
- Adriaan Walraad namens gemeente Krimpenerwaard
- Hans du Pré namens Gouda sterk aan den IJssel
- Jan Willem Fortuijn namens Rover
- Jaap Rijnsburger namens Fietsersbond
- Remco Anders namens Veiligheidsregio Hollands Midden
- Jan Willem van der Wolf namens Gouda Onderneemt
- Remco Brienne namens provincie Zuid Holland (ambtelijke reactie, bestuurlijke reactie volgt later)

Inzending Bewoners Blekerssingel en FLuwelensingel d.d. 3 augustus 2022

Nr.	*Zienswijze*	*Reactie gemeente*	*Aanpassingen / acties*
1	Op de Singels hebben wij tijdens de proef voor een 'autoluwe Veerstal' aanzienlijke extra verkeersstromen langs zien komen, op heel verschillende momenten van de dag stonden de Singels letterlijk verstopt – veelal in beide richtingen. In de afgelopen jaren was al vastgesteld dat de huidige forse verkeersdruk op de Singels een negatieve uitwerking heeft op de woon- en leefkwaliteit, de verkeersveiligheid alsook de gezondheid van omwonenden/gebruikers en dat deze de (deels niet-onderheide) woningen doet verzakken. In de oorspronkelijke voorkeursvariant VCP van het College zou het aantal autobewegingen op de Singels teruggebracht worden van ongeveer 8000 naar ongeveer 5000 in 2030 (door een 'knip' te leggen bij Klein Amerika). In de laatste versie VCP werd dat (door het maken van een 30-km zone en een andere weginrichting) ongeveer 6000 a 7000 in 2030 (!). Met de komst van de supermarkt aan de Fluwelensingel wordt nog een extra toename verwacht van (minimaal!) 1500 verkeersbewegingen per dag (volgens het uitwerkingsplan van de supermarkt zelf). Een afsluiting van de Nieuwe Veerstal heeft tijdens de proef een verschil gemaakt van +1120 autobewegingen per dag. Als we deze cijfers bij elkaar optellen, is het onze angst dat de Singels in de toekomst niet minder maar misschien wel meer verkeer moeten verwerken.	De gemeente onderschrijft de zorgen omtrent de verkeersdruk op de singels en de negatieve effecten daarvan op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Met het Verkeerscirculatieplan willen we de komende jaren de situatie gaan verbeteren. Belangrijke maatregelen van het VCP om de verkeersdruk te verminderen is een aanpassing van het Kleiwegplein en een herinrichting van de Fluwelensingel en Blekerssingel en instelling van 30 km/u. Ook tal van andere maatregelen binnen Gouda moeten bijdragen aan het verminderen van korte autoritten binnen de stad en meer fietsritten en voetgangers. Dit alles heeft echter wel tijd nodig, en is helaas niet van vandaag op morgen gerealiseerd. In de berekeningen van het VCP is de komst van de supermarkt meegenomen, en is de verwachting dus nog steeds dat met alle VCP-maatregelen de verkeersdruk op de singels naar beneden gaat. We blijven de situatie monitoren en evalueren periodiek.	Geen aanpassing in rapport.
2	Want we moeten constateren dat een verkeersluwe Veerstal sowieso extra verkeersstromen zal genereren voor de Singels, terwijl de Singelbewoners voortdurend is voorgehouden dat 'minder verkeer op de Singels' het streven was. Het 'beter doorstromen' van het verkeer (door andere afstelling van stoplichten Kleiwegplein) betekent immers niet dat sprake is van minder verkeer. De vraag is hoe dit extra verkeer zo veel mogelijk kan worden voorkomen. We zijn niettemin verheugd dat aan deze proef op dit moment de duidelijke conclusie wordt verbonden dat het bij de huidige weginrichtingen (nog) niet wenselijk is om de Veerstal af te sluiten/verkeersluw te maken: eerst moeten de knelpunten elders (waaronder aan de Singels) worden opgelost. We hopen dat het gemeentebestuur de volgorde van deze prioriteiten zal onderschrijven.	Een autoluwe Nieuwe Veerstal zal inderdaad voor een verschuiving van verkeer naar de singels zorgen. Vooralsnog stellen we dat de plannen voor een autoluwe Nieuwe Veerstal niet kunnen zolang de randvoorwaarden niet zijn ingevuld. Wel is de verwachting dat als het gehele Verkeerscirculatieplan is uitgevoerd - inclusief autoluwe Nieuwe Veerstal - de verkeerssituatie op de singels beter is dan nu.	Geen aanpassing in rapport.

Inzending gemeente Krimpenerwaard d.d. 6 augustus 2022

3	De gemeente Krimpenerwaard is voor toegang tot snelwegen voor haar bewoners volledig afhankelijk van het wegennet van buurgemeentes. Dat geldt ook -zij het in mindere mate- voor de bereikbaarheid van voorzieningen. Dat is geen keuze maar een gegeven. We beseffen dat gemotoriseerd verkeer uit onze gemeente niet altijd de route kiest over wegen die daar ook voor bedoeld of toegerust zijn. We zijn daarom tegen elke inperking van onze bereikbaarheid en bekijken inperking van bereikbaarheid ook met grootst mogelijke zorg. Dit geldt ook voor het project Autoluwe Veerstal, al begrijpen we de drijfveren van de gemeente Gouda goed. Ons inziens verdient het aanbeveling om eerst voldoende en goede alternatieve routes op orde te hebben voordat dit project wordt gerealiseerd. Dat is de reden dat we hebben aangegeven om liever eerst samen met gemeente Gouda en de provincie Zuid Holland te kijken naar het geleiden van verkeer over wegen die wel geschikt en toegerust zijn daarvoor. Dat laatste is in een ieders belang.	Dank voor uw reactie. Op basis van deze pilot is ons voorstel om met de gemeente Krimpenerwaard en PZH de oplossingsrichtingen (verder) te verkennen.	Geen aanpassing in rapport.

Inzending Hans du Pré d.d. 7 augustus 2022

Nr.	*Zienswijze*	*Reactie gemeente*	*Aanpassingen / acties*
4	Diverse benamingen en typefouten: In het rapport wordt de rivier waar de Goudse binnenstad aan grenst consequent Hollandse IJssel genoemd (pagina 4. / 6. en 34). Dat dient echter Hollandsche IJssel te zijn. Verder is in Gouda de benaming 'het Buurtje' gebruikelijker dan ’t Buurtje. Op pagina 9. / 39. 2x en 40. is sprake van de Blekerssingel. Dat moet Fluwelensingel zijn daar de Blekerssingel niet grenst aan de Nieuwe Veerstal. Pagina 38. 1e blok 2017 en 2018 / en niet 20188	Dank voor de scherpe blik. We corrigeren alle aangestipte punten.	Aanpassingen in tekst doorgevoerd.
5	Op pagina 9. toevoegen dagactiviteitencentrum voor gehandicapten (ASVZ Gerrit Raesenerf 2). Een school voor speciaal onderwijs in de binnenstad is mij niet bekend.	Er is inderdaad geen school voor speciaal onderwijs in de binnenstad, dat klopt dus niet in de tekst en halen we weg.	Aangepast in rapport.
6	Pagina 34. / 5.1. conclusies. / 'Gouda is aan dit water ontstaan’, is niet geheel juist. Beter is te vermelden; 'Tot aan de aanleg van de Nieuwe Veerstal in 1957 was Gouda vele eeuwenlang op dit water georiënteerd. (Gouda is ontstaan in de omgeving van de Sint Janskerk aan het riviertje de Gouwe nabij de monding aan de Hollandsche IJssel)	Helder, nemen we over.	Aangepast in rapport.
7	Pagina 37 en/of pagina 41. Randvoorwaarden schuiven etc. toevoegen; De ambities van de provincie Zuid-Holland op het gebied van waterrecreatie met o.a. de ontwikkeling van waterfronten, kunnen mogelijk bijdragen aan een gunstigere prioritering.	Voegen we toe als extra argument richting provincie om medewerking te verlenen.	Toegevoegd in rapport.
8	Pagina 37 Volgorde van maatregelen; Het eerst vereenvoudigen van het Kleiwegplein wat leidt tot vermindering van de verkeersdrukte op de Fluwelen- en Blekerssingel en daarna herinrichten van deze twee singels lijkt ons een logischere volgorde.	Voor de herinrichting van de singels is het prettig als de Kattensingel en het Kleiwegplein nog verbonden zijn. Ook blijkt uit wegdekmetingen dat de verharding van de singels dringend aan vernieuwing toe is. Daarom doen we eerst de singels uitvoeren en daarna het Kleiwegplein. Het Kleiwegplein staat daarom in de tweede tranche (>2027) op de planning, en de singels in de eerste tranche (2022-2026).	Geen aanpassing in rapport.

9	Pagina 39/40. Verkeerstellingen tijdens de pilot op de Rotterdamseweg wezen uit dat een aanzienlijk deel van het (vracht)verkeer de bestemming Croda / Cargill vooraan het Buurtje heeft. Dit nodigt uit om ook de primaire verkeersroute voor autoverkeer in de richting van het Buurtje af te buigen. Hiermee kan ook de overgang van het 50 km. gebied naar het 30 km. gebied duidelijk gemarkeerd worden.	Net zoals bij het kruispunt Nieuwe Veerstal en Fluwelensingel, kan dit inderdaad aan de andere kant bij het Buurtje ook zo ingericht worden dat de primaire route afbuigt.We nemen dit als mogelijkheid over. Wel zal net als aan de andere kant de mogelijkheid hiertoe nog met verkeersberekeningen beoordeeld moeten worden.	Toegevoegd in rapport.

Inzending Rover d.d. 11 augustus 2022

10	In een overzichtelijke pdf heeft Rover diverse tekstuele opmerkingen geplaatst m.b.t. de stijl, nummering en grammaticale manco's.	Het conceptrapport is met een eindredactie nogmaals nagelopen.	Eindredactie rapportage (o.a. aanduidingen, grammatica, spelfouten)
11	Jammer dat een samenvatting ontbreekt. Een samenvatting biedt drukke bestuurders de 'krenten uit de pap', kost hen minder leestijd en vergroot de kans op (goede voorbereiding van) het debat op hoofdlijnen, waarmee tijd wordt gewonnen.	Het rapport is aan de lijvige kant. Eens dat een goede samenvatting bestuurders en besluitvorming kan helpen.	Samenvatting toegevoegd aan rapport.
12	Is al bekend of het waterschap voorheeft de huidige muurtjes te laten verzinken in de ophoging?	Het is nog niet bekend welke maatregelen het waterschap precies gaat treffen aan de waterkering.	Geen aanpassing in rapport.
13	Welk effect heeft de toename op Fluwelensingel en Kattensingel en de alternatieve afstelling van de VRI bij het Kleiwegplein gehad op de doorstroming van het OV.	Net zoals het andere gemotoriseerd verkeer hebben ook OV-bussen hinder ervaren op de Singels en bij het Kleiwegplein van de toegenomen drukte. Dit is ook benoemd in het rapport. De alternatieve afstelling van de VRI bij het Kleiwegplein is positief geweest voor de situatie en doorstroming op de singels, maar zorgde wel voor extra vertraging in de spoorstraat en daar voorbij.	Geen aanpassing in rapport.
14	Welk effect heeft het dicht op de capaciteit aanzitten van de rotonde middelblok op de doorstroming van de lijndienst?	Vooralsnog heeft deze rotonde voldoende capaciteit. Maar met een autoluwe Nieuwe Veerstal en/of een verdere verkeerstoename kan deze rotonde het moelijker gaan krijgen. Met name in de avondspits kan dit voor filevorming vanaf de rotonde krijgen richting het sluiseiland, en daarbij ook de rotonde bij de Julianasluizen hinderen. Dit heeft impact op de doorstroming voor diverse lijndiensten.	Geen aanpassing in rapport.
15	Welk effect zullen het weghalen van verkeerslichten op voorrangspleinen hebben op de lijndiensten?	Als blijkt dat de verkeerslichten overbodig zijn en ook op een andere / eenvoudigere manier de voorrang geregeld kan worden, heeft dit vaak een positief effect op de verkeersafwikkeling. Lijndiensten zullen daar ook van profiteren. Wel moet dit voor de specifieke situaties nader onderzocht worden om te beoordelen of de verkeerslichten daadwerkelijk weg kunnen.	Geen aanpassing in rapport.
16	Welke motivaties hebben bewoners van andere wijken om niet te herinrichten?	Bewoners die tegen het autoluw maken zijn geven aan dat de Nieuwe Veerstal een belangrijke verbinding is voor verplaatsingen binnen Gouda, dat afsluiting ervan zorgt voor verkeerstoename op andere plekken waar het tot onveiligere situaties kan leiden, dat mensen door de afsluiting om moeten rijden, dat reistijden toenemen en de binnenstad slechter bereikbaar wordt. Ook geven diverse mensen aan dit niet de juiste locatie te vinden voor een autoluw gebied. Tot slot, zijn er ook tal van mensen die aangeven het prima te vinden als de Nieuwe Veerstal wordt heringericht, maar dat ze het belangrijk vinden dat wel al het verkeer doorgang blijft houden.	Geen aanpassing in rapport.
17	Welke legitimatie(s) voeren de ondernemers voor de slechtere bereikbaarheid aan?	Ondernemers die een slechtere bereikbaarheid hebben ervaren, geven vooral aan dat bezoekers, personeel en leveranciers langer onderweg zijn door langere routes en opstoppingen op de singels. Dit geeft bezoekers negatieve ervaringen bij hun bezoek aan Gouda, waardoor mensen in de toekomt niet meer naar de binnenstad komen maar naar andere plekken gaan.	Geen aanpassing in rapport.
18	De verschillen tussen aantal inwoners per wijk/buurt zijn groot. In hoeverre zijn de passagescores in de figuren 4.8 en 4.9 representatief voor de genoemde stadsdelen?	Dat klopt. We hebben de enqueteresultaten ook geschaald naar aantallen inwoners per wijk. Uiteindelijk geeft dit vergelijkbare uitkomsten en dezelfde conclusies als niet geschaald wordt.	Geen aanpassing in rapport.

19	De primaire route Fluwelensingel - Goejanverwelledijk wordt voor reizigers in bijna alle lijnbussen een route zonder slingerdeslang bocht, die Rover toejuicht op meer lijnbusroutes te creëren. -Is onderzocht of Arriva op basis van deze evaluatie lijn 196 over Nieuwe Veerstal en Rotterdamseweg wil blijven rijden? - Zo ja, kan het materiaal de bochten maken zonder tegemoetkomend verkeer op de nieuwe T-splitsing te hinderen? - In welke voorrangsdoorstroomregeling wordt voorzien bij een zich meldend voertuig? - Is er ruimte de Doelenbrug te verplaatsen richting de Hanepraij?	Arriva is betrokken bij de opzet en evaluatie van de pilot. Doel van de pilot was onderzoeken of een autoluw regime mogelijk is op de Nieuwe Veerstal. Er zijn aanbevelingen gedaan voor een herinrichting zonder autoluw regime. Dit moet nog verder uitgewerkt worden. Dat zal gebeuren bij instemming van de gemeenteraad met de koers om de herinrichting zonder autoluw regime verder vorm te geven. De gestelde vragen kunnen nu dus nog niet beantwoord worden.	Geen aanpassing in rapport.
	Inzending Fietsersbond d.d. 15 augustus 2022		
20	De Fietsersbond deelt de pragmatische benadering om in eerste instantie te richten op de korte termijn en de koppelkansen met andere plannenmakerij.	Dank voor jullie reactie en steun voor deze benadering.	Geen aanpassing in rapport.
21	De Fietsersbond heeft suggesties voor een preciezere formulering van de voorstellen voor de korte termijn in het stuk op bladzijde 41: - de 'geknipte' herinrichting van de Veerstal uitstellen ten gunste van een tussenfase met eenvoudige maatregelen die tot doel hebben de verkeersintensiteit op de Veerstalroute terug te brengen tot 8.000 mvt/etmaal als vereiste voor invoering 30-km/u; - synergie creëren met het mobiliteitsplan Binnenstad evenals met het tweerichting maken van het fietspad Goejanverwelledijk en de daarmee samenhangende verbreding van het landhoofd Haastrechtsebrug; - de participatie voortzetten met een ideeënronde voor zulke maatregelen en synergie.	Reactie per punt: - De formulering hier kan inderdaad nog scherper en duidelijker. We zullen deze dan ook nog iets aanpassen. Wel kiezen we voor net iets andere woorden, namelijk autoluw-regime i.p.v. geknipt. Ook is het terugbrengen van het gemotoriseerd verkeer tot 8.000 mvt/etmaal geen vereiste maar een wens. Uit onderzoek blijkt er geen harde intensiteitsgrens te zijn voor invoering van 30 km/u op gebiedsontsluitingswegen (normaal 50 km/u). Uiteraard is wel het streven om de intensiteit te verminderen en daarmee de situatie te verbeteren. - Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid voor een tweerichtingsfietspad aans de zuidzijde van de Goejanverwelledijk. Op basis van de uitkomsten hiervan (civiel- en kostentechnisch) kan een synergie plaatsvinden met de herinrichting van de Nieuwe Veerstal. De tussentijdse herinrichting van de Nieuwe Veerstal moet schaalbaar zijn naar een autoluwe Nieuwe Veerstal, zo ook opgenomen kunnen worden in een mogelijke toegangsregulering van de binnenstad. - We nemen de aanbeveling over om de participatie voort te zetten rond de maatregelen aan de Nieuwe Veerstal (en samenhangend de Goejanverwelledijk en Haastrechtsebrug).	De aanbevelingen waarmee het rapport eindigt en die ook in het raadsvoorstel zijn opgenomen worden aangescherpt.
22	De afname van de verkeersintensiteit op de Sportlaan zit in het sluipverkeer Julianasluizen-Veerstal-Kort Haarlem/Oosterwei/Goverwelle v.v.. Het rapport dient een schatting te maken van de verkeersreductie op de Veerstal door betere geleiding van dit verkeer naar de randwegen. Een kaart met geëigende plekken voor verkeersgeleiding heb ik ingebracht in de Denktank en opnieuw in de voorbereiding van deze pilot. Conclusie: verkeersafname op de Veerstalroute kan voor ..... mvt/etmaal gevonden worden in betere verkeersgeleiding van en naar de randwegen.	Dit kunnen we helaas niet zo concluderen uit de data. We weten niet de exacte herkomsten en bestemmingen van het verkeer. Een reden van de verkeersafname op de Sportlaan kan inderdaad zijn een verschuiving van sluipverkeer naar de provinciale wegen. Maar het kan ook zijn dat mensen uit met name Korte Akkeren en Kort Haarlem/Oosterwei minder autoverplaatsingen hebben gemaakt, of andere bestemmingen hebben gekozen die niet over de Sportlaan voeren. Ook is met enkel een betere verkeersgeleiding niet meteen eenzelfde effect haalbaar als bij de pilot is opgetreden. Desalniettemin wordt met maatregelen uit het VCP wel ingezet op betere verkeersgeleiding over de gewenste routes, maar ook middels het minder aantrekkelijk maken van routes door de stad heen (d.m.v. extra wachttijd bij verkeerslichten en een herinrichting naar 30 km/u).	Geen aanpassingen in rapport. We kunnen niet met zekerheid zeggen welke herkomst en bestemming het verkeer heeft, dit is niet gemeten. Verder zijn in het VCP reeds diverse maatregelen opgenomen om verkeer te stimuleren meer over de randwegen te rijden.

23	De verkeerstoename op de Blekerssingel is verklaarbaar uit de inrichting van de oprit Sportlaan naar de Goejanverwelledijk/Haastrechtsebrug. Komend van de Joubertstraat/Sportlaan zag de gewoonterijder een volle voorsorteerstrook linksaf naar de Haastrechtsebrug en een uitnodigend lege rechtdoor naar de Singels. Ook de verkeersregelaar bij het stoplicht kon alleen verwijzen naar de Fluwelensingel, wat de niet-assertieven ook deden. Conclusie: om sluipverkeer over Singels en Kleiwegplein te voorkomen moet er een duidelijke geleiding komen van de Sportlaan naar de Haastrechtsebrug/N207 en dat gaat beter op een wegprofiel zonder voorsorteerstrook. Analoog aan de in het rapport getoonde T-aantakking van de Nieuwe Veerstal op de Fluwelensingel/Goejanverwelledijk kan ook de Sportlaanoprit worden vormgegeven als T-aantakking.	Automobilisten die aankwamen bij de Nieuwe Veerstal konden inderdaad enkel richting de Blekerssingel uitwijken. Dit zal inderdaad vooral gewoonterijders verrast kunnen hebben. In de pilot is daarom eerst ook een gewenningsperiode geweest, zodat ook de gewoonterijder kon wennen aan de tijdelijke nieuwe situatie en bij een volgende keer wel op de hoogte was van de pilotsituatie. Ook na 4 weken bleef sprake van een verkeerstoename op de Blekerssingel. Daaruit concluderen wij dat dit niet gewoonterijders zijn die pas bij de Nieuwe Veerstal erachter komen dat ze een andere route moeten zijn, maar dat dit automobilisten zijn die de route over de singels verkiezen boven de route over de Zuidwestelijke Randweg. Daarmee zal het sturen van verkeer op het kruispunt minder effect hebben dan gesuggereerd wordt. De verkeerssamenstelling is vaak heel diffuus. Desalniettemin kan het zeker iets helpen om vanaf de Sportlaan de doorgaande route meer naar 'buiten' naar de Haastrechtsebrug in te richten. Hoe dit het beste gedaan kan worden dient nader onderzocht te worden in een vervolgtraject. Dit raak ook aan punt 21, waar wordt opgeroepen de participatie voort te zetten en integraal te kijken naar de inrichting van de Sportlaan, Goejanverwelledijk en Nieuwe Veerstal.	Idee voor aanpassing kruispunt Sportlaan/Haastrechtsebrug/Goejanverwelledijk wordt overgenomen in het rapport. Wel is nader onderzoek nodig naar haalbaarheid.
24	In de proef Haastrechtsebrug was de oprit Sportlaan al even tweebaans ingericht, zonder voorsorteerstrook. Daar zijn geen problemen door ontstaan. Conclusie: opheffen van de voorsorteerstrook op de Sportlaanoprit is mogelijk. Hierdoor ontstaat wegbreedte voor het fietspad Poletbrug-Krugerlaan v.v. en hoeft het platform van de Poletbrug niet te worden verbreed (kostenbesparing).	Er waren inderdaad nauwelijks problemen op de Sportlaan zelf. Wel was er tijdens de pilot 10-15% minder verkeer op het kruispunt en de Sportlaan, waardoor we deze conclusie niet zonder meer voor de reguliere situatie kunnen trekken. Ook kan het weghalen van de voorsorteerstrook invloed hebben op de andere rijrichtingen, omdat de verkeersregeling minder efficient ingericht kan worden als de voorsorteerstrook wordt weggehaald. Het kan zijn dat er daardoor minder groentijd voor verkeer vanaf de Haastrechtsebrug overblijft, met alsnog oplopende vertragingen. Wel is het een interessant idee om te zien of iets aan de voorsorteerstrook vanaf de Sportlaan gedaan kan worden. Enerzijds om de route naar buiten Gouda meer de geeikte route te maken, maar ook om ruimte vrij te spelen voor verbreding van het fietspad tussen de Haastrechtsebrug en Sportlaan.	Idee voor aanpassing kruispunt Sportlaan/Haastrechtsebrug/Goejanverwelledijk wordt overgenomen in het rapport. Wel is nader onderzoek nodig naar haalbaarheid.
25	De proef Haastrechtsebrug behoeft een conclusie: als tweebaansinrichting niet kan moet verbreding van de brug terug op de politieke agenda worden gezet.	De conclusie van de proef is dat een vermindering van de verkeersruimte niet kan. Voor verbetering van de fietspaden en fietsoversteken zijn kleinschalige optimalisaties rond het kruispunt mogelijk. Indien de politiek een verbetering van ook de fietspaden op de Haastrechtsebrug wenst, dan is een tweede brug of geheel nieuwe Haastrechtsebrug nodig met behoorlijk hoge kosten. We zullen die opnemen in de conclusies van het rapport.	Conclusies/aanbevelingen uitbreiden m.b.t. Haastrechtsebrug.
26	De verkeerskundige verklaring voor de gesignaleerde 'verdamping' is: autoforenzen met externe bestemmingen bleven thuis werken want dat waren ze al twee jaar gewend en voor interne bestemmingen lieten burgers vaker de auto staan en pakten de fiets. Dat zouden ze meer moeten doen en daar kan de gemeente op sturen, dat scheelt intern verkeer op de randwegen. Advies: noem het geen verdamping maar 'anders werken' (voor externe verplaatsingen) en modal shift (voor interne verplaatsingen).	Dat is een deel van de verklaring. Echter, zien we dat normaal zo'n 30-40% van de autoverplaatsingen woon-werkverkeer betreft. Andere motieven dan werk betreffen een substantieel deel van het autoverkeer. Ja, de gemeente ziet graag dat voor korte verplaatsingen de fiets wordt gepakt in plaats van de auto, maar niet ten kosten van alles. Tijdens de pilot waren er onacceptabele situaties op de singels. We breiden de toelichting hierbij in het rapport uit.	Tekstuele toevoegingen in het rapport.
27	De Fietsersbond is voorstander van de korte termijn benadering waar het rapport naar toe redeneert, de pilot moet snel worden opgevolgd met iets concreets op straat. Mijn idee voor een eerste concrete stap is om de Mallegatsbrug te belijnen en beborden als wegversmalling met een wisselende voorrang van rijrichting. Daar is veel meer over te zeggen maar dat doen we graag in een overleg.	Deze suggestie voor verkeersdosering nemen we mee naar het vervolg waarin de herinrihcting van de Nieuwe Veerstal verder wordt uitgewerkt. Onderzoek moet uitwijzen of een om-en-omregeling/voorrangssituatie haalbaar is bij de te verwachten verkeersintensiteiten.	Geen aanpassing in rapport.

Inzending Veiligheidsregio Hollands Midden d.d. 19 augustus 2022

28	In de rapportage staat momenteel niets opgenomen over doorgang van hulpdiensten. Tijdens de pilot konden de hulpdiensten gebruik maken van de Nieuwe Veerstal. Bij de definitieve en korte termijn mogelijkheden graag rekening houden met doorgang van de hulpdiensten. De doorgang voor de brandweer is met name van belang voor het 2-zijdig (afhankelijke van de windrichting) aan te kunnen rijden naar Croda en tevens voor ondersteuning van aangrenzende posten naar de binnenstad. Als er fysieke afsluitingen komen (zoals bijv. zakpalen) dan graag aanlaten sturen door KAR (Korte Afstands Radio). Mogelijk zal KAR in de toekomst vervangen worden door een anders systeem (bijv. Talking Traffic).	We zullen op enkele plaatsen in het rapport de punten voor hulpdiensten opnemen.	Aanvullingen in rapport.
29	Bij paragraaf 2.3 (Ontheffing voor bestemmingsverkeer) zijn de doelgroepen benoemd die ontheffing hadden tijdens de pilot. Tijdens de pilot hebben ook de brandweervrijwilligers van de post Gouda ontheffing gehad om bij noodzakelijke opkomst naar de brandweer gebruik te maken van de Nieuwe Veerstal. Graag de brandweervrijwilligers opnemen als doelgroep in de evaluatie.	Nemen we op.	Toevoeging in rapport.
30	In de evaluatie staat dat er op bepaalde trajecten een hogere intensiteit van verkeer was en/of het voor langere reistijden heeft gezorgd. Indien dit op vitale rijroutes is kan dit vertraging opleveren voor de opkomsttijden van de hulpdiensten. (bijv. opstroping van verkeer op vitale aanrijroutes hulpdiensten). De extra reistijd kan voor brandweervrijwilligers ook vertraging opleveren in de opkomsttijden. (ook in relatie tot maatregelen die vanuit het verkeerscirculatie plan nog genomen gaan worden.) De brandweervrijwilliger worden door middel van een pager opgeroepen en moeten dat zo snel mogelijk naar de kazerne, hierbij wordt gebruik gemaakt van hun privé auto of een ander vervoersmiddel (bijv. fiets of scooter). Ze zijn dan een gewone verkeersdeelnemer en maken geen gebruik van optische- en geluidssignalen.	Op met name de routes over de singels naar het Kleiwegplein heeft meer verkeer inderdaad voor langere reistijden gezorgd. Dat kan effect gehad hebben op aanrijtijden van hulpdiensten. We zullen dit benoemen in het rapport.	Toevoeging in rapport.
31	Bij paragraaf 5.2 (Randvoorwaarden aan invoering) is een randvoorwaarde gegeven voor Autoluwe Nieuwe Veerstal enkel i.c.m. autoluwe binnenstad. Bij de invoering van een selectief toegangssysteem graag rekening houden met de hulpdiensten (toepassing KAR) en (gealarmeerd) vrijwillig brandweerpersoneel (graag afstemming hiervoor met de brandweer).	Dit zijn voordehandliggende randvoorwaarden als verkeersroutes worden gestremd of ingeperkt. Nood- en hulpdiensten zijn een speciale en belangrijke doelgroep. Hier zal bij een verdere uitwerking altijd rekening mee worden gehouden.	Geen aapassing in rapport.
32	Bij paragraaf 5.3 zijn korte termijn mogelijkheden weergegeven. Eén van de mogelijkheden is het instellen van een lengte- en gewichtsbeperking instellen om groot en zwaar vrachtverkeer te weren (vergelijkbaar aan binnenstad). Graag bij deze mogelijkheid rekening houden met doorgang hulpdiensten. Indien er verkeerslichtinstallaties toegepast worden, dan deze uitvoeren met KAR.	Nood- en hulpdiensten moeten altijd toegang/doorgang blijven houden. Bij instelling van gewichts- en lengtebeperking zijn nood- en hulpdiensten hiervoor uitgezonderd.	Toevoeging in rapport.
33	Momenteel is alleen een pilot uitgevoerd voor de Nieuwe Veerstal. Graag vragen we ook aandacht voor de samenhang van andere maatregelen vanuit de verkeerscirculatie plan.	Vanuit de gemeente wordt de uitvoering en samenhang van het verkeerscirculatieplan geborgd vanuit de programmamanager. De autoluwe Nieuwe Veerstal is vooralsnog de enige pilot die we hebben voorzien. Andere maatregelen voeren we direct in.	Geen aapassing in rapport.

Inzending Gouda Onderneemt

Gouda onderneemt heeft een brief gestuurd met daarin hun reactie op het conceptrapport. Deze brief is separaat bijgevoegd. De brief is niet volledig overgenomen in deze reactienota, concrete discussiepunten/zienswijzen zijn hieronder uitgelicht.

34	Gouda Onderneemt plaatst kanttekeningen bij de beschreven mogelijkheden voor een “tussentijdse” herinrichting als wijkstraat met maximaal 8.000 verkeersbewegingen per dag. In onze ogen wijst de pilot uit dat een dergelijke herinrichting niet wenselijk is. Een eventuele her¬inrichting van de Nieuwe Veerstal zou in onze ogen moeten zijn gericht op het optimaliseren van de functie als stadsstraat (met maximaal 15.000 verkeersbewegingen per dag). De voorgestelde verkenning van de mogelijkheden en financiële gevolgen van een herinrichting zou dit volgens ons dan ook als uitgangspunt moeten nemen. Bovendien zouden wij bij een dergelijke verkenning niet willen spreken over een “tussentijdse” herinrichting maar over een definitieve herinrichting. Wij lichten dat hieronder verder toe.	De Nieuwe Veerstal is al vanaf het Mobiliteitsplan 2017-2026 geen stadsstraat, en ligt er juist een opgave om hier een goede 30-km-inrichting te realiseren. We concluderen dat het autoluwe-regime niet mogelijk is zolang niet alle randvoorwaarden zijn ingelost, en dat de weg dus open blijft voor alle verkeer. De term 'tussentijds' is misschien niet passend, maar is ook aan de gemeenteraad. Normaliter worden herinrichtingen gedaan voor 20 - 40 jaar. Dat is een zeer lange tijd, waardoor niet echt sprake is van tussentijds. Tenzij de gemeenteraad toch over een aantal jaar besluit om de inrichting verder aan te passen naar een autoluw karakter.	Geen aanpassing in rapport.
35	Belangrijkste reden om kritisch te zijn op de in paragraaf 5.3 omschreven korte(re) termijn mogelijkheden zijn de uitgangspunten van de pilot. Deze hebben in onze ogen de (negatieve) effecten van de pilot gedrukt. Het gaat hierbij in de eerste plaats om de impact van Corona en het uitgangspunt om de pilot door te laten gaan als het verkeersniveau meer dan 90% van het normale verkeersniveau bedroeg. Met een percentage van 92 bedroeg het verkeersniveau zich maar net boven dit vooraf gestelde minimum. Belangrijker is echter om bewust te zijn van de relatie tussen verkeersintensiteit en doorstroming. Deze is – zoals het rapport in paragraaf 4.3 terecht stelt – niet lineair, maar eerder exponentieel. Onderzoek van GoudappelCoffeng heeft immers aangetoond dat 1% verkeersafname gemiddeld gezien leidt tot 3% minder file. Op het moment dat in de analyse van de doorstroming met dergelijke verhoudingen rekening zou zijn gehouden, zou het beeld fors negatiever zijn. In de analyse van doorstroming is nu echter niet voor het lagere verkeersniveau gecorrigeerd.	Op de Nieuwe Veerstal reden in de laatste telling voor corona in 2016 dagelijks 11.700 voertuigen per dag. De voorgestelde inrichting is passend bij een maximale intensiteit van 10.000 mvt/etm, maar liever 8.000 mvt/etm zoals in het rapport vermeld. Met de beoogde maatregelen denken we dat het haalbaar is om de 10.000 mvt/etm te benaderen. De overige 1.700 mvt/etm verplaatsen zich naar andere routes, deels (38% ofwel 640 mvt/etm) naar de Zuidwestelijke Randweg. De pilot heeft laten zien dat deze weg enige verkeerstoename prima aan kan. Tijdens de pilot reden hier bijna 3.000 mvt/etm extra zonder grote problemen. We verwachten hier dan ook geen problemen ten aanzien van de doorstroming bij een kleinschaligere herinrichting.	Geen aanpassing in rapport.
36	Een andere reden om kritisch te zijn betreft de referentieperiode en het ontbreken van een extrapolatie naar de situatie in 2030. In de analyse zijn de verkeersintensiteiten in de pilot-periode vergeleken met de verkeersintensiteiten in de weken kort na de pilot. Hoewel dit de meest betrouwbare manier is om de effecten op verkeersintensiteiten scherp te krijgen, is er mogelijk sprake van na-ijleffecten waardoor ook in de periode kort na de pilot de verkeers-intensiteiten op een lager niveau lagen. Daarnaast ontbeert het rapport een extrapolatie van de gesignaleerde effecten naar de situatie in 2030. Een dergelijke extrapolatie had inzichtelijk kunnen maken dat de verkeersintensiteiten op de Zuidwestelijke Randweg al zonder her-inrichting van de Nieuwe Veerstal 35 tot 40% zouden toenemen. Dit plaatst de conclusie dat de toename van de verkeersintensiteit op de Zuidwestelijke Randweg minder groot was dan verwacht in een ander perspectief. De toename van 20% als gevolg van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal dient immers bovenop dit ‘autonome’ effect te worden bezien. Dit betekent dat ingrijpen op de Zuidwestelijke Randweg sowieso nodig is en dat ingrijpen op de Nieuwe Veerstal ertoe kan leiden dat de in het Mobiliteitsplan gestelde reistijdnormen zelfs na het treffen van maatregelen op de Zuidwestelijke Randweg niet meer (kunnen) worden behaald.	Ja naar de toekomst toe neemt de verkeersintensiteit op de Zuidwestelijke Randweg verder toe. In het VCP is met het verkeersmodel inderdaad op dagniveau een toename van 35-40% berekend (gegeven de toenmalige uitgangspunten). Deze groei wordt veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen zoals nieuwbouwwijk Westergouwe. Dit maakt ook dat we kritisch zijn op het functioneren van de Zuidwestelijke Randweg bij het volledig autoluw maken van de Nieuwe Veerstal. Hier stellen we dan ook strenge randvoorwaarden aan. Een kleinschaligere herinrichting waarbij de Nieuwe Veerstal openblijft voor al het verkeer, zal veel kleinere verkeerseffecten hebben. Er zal maar een fractie meer verkeer op de Zuidwestelijke Randweg gaan rijden dan tijdens de pilot is waargenomen. Immers, wordt bij de kleinschalige herinrichting niemand gestremd. Slechts een fractie van de huidige gebruikers van de NIeuwe Veerstal zal een andere route kiezen.	Geen aanpassing in rapport.

37	Een derde punt houdt verband met de timing en duur van de pilot. In de eerste plaats de timing. In het rapport wordt meermaals aangegeven dat weersomstandigheden een grotere invloed op het aantal fietsers hadden dan de pilot. Tijdens de pilot waren de weersomstandig-heden relatief goed. Dit betekent dat bij slechte weersomstandigheden waarschijnlijk minder fietsers zouden zijn waargenomen. Ervan uitgaand dat een deel van de autoritten tijdens de pilot met de fiets is gemaakt, zouden slechte weersomstandigheden hogere (auto)verkeersintensi-teiten laten zien. Daarnaast was de pilot van relatief korte duur. In de algemene conclusies van de analyse van verkeersintensiteiten wordt aangegeven dat mensen hierdoor wellicht activi¬teiten hebben uitgesteld. “Op de lange termijn zal dit naar verwachting minder voorkomen, waardoor er tijdens de pilot mogelijk meer verkeer is ‘verdampt’ dan op langere termijn mag worden verwacht.” Ook dit drukt het toch al forse effect op de verkeersintensiteiten op de Singels en Zuidwestelijke Randweg.	Het aantal fietsers is inderdaad sterk afhankelijk van het weer. De hoeveelheid autoverkeer is dat echter veel minder. Op dagen met slecht weer rijdt er niet significant meer autoverkeer, maar wel significant minder fietsers. Voor de voorgestelde kleinschalige herinrichting wordt niet uitgegaan van verdampend verkeer. Immers, iedereen houdt toegang tot de Nieuwe Veerstal waardoor mensen veel minder beperkt worden in hun mogelijkheden. De voorgestelde korte termijn herinrichting zal dan ook nauwelijks voor verdampend verkeer zorgen.	Geen aanpassing in rapport.
38	De hiervoor genoemde punten maken dat de gesignaleerde effecten van de pilot op de verkeers-intensiteiten en doorstroming op de Singels en Randwegen eerder te positief dan te negatief zijn ingeschat. In onze ogen verduidelijkt de pilot daarom eens te meer de grote risico’s die aan een autoluwe Nieuwe Veerstal zijn verbonden. Nog los van het beperkte draagvlak dat er op basis van de uitgevoerde enquêtes voor het treffen van deze maatregel lijkt te bestaan.	In de enquete is gevraagd naar de mening van mensen over een **herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal.** Er is niet gevraagd naar de mening van mensen naar een herinrichting zonder autoluw karakter, waarbij iedereen doorgang houdt. Wel hebben ook diverse mensen aangegeven in de open vragen dat ze wel voorstander zijn van een aanpassing van de inrichting van de NIeuwe Veerstal, zolang iedereen toegang blijft houden. Uit de enquete kan dus enkel geconcludeerd worden dat verreweg de meeste inwoners van Gouda geen voorstander zijn van een autoluwe Nieuwe Veerstal, maar niets over de kleinschaligere herinrihcting, al doen enkele reacties vermoeden dat dit op meer draagvlak kan rekenen dan een autoluw-regime.	Geen aanpassing in rapport.
39	Het één en ander houdt in onze ogen in dat voorstellen voor herinrichting niet zo zeer als tussenstappen richting een autoluwe Nieuwe Veerstal zouden moeten worden geformuleerd, maar als voorstellen voor het optimaliseren van de huidige functie (als stadsstraat). Het streven naar minder dan 8.000 verkeersbewegingen is in onze ogen niet realistisch danwel niet wenselijk. Niet realistisch omdat bij de realisatie van het totale VCP met uitzondering van een autoluwe Nieuwe Veerstal het aantal verkeersbewegingen niet tot onder de 10.000 daalt. Niet wenselijk omdat minder dan 8.000 verkeersbewegingen dus alleen kunnen worden bereikt door het treffen van ontmoedigende maatregelen die dan weer elders tot negatieve effecten leiden.	De voorgestelde kleinschaligere herinrichting is mogelijk een eindstation. Dat zou op lange termijn de conclusie kunnen zijn, echter willen we nog niet mogelijkheid wegschrijven om hier op lange termijn als alle randvoorwaarden zijn ingevuld alsnog een autoluw karakter in te stellen. Bij de nadere uitwekring van een tussentijdse inrichitng zal goed gekeken moeten worden wat de prognoses zijn voor de Nieuwe Veerstal als de rest van het VCP wordt ingesteld, en wat er dan mogelijk is qua inrichting. Andere VCP-maatregelen (zoals herinrichting Kleiwegplein) zouden voor een verschuiving van verkeer naar de Nieuwe Veerstal kunnen zorgen.	Geen aanpassing in rapport.

40	Wij zien de geplande dijkwerkzaamheden daarom vooral als kans om de Nieuwe Veerstal te her-inrichten als stadsstraat; optimaal geëquipeerd voor 10.000 tot 15.000 verkeersbewegingen per dag. Aanpassing van de snelheidslimiet tot 30 km/u kan daarbij passen, maar verkeersdosering niet. Daarnaast is het belangrijk dat vrachtverkeer gebruik kan blijven maken van de Nieuw Verstal. De mobiliteitscommissie van Gouda Onderneemt! denkt graag mee over maatregelen waarmee de (huidige) functie als stadsstraat wordt geborgd.	De visie van het VCP is om autoverkeer zo veel mogelijk langs de randen buitenom af te wikkelen. Aan de zuidkant van Gouda kan de N207 Zuidwestelijke Randweg deze functie vervullen. De Nieuwe Veerstal heeft daarmee meer een ontsluitende functie voor de binnenstad, Korte Akkeren en Kort Haarlm, en geen doorgaande verkeersfunctie. Daarom is een functie als wijkstraat passender dan een stadsstraat. Verkeersdosering is wellicht niet nodig, dat kan ook uit de praktijk blijken uit monitoring. We benoemen dit als mogelijke optie om de verkeersintensiteit te temperen. Vrachtverkeer kan gebruik blijven maken van de Nieuwe Veerstal (zie ook figuur 5.2), maar de Nieuwe Veerstal is niet de aangewezen voorkeursroute voor vrachtverkeer. Vrachtverkeer van/naar Croda/Cargill/Schielandse Hoge Zeedijk rijdt bij voorkeur via de westkan over de Rotterdamseweg. De Nieuwe Veerstal is wel onderdeel van de zuidelijke aanrijdroute voor vrachtverkeer van/naar de binnenstad. Doorgaand vrachtverkeer rijdt idealiter over de Zuidwestelijke Randweg. Bij een positief besluit van de gemeenteraad voor nadere uitwerking, zullen we de participatie voortzetten.	We nuanceren de inzet van verkeersdosering tot optie, wat moet volgen uit monitoring.
41	In lijn met het voorgaande willen wij tevens voorstellen om het VCP voor wat betreft de Nieuwe Veerstal aan te passen. Hoewel het VCP niet beschrijft wat er dient te gebeuren als de pilot uit-wijst dat een definitieve herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal niet ingevoerd kan worden, is daarvan in onze ogen nu wel sprake. Wij stellen daarom voor om het VCP aan te passen en in de programmering van maatregelen uitsluitend rekening te houden met de herinrichting van de Nieuwe Veerstal tot stadsstraat. En dus niet zo zeer de herinrichting van de Nieuwe Veerstal tot wandelboulevard. Indien een dergelijk voorstel voor het College van B&W en/of de gemeenteraad te ver gaat, stellen wij voor om in de 3de tranche van het VCP niet zo zeer de herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal op te nemen, maar de uitvoering van een nieuwe pilot. Zodat op dat moment opnieuw kan worden bezien of herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal wenselijk danwel haalbaar is. Gelet op de uitkomsten van de pilot beoordelen wij het opnemen van maatregelen voor herinrichting tot autoluwe Nieuwe Veerstal in ieder geval als (zeer) prematuur.	De pilot heeft laten zien dat een autoluw-karakter van de Nieuwe Veerstal niet mogelijk is zonder aan alle randvoorwaarden te voldoen. De randvoorwaarden maakt al dat het instellen van een autoluw-regime naar de (zeer) lange termijn schuift. We willen de mogelijkheid tot het instellen van een autoluw karakter echter niet wegschrijven en in het vizier houden. We houden het VCP dan ook intact, wel heeft de pilot extra randvoorwaarden opgeleverd voor wat betreft het eindbeeld. De gemeente is voorstander van een herinrichting van de NIeuwe Verstal op korte termijn gelijk met de dijkwerkzaamheden.	Geen aanpassing in rapport.

Inzending Provincie Zuid Holland dd 7 september 2022

De provincie heeft een ambtelijke reactie gestuurd, de bestuurlijke reactie volgt over 2 weken

42	De gemeente Gouda staat zelf aan de lat voor de maatregelen in het kader van het verkeerscirculatieplan. Zonder afspraken over het compenseren van effecten op de provinciale N207, en een daaraan verbonden deugdelijke financiering, ziet de provincie vooralsnog geen solide basis voor het verkeerscirculatieplan van Gouda. Als de gemeente Gouda verder wil, dient ze er rekening mee te houden dat ze zelf zorg dient te dragen voor financiering, al dan niet in overleg met regiogemeenten en de inzet van regiomiddelen.	Dank voor uw reactie. Graag blijven wij op een constructieve wijze in gesprek met de provincie en gemeente Krimpenerwaard om te komen tot een robuuste invulling van de provinciale wegenstructuur in de toekomst en zo tot afspraken te komen. De N207 vervult een belangrijke regionale functie. Immers blijkt ook uit de modelberekeningen dat in de autonome toekomstige situatie op de Zuidwestelijke randweg mogelijk ook capaciteitsproblemen gaan ontstaan.	Geen aanpassing in rapport.

43	De gemeente Gouda stelt zelf een mogelijke tussenoplossing (kleinschaligere herinrichting) voor, om randvoorwaarde zoals de verkeersdruk op de singels beheersen, het herinrichten van het Kleiwegplein en robuustheid N207 zorgen dat een definitieve herinrichting op korte termijn niet mogelijk zijn. De komende jaren is er ook geen zicht op aanpak van de rotondes op de N207 Zuidwestelijke Randweg. Met betrekking tot de Eurotonde en effecten VCP op N207 (Zuidwestelijke randweg) gaat het advies uit van een pas op de plaats. Blijf de ontwikkelingen voor een mogelijke tussenoplossing monitoren en bezie deze ontwikkelingen in samenhang. Daarbij de opmerking dat er vanuit de provincie geen middelen beschikbaar zijn, en ook niet (op korte termijn) beschikbaar zullen komen. Een mogelijke tussenstap naar een kleinschaligere herinrichting van de Nieuwe Veerstal lijkt hiermee een optie.	Bedankt voor de steun voor de tussenstap naar een kleinschaligere herinrichting van de Nieuwe Veerstal. Wij blijven het verkeer en de effect nauwlettend monitoren en evalueren, zodat wij tijdig kunnen bijsturen. We houden de provincie hierbij op de hoogte. De financiele positie van de provincie is ons bekend.	Geen aanpassing in rapport.