Wijkmobiliteitsplan Binnenstad Gouda

Gemeente Gouda

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Colofon

Titel:	Wijkmobiliteitsplan Binnenstad Gouda
Datum:	14 februari 2023
Contactpersoon gemeente:	Rob Ogink
Projectteam Goudappel:	Marco de Baat, Annet Dijk-Schepman, Frank de Winter

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 4
2. Het VCP als basis 6
3. Maatregelen in een samenhangend pakket 8
4. De maatregelen in hun context 11
5. Stapsgewijze en geleidelijke aanpak 25

In het separate bijlagendocument is opgenomen:

BIJLAGE 1: Maatregellijst

BIJLAGE 2: Achtergronddocument ‘Afweging van maatregelen’

BIJLAGE 3: Memo Bezoekersparkeren binnenstad opheffen

BIJLAGE 4: Memo Vergunningenplafond

BIJLAGE 5: Memo Gewicht- en lengtebeperking binnenstad

BIJLAGE 6: Memo Selectieve toegang

1. Inleiding

Aantrekkelijke en toegankelijke binnenstad
Gouda is een prachtige, compacte stad met een waardevolle historische binnenstad. Niet alleen toeristen komen graag in de binnenstad. Ook bij Gouwenaren zelf is de binnenstad geliefd. Met de groei van het aantal inwoners en bezoekers is het belangrijk dat de binnenstad toegankelijk en aantrekkelijk blijft voor iedereen. Mobiliteit in en rond de binnenstad moet daarom in goede banen worden geleid.

Verkeerscirculatieplan
Met het verkeerscirculatieplan (VCP) dat de gemeenteraad in 2021 heeft vastgesteld, liggen er duidelijke doelen waar Gouda komende jaren naar toewerkt: een aantrekkelijke, leefbare, gezonde, duurzame en beter bereikbare stad. Om deze doelen te bereiken, bevat het VCP een uitvoeringsprogramma met concrete mobiliteitsmaatregelen voor diverse locaties in Gouda.

Wijkmobiliteitsplannen
Onderdeel van het VCP is de uitwerking van dit plan in wijkmobiliteitsplannen. In deze plannen wordt nader uitgewerkt welke impact het VCP heeft op de diverse wijken in Gouda. Daarnaast wordt in samenspraak met bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties ingevuld welke projecten nodig zijn om de doelen van het VCP te behalen en specifieke knelpunten uit de wijk op te lossen. Voor u ligt het wijkmobiliteitsplan van de binnenstad. Dit betreft het gebied binnen de singels.



Gezamenlijk optrekken met belanghebbenden
Dit wijkmobiliteitsplan van de binnenstad is mede tot stand gekomen dankzij de input van diverse belanghebbenden uit Gouda. In een enquête konden alle Gouwenaren hun mening geven over de binnenstad: wat gaat goed en wat kan beter? In meerdere bijeenkomsten met binnenstadsbewoners, ondernemers en andere belangengroepen zijn vervolgens de opgaven verder aangescherpt en zijn veel mogelijke oplossingen aangedragen en besproken. Op basis van deze input is een lijst met maatregelen opgesteld die moeten bijdragen aan een aantrekkelijke en toegankelijke binnenstad van Gouda.

Leeswijzer
Dit wijkmobiliteitsplan van de binnenstad komt voort uit het VCP en draagt bij aan dezelfde doelen. Deze worden in hoofdstuk 2 nader toegepast op de binnenstad. Hoofdstuk 3 licht toe hoe het mobiliteitsplan is opgebouwd uit pakketten van samenhangende maatregelen. Een nadere uitwerking van de maatregelen en hoe deze gefaseerd worden, is beschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 beschrijft waarom er met dit plan is gekozen voor een stapsgewijze en geleidelijke aanpak om de binnenstad autoluw te maken.

Dit document bevat een algemene toelichting op de maatregelen van het wijkmobiliteitsplan. Aan dit document zijn bijlagedocument verbonden. In dit document is onder meer een overzicht van alle maatregelen opgenomen inclusief de mate waarin deze bijdragen aan de principes zoals beschreven op pagina 7 van dit document. Daarnaast worden in dit document alle maatregelen in meer detail beschreven en afgewogen.

2. Het VCP als basis



Bijdrage aan doelen van het VCP
Het VCP dient verschillende doelen. Het draagt bij aan de leefbaarheid en gezondheid van mensen, een aantrekkelijke binnenstad, duurzame mobiliteit en economische bereikbaarheid. Daarnaast dienen maatregelen toekomstbestendig en haalbaar te zijn. Dit wijkmobiliteitsplan van de binnenstad is een uitwerking van het VCP, en zet logischerwijs ook op deze doelen in. Twee doelen springen voor de binnenstad bijzonder in het oog. Dit zijn 'Leefbaarheid en gezondheid' en 'Aantrekkelijke binnenstad'.



Principes voor de binnenstad
Om met het wijkmobiliteitsplan bij te dragen aan leefbaarheid, gezondheid en een aantrekkelijke binnenstad zijn de doelen van het VCP vertaald in vier concrete principes voor de binnenstad. Deze principes zijn:



Meer ruimte voor lopen en fietsen



Betere bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers
(inclusief meer hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen)



Minder verkeersoverlast
(snelheid, intensiteit, trillingshinder, geluid, uitstoot)



Meer ruimte voor groen en verblijfsruimte
(minder rijdend en stilstaand verkeer)

3. Maatregelen in een samenhangend pakket



Waar werken we naartoe?
Het bestuursakkoord 2022-2026 'Geef Gouda door!' laat zien waar Gouda naar toewerkt: een aantrekkelijke, autoluwe binnenstad.

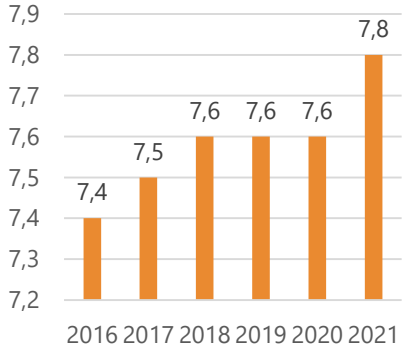
In de achterliggende jaren is er op dat gebied al een positieve trend te zien. Het aantal fietsbewegingen in Gouda groeit sinds circa 20 jaar gestaag met gemiddeld 1 à 2% per jaar. Voor het OV-gebruik van de stations is dit zelfs circa 3% per jaar (pre-corona). Tegelijk kromp het autogebruik rondom de binnenstad met 1,5 tot 2% per jaar.

Verder zijn inwoners de binnenstad van Gouda de afgelopen jaren steeds beter gaan waarderen om te bezoeken. Ook het aantal bezoekers nam toe en de meeste bezoekers van buiten Gouda bevelen een bezoek aan de binnenstad (waarschijnlijk) aan, al zou 15% van de bezoekers Gouda niet aanbevelen.

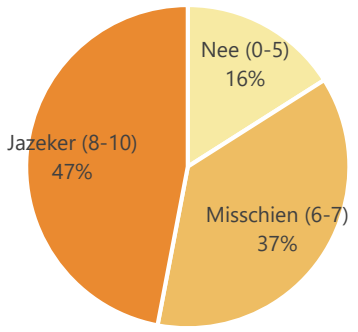
Als verder wordt ingezoomd op onderliggende aspecten die van belang zijn voor de beleving van een binnenstad, dan blijkt dat Gouda veelal een voldoende scoort en vaak gelijk aan vergelijkbare steden (Benchmark). Verbeteringsmogelijkheden ten opzichte van de benchmark en het gemiddelde waarderingscijfer betreffen in het kader van dit wijkmobiliteitsplan:

- parkeermogelijkheden voor de auto
- bereikbaarheid per auto
- stallingsmogelijkheden voor de fiets
- aanwezigheid van groen.

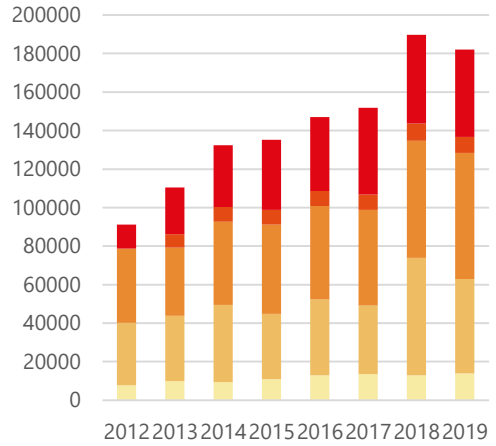
Cijfer Gouda als stad om te bezoeker Volgens inwoners (Stadspeiling Gouda)



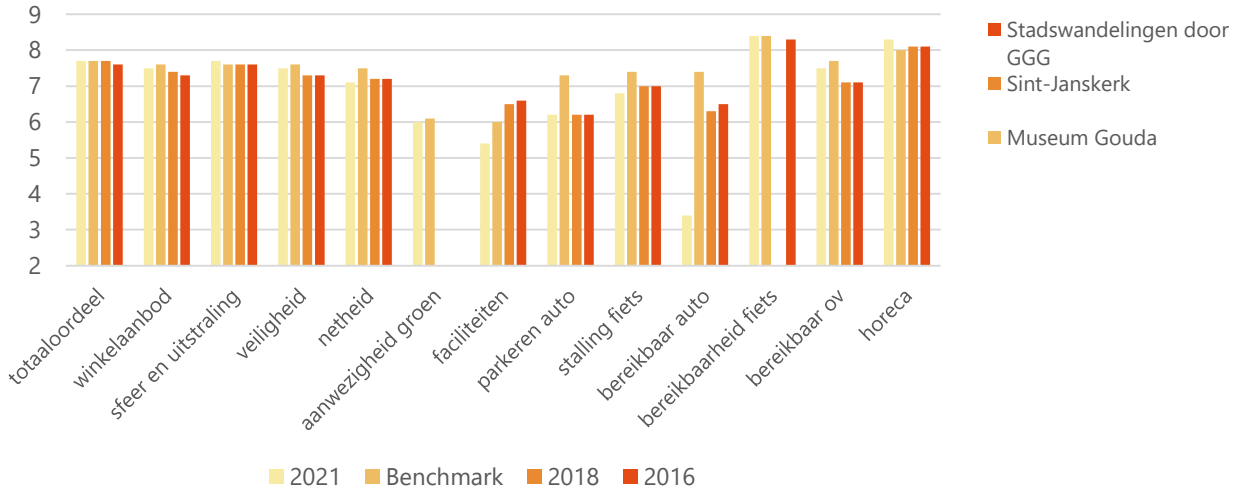
Beveel je Gouda aan voor een bezoek? Volgens bezoekers (NBTC 2021)



Aantal bezoekers van toeristische trekpleisters in Gouda



Waardering binnenstad Gouda per aspect (KSO 2021)

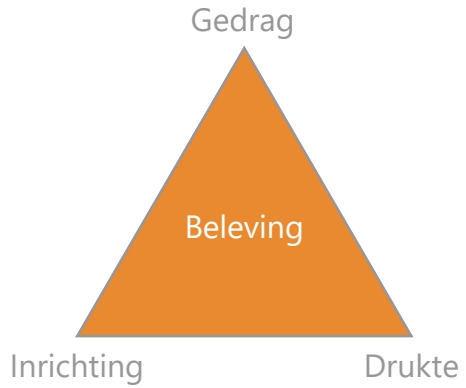


Bron: Stadspeiling Gouda, NBTC Toeristisch bezoek steden 2021, Koopstromenonderzoek Randstad 2021, Gouda in Cijfers

Wat beïnvloedt de beleving?
Uiteraard wordt de beleving van de binnenstad door meer dan alleen de verkeerssituatie beïnvloed. Uit onderzoek (Vervoer naar retail, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2013) blijkt dat consumenten van retail en recreatieve voorzieningen zich bij de keuze voor hun bestemmingen vooral laten leiden door de kwaliteit van het aanbod (assortiment, kwaliteit, service) en de ambiance (verblijfsklimaat, uitstraling, schoonheid, veiligheid). Deze aspecten bepalen primair de aantrekkingskracht van een gebied. Bereikbaarheid en parkeren blijken vooral een weerstandsfactor. Dit betekent dat dit factoren zijn die het aantal bezoekers van het gebied beperkt beïnvloeden zolang de basis op orde is. Pas als bezoekers negatieve ervaringen opdoen, is het van invloed; (zeer) positieve ervaringen hebben nauwelijks effect.

Samenspel van gedrag, inrichting en drukte
Of de binnenstad aantrekkelijk en autoluw wordt beleefd, is een samenspel tussen de beleving van het gedrag van de verkeersdeelnemers, de (verkeers)drukte en de inrichting van de binnenstad.

De maatregelen in dit wijkmobiliteitsplan richten zich op het verbeteren van de bereikbaarheid en de parkeersituatie, oftewel primair op het verminderen van de drukte; iets dat in het bijzonder speelt rond de 'poorten' van de binnenstad. Maar het is dus minstens zo belangrijk om ook het gedrag en de inrichting te beïnvloeden. Alleen met een samenhangend pakket aan maatregelen kan de positieve trend van de afgelopen jaren worden doorgezet.



Drie pakketten over drie termijnen
Om de samenhang tussen en noodzaak van diverse maatregelen inzichtelijk te maken is gekozen voor een aanpak met een drietal maatregelpakketten. De maatregelen zijn in de pakketten ingedeeld op basis van (verwachte) impact en benodigd budget.

De pakketten zijn:
- Minimumpakket
- Basispakket
- Luxepakket

Voor het minimumpakket geldt dat deze maatregelen beslist nodig zijn om de doelen te behalen. Maatregelen uit basis- en luxepakket kunnen naast het minimumpakket worden uitgevoerd. Dit is afhankelijk van de effectiviteit van het minimumpakket en de benodigde financiële middelen.

Daarnaast kunnen en hoeven niet alle maatregelen tegelijkertijd uitgevoerd te worden. De maatregelen zijn daarom in de tijd gezet. Daarbij is aangesloten bij de fasering van het VCP:
- korte termijn (2023-2027)
- middellange termijn (2028-2032)
- lange termijn (vanaf 2033)

Het wijkmobiliteitsplan binnenstad staat niet op zichzelf
Dit wijkmobiliteitsplan is opgesteld in samenhang met diverse separate plannen. Dit zijn:
- Verkeerscirculatieplan (VCP)
- Monitoring- en evaluatieplan VCP
- Kwaliteitsplan Openbare Ruimte Binnenstad
- Fietsparkeerplan
- Nota grote en zware voertuigen
- Zero Emissie Stadslogistiek (ZES)
- Wijkmobiliteitsplannen omliggende wijken
- Rioleringsplan
- Aanpak kademuren
- Kaderplan bodemdaling binnenstad

4. De maatregelen in hun context



Voetganger op één
De voetganger is de hoofdgebruiker van de binnenstad. Om de voetganger ook de ruimte te geven die deze verdient en de binnenstad tot een prettiger verblijfsgebied te maken, worden de straten van de binnenstad op korte, middellange en lange termijn opnieuw ingericht ten gunste van de voetganger. Dit betekent dat trottoirs voldoende breed en zoveel mogelijk obstakelvrij zijn. Het Kwaliteitsplan Openbare Ruimte is hiervoor de leidraad. In de uitvoering wordt zoveel mogelijk aangesloten op het Rioleringsplan. Vanwege deze koppeling wordt gestart met de Agnietenstraat en de Nieuwehaven/Herpstraat. Het verbeteren van de openbare ruimte kan versneld worden door herinrichtingen uit te voeren vooruitlopend op het Rioleringsplan. Dit vraagt wel om hoge investeringen en valt daarom in het luxepakket. In dit luxepakket valt ook een onderzoek naar de haalbaarheid van last-mile vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Aanvullend op de herinrichting kunnen, als de parkeerdruk het toelaat, parkeerplaatsen worden omgevormd tot ruimte om te lopen en te verblijven; bijvoorbeeld langs de grachten.

Er komen op korte termijn voldoende en goede parkeervoorzieningen die voorkomen dat geparkeerde fietsen een obstakel vormen voor voetgangers en personen met een beperking. Op middellange termijn kan, als dat nodig is, op specifieke locaties een fietsparkeerverbod worden ingesteld om ruimte te creëren voor toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit.


© Frank de Winter


© Frank de Winter




Inrichting Lange Tiendeweg cf. Kwaliteitsplan O.R.


© Drempelhulp.nl



Voorwaarde voor een dergelijk verbod is dat het aanbod van fietsparkeervoorzieningen op orde is.

In drukke winkelstraten krijgt de voetganger een prominentere plaats: op de piekmomenten tussen 11 en 18 uur worden deze straten het domein van de voetganger. Tijdens deze drukke periode worden andere verkeersdeelnemers, zoals fietsers en laad- en losverkeer geweerd. Gehandicaptenvoertuigen houden wel toegang, net als ontheffinghouders.

Naast de aanpassingen in het voetgangers-gebied, worden op korte termijn ook maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid rond de Aloysiusschool te verbeteren, zodat kinderen veiliger naar school kunnen lopen en fietsen. Concrete maatregelen zijn het aanpassen van bebording, het plaatsen van een paaltje in de Walestraat en het inrichten van een Kiss & Ride-locatie in de Lange Noodgods-straat voor autoverkeer tijdens begin- en eindtijden van de school. De school stimuleert ouders te voet of met de fiets te komen en anders de gewenste aanrijdroute te gebruiken.

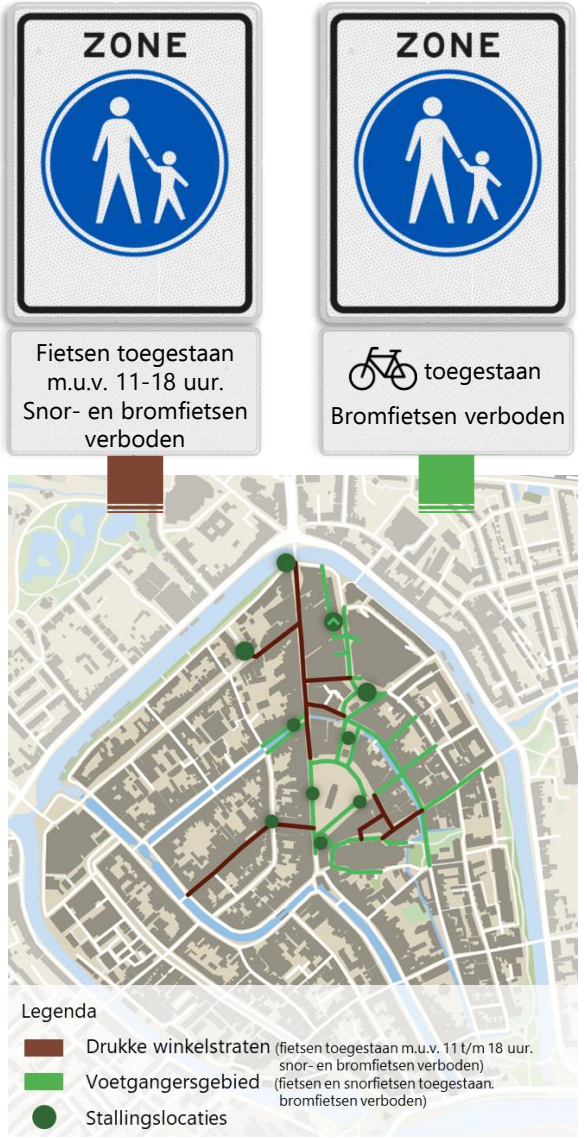
Fietser te gast

Voor de bereikbaarheid van de binnenstad vervult de fiets een belangrijke rol. Van alle binnenstadbezoekers komt 43% met de fiets. De toegankelijkheid van de binnenstad en de kwaliteit van parkeervoorzieningen voor fietsen moeten dus op orde zijn. De binnenstad blijft daarom grotendeels toegankelijk voor fietsers.

In het voetgangersgebied gaat het principe van ‘fietser te gast’ gelden. Op drukke momenten is er op dit moment al een hoge mate van zelfregulering in het voetgangersgebied: veel fietsers kiezen ervoor hun snelheid te matigen of af te stappen. Met nieuwe bebording wordt onderstreept dat de voetganger hoofdgebruiker is van dit gebied. Dit moet fietsers en snorfietsers bewuster maken van het feit dat zij te gast zijn in het voetgangersgebied en zich ook zo dienen te gedragen. Tijdens evenementen kan dit met tijdelijke borden extra benadrukt worden.

De grootste verandering voor fietsers in de binnenstad betreft de aanpassing van de regels voor de drukke winkelstraten zoals de Kleiweg en de Korte Groenendaal. In deze straten moeten fietsers nu tijdens de volledige winkelopeningstijden afstappen. De tijden zijn echter niet eenduidig en ‘s morgens en ‘s avonds is het aantal voetgangers zo beperkt dat er ook gefietst kan worden. Om die reden hoeven fietsers in drukke winkelstraten voortaan alleen af te stappen tussen 11 en 18 uur. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de Lange Groenendaal aan dit regime toegevoegd.

De andere straten in het voetgangersgebied zoals de Wijdstraat, Markt, Zeugstraat en Agnietenstraat zijn vaak voldoende rustig of breed genoeg om fietsen en snorfietsen de hele dag toe te staan. Door deze straten toegankelijk te houden voor fietsen en snorfietsen,



behouden we de doorwaadbaarheid van de binnenstad voor de fietser die om een boodschap komt; ook op de momenten dat de drukke winkelstraten vol zijn met voetgangers. Bromfietsen blijven in het gehele voetgangersgebied (inclusief de drukke winkelstraten) verboden. Voor fietsers zonder bestemming in de binnenstad is het sneller om gebruik te maken van de route via de singels.

Fietsparkeren

In het Fietsparkeerplan zijn diverse maatregelen opgenomen om het fietsparkeren in de binnenstad te verbeteren. Dit dient meerdere doelen. De binnenstad wordt aantrekkelijker om per fiets te bezoeken, verrommeling van het straatbeeld wordt ingeperkt en er ontstaat meer ruimte voor voetgangers omdat fietsparkeren wordt geclusterd aan de randen van de drukke winkelstraten. In het fietsparkeerplan staan onder meer de volgende maatregelen:

- *Beter organiseren*: vindbaarheid stallingslocaties, gedragscampagne.
- *Zoeken naar inpandige stallingslocaties en deze realiseren*: tussen Nieuwe Markt en Markt nabij Zeugstraat – Lange Tiendeweg.
- *Uitbreiden capaciteit:* extra nietjes, pop-upstalling Achter de Waag en stallingen.
- *Extra fietsparkeren nabij Donkere Sluis* door opheffen van autoparkeerplaatsen.

De maatregelen ten aanzien van 'fietser te gast' en fietsparkeren zijn minimummaatregelen die al op korte termijn genomen worden. De herinrichting van straten in de binnenstad begint ook op korte termijn, maar zal doorlopen tot op de lange termijn. Het fietsparkeerverbod op specifieke locaties is beoogd voor de middellange termijn.

	Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
Minimum	• Aanpassen inrichting straten conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad' • Onderzoek naar uitbreiden fietsparkeercapaciteit en naar verbeteren vindbaarheid en gebruik huidige stallingslocaties (bron: Fietsparkeerplan) • Uitbreiden fietsparkeercapaciteit - inpandige stalling (bron: Fietsparkeerplan) • Aanpassen bebording om fietser te gast te benadrukken • Verbeteren verkeersveiligheid Aloysiusschool	• Aanpassen inrichting straten conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad' • Fietsparkeerverbod op specifieke locaties instellen (ruimte creëren voor toegankelijkheid en/of ruimtelijke kwaliteit)*	• Aanpassen inrichting straten conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad'
Basis	-	-	-
Luxe	• Aanpassen inrichting straten conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad' versnellen • Onderzoek naar de haalbaarheid van last-mile vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking	• Aanpassen inrichting straten conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad' versnellen	• Aanpassen inrichting straten conform 'Kwaliteitsplan openbare ruimte binnenstad' versnellen

** Aan de invoering van deze maatregel zijn voorwaarden verbonden*

Toegangspunten tot de binnenstad
Met de groei van Gouda en de toenemende aantrekkelijkheid van de binnenstad, neemt de druk op de toegangspunten van de binnenstad toe. De verschillende stromen voetgangers, fietsers en autoverkeer concentreren zich op de bruggen over de singels en grachten. Dit leidt op verschillende bruggen en aanliggende kruispunten tot conflicten en gevoelens van onveiligheid. De aanleg van nieuwe bruggen is meermaals als oplossing hiervoor aangedragen. Bij overweging van nieuwe verbindingen blijkt dat de positieve effecten voor voetgangers en fietsers meestal niet opwegen tegen de hoge investeringskosten voor de aanleg van een brug. Enerzijds komt dit doordat de belangrijkste relaties tussen de binnenstad en de rest van Gouda reeds met een brug zijn verbonden. Anderzijds beperken randvoorwaarden vanuit cultuurhistorie, ruimtelijke inpassing en doorvaarbaarheid in veel gevallen de kansrijkheid van nieuwe verbindingen.


Mogelijke toekomstige inrichting van het Kleiwegplein, gezien vanuit de Spoortunnel

Maatregelen in het VCP bieden wel perspectief op verbetering van de huidige toegangspunten tot de binnenstad. Zo zal met de vereenvoudiging van het Kleiwegplein, zoals beoogd voor de 2e tranche van het VCP, de noordelijke entree van de binnenstad verbeteren voor fietsers en voetgangers. Een extra brug voor voetgangers en fietsers over de Kattensingel tussen de Crabethstraat en het Regentesseplantsoen zou op lange termijn alleen van meerwaarde zijn als de maatregelen rond het Kleiwegplein toch onvoldoende effect sorteren. Dit is een luxemaatregel omdat andere maatregelen een hogere prioriteit en kostenefficiëntie hebben.

Ook de druk op de bruggen aan de westzijde van de binnenstad neemt toe. De Kazernebrug is een belangrijke verbinding tussen Gouda Noord, Schouwburgplein en de binnenstad die populair is onder fietsers en voetgangers. De beperkte breedte van de brug zorgt voor conflicten tussen fietsers en voetgangers. Met name de bebording en de aanlanding van de brug op de Agnietenstraat is een aandachtspunt. Het aanpakken van de scherpe binnenbocht aansluitend op het Houtmanspad kan hierin veel verbeteren. Dit is dan ook een minimummaatregel die op korte termijn kan worden opgepakt in samenhang met de herinrichting van de Agnietenstraat, De aanlanding en opstelruimte aan de zijde van de Blekerssingel kan met de herinrichting van de singels worden meegenomen.


Huidige situatie Kazernebrug

De Tiendebrug is een aantrekkelijke entree van de binnenstad voor bezoekers en bewoners te voet vanaf het parkeerterrein Klein Amerika of fietsers uit het oosten van Gouda. Klein Amerika zal in de toekomst ook via de Burgemeester Martensstraat toegankelijk worden, waardoor de Doelenbrug voor een deel van de binnenstadsbewoners aantrekkelijker wordt om te gebruiken. De aanleg van een derde brug tussen de Koepoort en de Fluwelensingel is dan nauwelijks van meerwaarde.

Als de uitvoering van het wijkmobiliteitsplan binnenstad en het VCP voor fietsers en voetgangers tot onvoldoende verbetering leidt op de Tiendeweg en het kruispunt met de Karnemelksloot, kan een brug tussen de Lem Dulstraat en de Blekerssingel overwogen worden. Deze brug kan eraan bijdragen dat autoverkeer niet meer via de Houtmansgracht

en Tiendebrug de stad uitrijdt. Op de Tiendeweg ontstaat er zo meer ruimte voor de voetganger en fietser. Omdat er nog geen directe noodzaak is voor de aanleg van deze verbinding is dit een luxemaatregel voor de lange termijn. Bovendien heeft deze maatregel ook een aantal consequenties voor de verkeerscirculatie in de binnenstad en de druk op de Blekerssingel. Met het realiseren van deze nieuwe brug kan overwogen worden om de Lange Tiendeweg geheel autovrij te maken.

Tot slot is er de wens voor een structurele voetgangersbrug bij Visbanken. Vanuit het binnenstedelijk netwerk is hiertoe geen directe noodzaak en daarom is financiering vanuit de horecaondernemers een randvoorwaarde. De aanleg van deze brug is daarom gepositioneerd als luxemaatregel op de middellange termijn. Voorwaarde is ook dat de voetgangersbrug cultuur-historisch inpasbaar is.

	Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
Minimum	• Aanpassen Kazernebrug	-	-
Basis	-	-	-
Luxe	-	• Nieuwe voetgangersbrug Visbanken aanleggen*	• Nieuwe brug Crabethstraat-Regentesseplantsoen aanleggen* • Nieuwe brug Lem Dulstraat – Blekersingel aanleggen*

** Aan de invoering van deze maatregel zijn voorwaarden verbonden*

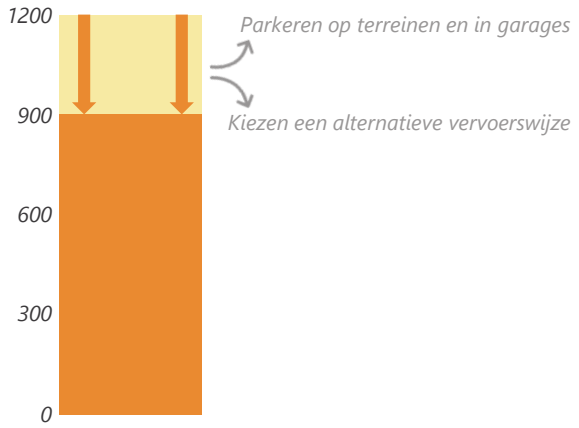




Van verkeersruimte naar verblijfsruimte
Het principe om de beperkte ruimte in de binnenstad zo veel mogelijk in te zetten voor prettig verblijven, groen, lopen en fietsen betekent dat de ruimte voor gemotoriseerd verkeer moet wordt teruggedrongen. Met diverse maatregelen ten aanzien van parkeren en toegankelijkheid winnen we deze ruimte terug. Belangrijke voorwaarden zijn wel dat de binnenstad aantrekkelijk blijft om te wonen, winkelen en te ondernemen.

Parkeerstrategie
Het terugwinnen van de ruimte in de binnenstad vraagt om een strategie op parkeren met als effect dat het aantal gelijktijdige autoparkeerders in de binnenstad met minimaal 300 afneemt. Die afname is in de eerste plaats nodig om de parkeerdruk op straat naar een acceptabel niveau te krijgen. Nu moeten parkeerders vaak en lang zoeken naar een vrije parkeerplaats. Met 100 gelijktijdige parkeerders die niet meer in de binnenstad parkeren kan dit probleem al aangepakt worden. Met 200 parkeerders extra die niet meer gelijktijdig in de binnenstad parkeren ontstaat de mogelijkheid om parkeerplaatsen langs de grachten op te heffen en deze ruimte in te zetten voor groen, verblijven, voetgangers en fietsen. Daarmee draagt de parkeerstrategie ook bij aan het verminderen van het aantal verkeersbewegingen in de binnenstad.

Het verminderen van het aantal parkeerders in de binnenstad doen we op korte termijn met maatregelen gericht op benutten en beprijzen, aangezien er op de parkeerterreinen en in de parkeergarages aan de rand van de binnenstad nog voldoende ruimte is om de parkeerders uit de binnenstad op te vangen. Het is op dit moment nog niet te voorspellen of het op (middel)lange termijn nodig zal zijn om parkeercapaciteit buiten de binnenstad toe te voegen.



Beoogde afname aantal gelijktijdige parkeerders in de binnenstad

Benutten en beprijzen (korte termijn)
Om te voorkomen dat steeds meer binnenstadbewoners een parkeervergunning krijgen zonder dat hier ruimte voor is, wordt een **vergunningenplafond** ingesteld voor de binnenstad. Om daarnaast voldoende capaciteit voor bezoekers te waarborgen, wordt het vergunningenplafond ook ingesteld voor de parkeerterreinen en de parkeergarages. Dit betekent dat nieuwe parkeervergunning alleen worden verleend als de parkeerdruk dit toelaat. Anders komt men op een wachtlijst tot het moment dat er voldoende ruimte is. Het actief intrekken van vergunningen is niet nodig omdat via natuurlijk verloop (verhuizen, overlijden of verkoop van de auto) per jaar gemiddeld 150 vergunningen worden beëindigd.

Aanvullend kan met de **prijsstelling** van parkeervergunningen en –abonnementen een betere balans gecreëerd worden tussen het aantal parkeerders in de binnenstad enerzijds en in de garages en op de omliggende terreinen anderzijds. Op dit moment is een parkeervergunning voor de binnenstad het goedkoopst. Door een terreinvergunning even duur of zelfs goedkoper te laten zijn dan een bewonersvergunning voor de binnenstad, worden bewoners verleid buiten de binnenstad te parkeren. Door ook het prijsverschil met een abonnement voor een parkeergarage te verkleinen, worden ook deze locaties voor bewoners een aantrekkelijker alternatief.

Een ander middel om de parkeercapaciteit op terreinen en in garages beter te benutten is het uitbreiden van **reguleringstijden** van straatparkeren in de binnenstad. Parkeren wordt betaald tussen 09.00 en 24.00 uur van maandag tot en met zaterdag. Op zondag wordt parkeren gereguleerd van 12:00 tot 24:00 uur. Dit sluit aan bij de openingstijden van de meeste winkels. Hierdoor zal de parkeerdruk in de binnenstad in de avonduren en in het weekend dalen. Aanvullend kunnen als basismaatregel ook de reguleringstijden op de terreinen en in sector 2 en 3 worden uitgebreid met de avonden en de zondag. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeerdruk toeneemt door uitwijkgedrag en wordt het regime uniformer. De garages vallen buiten deze maatregelen. Deze zijn al 24/7 betaald.



© Merel Klijzing

De inzet van **deelmobiliteit** kan bijdragen aan het verlagen van het autobezit van binnenstadsbewoners, en daarmee het aantal parkeerders in de binnenstad. Daarnaast kan de deelauto een aantrekkelijk alternatief zijn ter vervanging van de 2e (of 3e) auto. Voor het aantal parkeerders in de binnenstad heeft dit geen effect, want hiervoor kan men geen vergunning aanvragen, maar wel voor het verminderen van de parkeeroverlast in aanliggende wijken. Hoewel het aanbieden van deelauto's voornamelijk bij de commerciële partijen ligt, kan de gemeente bijdragen door gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's in de openbare ruimte te faciliteren.

Klein Amerika is een aantrekkelijke parkeerlocatie voor zowel bezoekers als bewoners vanwege de nabijheid van de binnenstad. Het is dus van meerwaarde om de parkeercapaciteit van Klein Amerika optimaal te benutten. Het verplaatsen van de 29 overnachtingsplaatsen voor **campers** kan daarbij helpen. Niet in de laatste plaats omdat de huidige situatie tot onduidelijkheid en overlast leidt. Op korte termijn start daarom een onderzoek naar de mogelijkheden om het overnachten naar een alternatieve locatie in de omgeving te verplaatsen. Met het verplaatsen van de overnachtingsplaatsen kan de situatie op Klein Amerika worden verduidelijkt door hier alleen reguliere voertuigen toe te staan. Campers tot 6 meter lengte kunnen dus nog steeds op Klein Amerika parkeren voor een bezoek aan de binnenstad. Onderzocht wordt of voor voertuigen langer dan 6 meter specifieke parkeerplaatsen op de minder intensief gebruikte Vossenburchkade kunnen worden ingericht.

Op dit moment zijn er in Gouda op piekmomenten zoals tijdens de kaasmarkt te weinig parkeerplaatsen voor **touringcars**. Nu zijn op Klein Amerika 5 parkeerplaatsen beschikbaar en op Schouwburgplein 4. Naast het feit dat het op piekmomenten te weinig plekken zijn, levert de huidige situatie ongewenste verkeersbewegingen op door zoekgedrag van de touringcars. Op korte termijn start daarom een onderzoek naar een geschikte parkeerlocatie voor touringcars. Deze locatie kan ook op enige afstand van de binnenstad liggen zolang op loopafstand van de belangrijkste bestemmingen (de Markt, Sint Jan kerk, Museum Gouda en Cheese Experience) halteerlocaties beschikbaar zijn. Daarnaast kan bij de herinrichting van de Nieuwe Veerstal de inpassing en wenselijkheid van een halteerlocatie worden overwogen. De huidige parkeerplaatsen voor touringcars worden pas opgeheven als een nieuwe locatie is gevonden.



De parkeermaatregelen in de binnenstad kunnen ook effect hebben op de omliggende wijken. Met name de niet-gereguleerde wijken Korte Akkeren en Kort Haarlem kunnen een aantrekkelijke uitwijkmogelijkheid zijn voor bewoners en bezoekers van de binnenstad, met een hogere parkeerdruk tot gevolg. Door ook

parkeerregulering in Korte Akkeren en Kort Haarlem in te stellen kunnen eventuele uitwijkeffecten worden beperkt. Om inzichtelijk te maken onder welke voorwaarden gereguleerd parkeren effectief zou zijn en kan rekenen op draagvlak onder bewoners, is onderzoek nodig. Dit onderzoek is onderdeel van de wijkmobiliteitsplannen Korte Akkeren en Kort Haarlem.

De invoering van een **dynamisch parkeerverwijssysteem (PRIS)** kan bijdragen aan een betere spreiding van bezoekers over de diverse parkeergarages en terreinen. De effectiviteit van een dergelijk systeem is echter betwist. Dit komt omdat bewoners en bekende bezoekers vanuit gewoonte al voor een bepaalde parkeerlocatie kiezen. Het systeem is dus vooral effectief voor bezoekers die voor het eerst naar Gouda komen. Steeds meer automobilisten maken echter gebruik van in-car routesystemen waardoor zij minder letten op borden en hun route of bestemming daarop aanpassen. Vanwege de betwiste effectiviteit en de hoge kosten is een PRIS gepositioneerd als basismaatregel. Wanneer het Kleiwegplein vereenvoudigd wordt in de 2e tranche van het VCP, kan de toegevoegde waarde van PRIS toenemen omdat de Bolwerkgarage dan niet meer via de Kattensingel bereikbaar is. Overwogen kan worden de investeringen in PRIS te beperken door naar minder parkeerlocaties te verwijzen (alleen de parkeergarages en niet de parkeerterreinen) en door op minder locaties dynamische verwijzingen te plaatsen (alleen op de meest essentiële keuzelocaties; bijvoorbeeld op de Spoorstraat en bij Goudse Poort).

Beoogd effect van de hiervoor gepresenteerde minimummaatregelen voor de korte termijn is om minimaal 300 binnenstadparkeerders te verleiden voor een alternatief te kiezen: een parkeerlocatie aan de rand van de binnenstad of met het OV, de fiets en lopend naar de binnenstad. De mate waarin parkeerders in de binnenstad hun gedrag willen aanpassen, is echter onzeker. Dit onderstreept het belang van goede monitoring. Het monitoring- en evaluatieplan van de gemeente helpt hierbij. Wanneer hieruit blijkt dat de parkeerdruk op straat 90% of lager is op het drukste moment, ontstaat er ruimte om **gefaseerd parkeerplaatsen op te heffen.**

Met het opheffen van parkeerplaatsen komt ruimte beschikbaar voor een aantrekkelijker verblijfsgebied, groen of fietsparkeren.

Daarnaast draagt het bij aan het verminderen van het aantal verkeersbewegingen in de binnenstad. Het omvormen van parkeerplaatsen levert de meeste meerwaarde voor de stad op als dit langs de Hoge en Lage Gouwe en de Oost- en Westhaven, de Turfmarkt en in groene/klimaatadaptieve aandachtsgebieden plaatsvindt. Het gebied rond de Donkere Sluis heeft prioriteit, zodat hier ruimte ontstaat voor fietsparkeren aan de zuidzijde van de Markt. Het omvormen begint zodra hier ruimte voor is en loopt door tot op de lange termijn.

	Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
Minimum	• Vergunningenplafond binnenstad, terreinen en garages • Prijsbeleid parkeervergunningen • Uitbreiden reguleringstijden binnenstad • Deelauto's faciliteren • Verplaatsen camperparkeren (onderzoek) • Verplaatsen touringcarplekken (onderzoek) • Uitbreiden parkeercapaciteit (onderzoek) • Parkeerregulering Korte Akkeren en Kort Haarlem (onderzoek) • Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen*	• Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen*	• Gefaseerd straatparkeerplaatsen opheffen*
Basis	• Uitbreiden reguleringstijden sector 2, 3 en terreinen* • Aanleggen PRIS	• Parkeercapaciteit uitbreiden?*	• Bezoekersparkeren op straat beperken
Luxe	-	-	-

** Aan de invoering van deze maatregel zijn voorwaarden verbonden*

Bouwen
Het beoogde effect van de parkeerstrategie is het verminderen van het aantal parkeerders in de binnenstad. Aan de rand van de binnenstad is op de parkeerterreinen en in de parkeergarages op dit moment nog voldoende ruimte om parkeerders uit de binnenstad op te vangen. Het beoogde effect van de uitvoering van het VCP en dit wijkmobiliteitsplan is tevens dat meer bezoekers met het OV, de fiets en lopend naar de binnenstad komen. Op dit moment is lastig te voorspellen in welke mate deze gedragsverandering zal plaatsvinden en met welke snelheid de veranderingen van parkeerlocatie en modaliteit zullen plaatsvinden. Of de beschikbare parkeerruimte aan de rand van de binnenstad voldoende blijft of dat **uitbreiding van de parkeercapaciteit** aan de randen van de binnenstad op (middel)lange termijn nodig zal zijn, is daarmee niet te voorspellen. In 2024 zal in elk geval de capaciteit van de Stationsgarage met 80 parkeerplekken worden uitgebreid.

Ook het invoeren van gereguleerd parkeren in de wijken rond de binnenstad kan van invloed zijn op de beschikbare parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad. Daarnaast biedt uitbreiding van parkeercapaciteit ook een kans om in de toekomst meer parkeerplaatsen in de binnenstad op te heffen.

Om voorbereid te zijn op de toekomst en om de uitvoering van ambities te kunnen afwegen, wordt op korte termijn een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om parkeercapaciteit toe te voegen rond de binnenstad. Daarbij gaat het niet alleen om de financiën, maar zeker ook om de neveneffecten van een eventuele parkeervoorziening voor de omgeving, zoals ruimtelijke inpassing en extra verkeersbewegingen. Op basis van dit onderzoek kan worden afgewogen of en zo ja welke uitbreiding van de parkeercapaciteit gewenst is.

Sturen op bezoekersparkeren
Als uit de monitoring en evaluatie blijkt dat ondanks de uitvoering van het VCP en dit wijkmobiliteitsplan nog te veel verkeer in de binnenstad blijft rijden, kan het **bezoekersparkeren** op straat verder ontmoedigd worden. Dit kan bijvoorbeeld door op straat alleen de mogelijkheid te bieden om te parkeren met een (dure) dagkaart. Om de binnenstad bereikbaar te houden, kan optioneel in enkele straten op grotere afstand van garages en/of dicht bij voorzieningen nog wel

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.

de mogelijkheid worden geboden om regulier betaald te parkeren. Nadeel is dat dit leidt tot een onduidelijkere situatie.

Waar de parkeerstrategie primair inzet op verleiden, heeft het ontmoedigen van bezoekers om in de binnenstad te parkeren een meer sturend karakter. Daarom is deze maatregel gepositioneerd voor de lange termijn. Daarnaast is het een basismaatregel, omdat deze maatregel alleen overwogen hoeft te worden als het nodig is om de parkeerdruk en/of de verkeersdrukte in de binnenstad verder te verlagen. Voorwaarde is wel dat op de terreinen en in de garages voldoende ruimte beschikbaar is om de bezoekers uit de binnenstad op te vangen. Met het huidige aantal bezoekers en de huidige parkeercapaciteit, is het niet mogelijk deze maatregel uit te voeren.

Selectieve toegang
Om overlast van grote voertuigen te voorkomen gaat op korte termijn voor de binnenstad een **gewichts- en lengtebeperking** gelden: maximale lengte 10 meter en maximaal gewicht 20 ton (bron: nota Grote en Zware Voertuigen, ontwerp 2022). Hiermee zijn de regels eenduidig en blijft de economische bereikbaarheid van de binnenstad gewaarborgd.

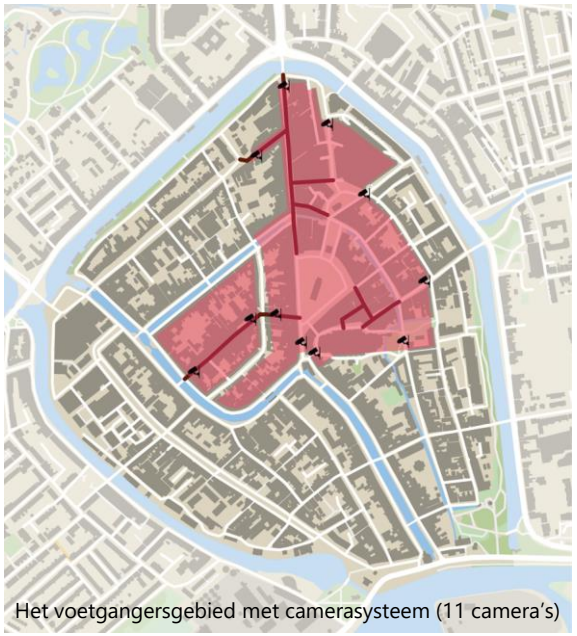
Als bij de evaluatie in 2025 blijkt dat de overlast (trillingshinder, verzakkingen en schade aan kademuren) onvoldoende is afgenomen, kan overwogen worden om het maximale tonnage aan te scherpen. In dat geval is een overslagpunt noodzakelijk om goederenstromen te kunnen opvangen die vervolgens gebundeld, op de gewenste tijd en met kleine en lichte voertuigen naar de binnenstad gebracht worden. Ook zal eerst de huidige wijze van afvalinzameling in de binnenstad moeten zijn aangepast. In samenwerking met stakeholders zal op korte termijn een onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties van een verdere aanscherping van de gewichtsbeperking worden uitgevoerd.

Daarnaast heeft de gemeente op 14 april 2021 het principebesluit genomen voor de invoering van **Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES)**. Dit betekent dat vanaf 2025 stapsgewijs bestelbussen en vrachtwagens met emissie binnen de singels van Gouda worden geweerd.



ZES geldt voor het gehele gebied binnen de singels

Vanaf 2030 zullen alleen emissieloze bestelbussen en vrachtwagens de binnenstad in kunnen. Handhaving van ZES vindt plaats met behulp van camera's bij de poorten van de binnenstad. Net als bij ZES kan ook het voetgangersgebied met camera's worden gehandhaafd. Hoewel de invoering hiervan verkeerskundig gezien nauwelijks effect heeft (daarom is dit een basismaatregel), zijn camera's minder storingsgevoelig dan de huidige zakpalen. Daarnaast is de ontheffingverlening (o.b.v. kenteken) eenvoudiger dan het gebruik van transponders. Ook kunnen overtreders (zonder ontheffing) automatisch worden beboet op in- en uitrijden buiten venstertijden.


Het voetgangersgebied met camerasysteem (11 camera's)

Aan het **vervangen van zakpalen door camera's** is de voorwaarde verbonden dat de huidige **venstertijden worden vereenvoudigd** (zie onderstaand schema). De afwezigheid van een fysieke afsluiting vergroot immers de kans dat iemand onbedoeld het voetgangersgebied inrijdt. De venstertijden sluiten dan aan op de momenten waarop de winkelstraten het domein van de voetganger zijn en het te druk is om te laden en te lossen.

Wanneer uit monitoring en evaluatie blijkt dat de uitvoering van het VCP en dit wijkmobiliteitsplan onvoldoende bijdraagt aan de doelen en principes voor de binnenstad, kan overwogen worden om de binnenstad autoluwer te maken door het instellen van **selectieve toegang** voor alle motorvoertuigen. Selectieve toegang houdt in dat alle motorvoertuigen in gebied C (zie kaart op volgende pagina) tussen 11:00 en 24:00 uur in het bezit moeten zijn van een ontheffing. In het VCP is het uitgangspunt opgenomen dat het ontheffingenbeleid bij invoering ruimhartig en laagdrempelig moet zijn om de gevolgen voor bewoners en ondernemers, de bestaande gebruikers, te beperken. Met een ruimhartig en laagdrempelig ontheffingsbeleid zal het effect op het aantal verkeersbewegingen naar verwachting echter beperkt zijn.

Het instellen van selectieve toegang heeft ook gevolgen voor het laden en lossen in het voetgangersgebied (A/B). In dit gebied is laden en lossen zonder ontheffing mogelijk tussen 18 en 20 uur (uitgaande van de vereenvoudigde venstertijden). Alleen bij in- en uitrijden via de Kleiweg of Agnietenstraat is laden en lossen

Venstertijden voetgangersgebied

huidige situatie	
ma, di, wo, vr:	6.00-12.00 uur en 18.00-19.00 uur
do. van 1 april t/m 15 oktober:	5.00-9.30 uur en 21.00-22.00 uur
do. van 16 oktober t/m 31 maart:	5.00-12.00 uur en 21.00-22.00 uur
za:	5.00-12.00 uur en 17.00-18.00 uur
koopzondag:	17.00-18.00 uur
voorstel	
ma t/m zo:	5.00-11.00 uur en 18.00-20.00 uur
m.u.v. do van 1 april tot 1 oktober:	5.00-9.30 uur en 18.00-20.00 uur



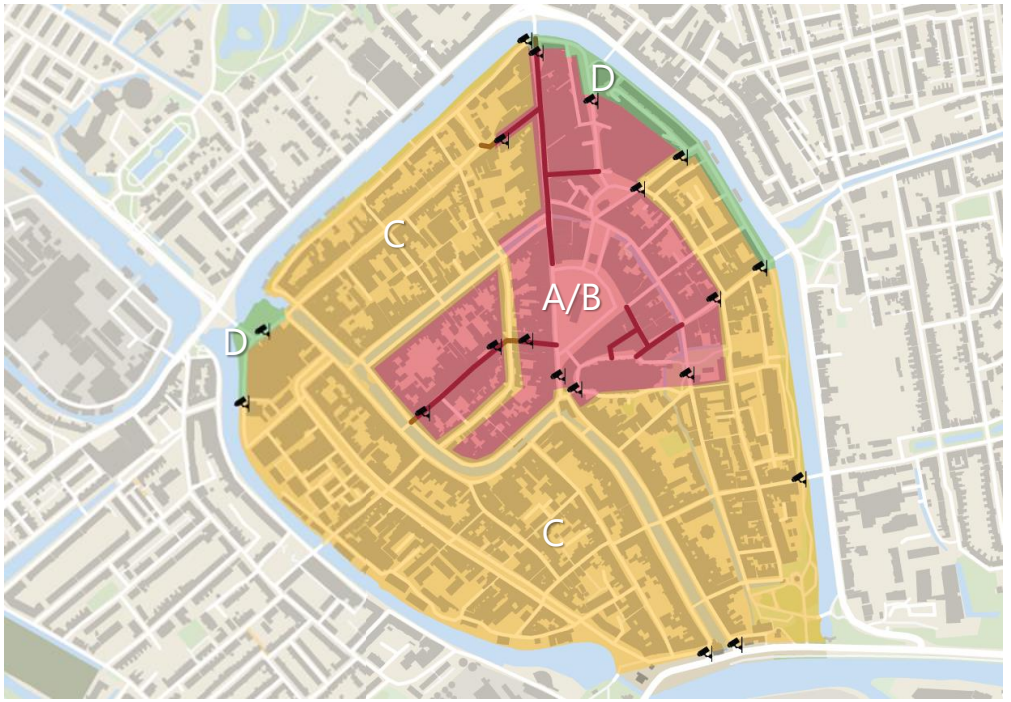
binnen dit venster mogelijk zonder een ontheffing voor gebied C[1] te hebben. Voor de duidelijkheid is het handiger om de tijdvensters gelijk te trekken, zodat er alleen onderscheid is in het gebied waarvoor toegang wordt verleend (alleen gebied C of de hele binnenstad).

Op korte termijn wordt onderzoek gedaan hoe deze basismaatregel het beste kan worden ingericht, zodat de maatregel bijdraagt aan een afname van het aantal verkeersbewegingen en Gouda gastvrij blijft. Dit vraagt een gedetailleerde uitwerking van het ontheffingenbeleid inclusief een duiding van de effecten en consequenties. 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. Ook hiervoor kan een overslagpunt van toegevoegde waarde zijn.

Na invoering van selectieve toegang kan het ontheffingenbeleid op de (middel)lange termijn verder worden aangescherpt wanneer uit monitoring blijkt dat een verdere reductie van het aantal verkeersbewegingen nodig is.

[1] Parkeergarages moeten toegankelijk blijven zonder ontheffing, waardoor de camera's voor selectieve toegang niet op de entrees naar de binnenstad kunnen worden geplaatst. Voor ZES kunnen de camera's wel bij de entrees geplaatst worden. Het is kostenefficiënter om voor ZES van dezelfde camera's als voor het autoluw gebied gebruik te maken.





	Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
Minimum	• Zero-emissie stadslogistiek instellen • Gewichts- en lengtebeperking naar 10 meter en 20 ton • Onderzoek naar aanscherping gewichts- en lengtebeperking • Onderzoek naar invulling selectieve toegang		
Basis	• Zakpalen vervangen door camera's i.c.m. vereenvoudigen venstertijden voor laden en lossen in het voetgangersgebied • Gewichts- en lengtebeperking aanscherpen*	• Selectieve toegang tot binnenstad voor motorvoertuigen instellen (ruimhartig en laagdrempelig) i.c.m. opheffen avondtijdvenster voor laden en lossen in het voetgangersgebied**	• Selectieve toegang tot binnenstad voor motorvoertuigen aanscherpen**
Luxe	-	-	-

** Aan de invoering van deze maatregel zijn voorwaarden verbonden*
*** Aan de invoering van deze maatregel zijn voorwaarden verbonden. Bestuurlijk is de wens om de maatregel eerder in te voeren*



5. Stapsgewijze en geleidelijke aanpak



© Frank de Winter

Perspectieven op de autoluwe binnenstad
In dit wijkmobiliteitsplan een pakket aan maatregelen opgenomen waarbij geleidelijk wordt gewerkt aan de realisatie van:

- meer ruimte voor lopen en fietsen
- betere bereikbaarheid voor voetgangers en fietsen
- minder verkeersoverlast
- meer ruimte voor groen en verblijfsruimte ten kosten van verkeersruimte.

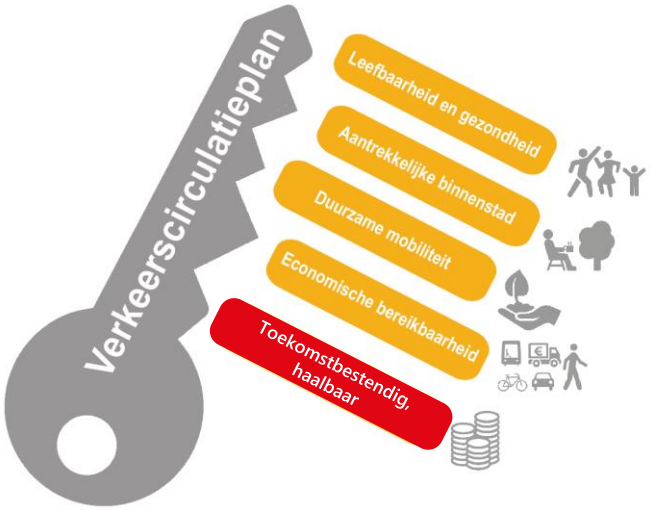
Beoogd effect, zoals ook opgenomen in het bestuursakkoord 2022-2026 'Geef Gouda door!': een aantrekkelijke, autoluwe binnenstad. Autoluw is echter een begrip waar iedereen wat anders onder verstaat. Sommigen vinden de huidige situatie al autoluw, anderen denken aan minder verkeersbewegingen en/of minder geparkeerde auto's, weer anderen denken vooral aan een binnenstad waar de auto te gast is en er minder hard wordt gereden. Een autoluwe binnenstad is dus lastig te definiëren. Het betekent ook dat lastig te meten is of de binnenstad autoluw is. Het is eerder een beleving. En die beleving wordt, zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven, bepaald door het gedrag van de verkeersdeelnemers, de (verkeers)drukte en de inrichting van de binnenstad. En die beleving van de binnenstad is al steeds positiever.

De herinrichting van straten conform het Kwaliteitsplan Openbare Ruimte zal stapsgewijs plaatsvinden in samenhang met het Rioleringsplan. Aangezien de gedrags-verandering sterk samenhangt met de inrichting van de openbare ruimte, zal ook deze verandering geleidelijk optreden. Het is dan ook logisch om ook de sturing op minder verkeer en parkeren met eenzelfde tempo te laten oplopen als de verandering van inrichting en gedrag zal plaatsvinden. De koers in dit wijkmobiliteitsplan sluit daarop aan.

Daar komt bij dat de verkeersdrukte in de binnenstad in de huidige situatie al relatief laag is: met name rondom de entrees tot de binnenstad is de verkeersintensiteit hoog. Dit is ook logisch bij een binnenstad die voor autoverkeer ontsloten wordt via drie poorten. Een forse sturing op het verlagen van de verkeersintensiteiten is daarmee op korte termijn ook niet noodzakelijk.

Bijkomend voordeel van een geleidelijke koers is dat de effecten en risico's van maatregelen beheersbaar kunnen blijven. Het gaat daarbij niet alleen om financiële risico's, maar bijvoorbeeld ook om effecten op het ondernemersklimaat, de parkeerdruk op terreinen buiten de binnenstad en de mate waarin inwoners en bezoekers Gouda als aantrekkelijke binnenstad blijven beoordelen.

Monitoring zal dus moeten uitwijzen: is de binnenstad autoluw genoeg? En op basis van deze monitoring kan de noodzaak van dure en/of sterk sturende maatregelen worden afgewogen.



Gemeente Gouda

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS