Verkeerscirculatieplan Gouda

Reactienota Zienswijzeprocedure



Mei 2021
Status: definitief

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

gemeente gouda

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2

1 Inleiding 5

1.1 Status zienswijzennota 5

1.2 Procedure Verkeerscirculatieplan Gouda 5

1.3 Ingekomen zienswijzen 5

1.4 Bescherming persoonsgegevens 5

2 Zienswijzen 6

2.1 Maatregelcluster 1: Verbeteren randweg N207 - Zuidwestelijke randweg 6
2.1.1 Zienswijze van een bewoner van de Terschellinglaan 7
2.1.2 Zienswijze van de bedrijf X aan de Provincialeweg 8
2.1.3 Zienswijze van bewoners van de Provincialeweg, Moordrecht 10
2.1.4 Zienswijze van een bewoner van de Provincialeweg 10
2.1.5 Zienswijze van een bewoner van de Provincialeweg 11
2.1.6 Zienswijze van bewoners van de Provincialeweg 13
2.1.7 Zienswijze van bewoners van de Provincialeweg 14
2.1.8 Zienswijze van de bedrijf X aan de Fluwelensingel/ Middelblok) 16
2.1.9 Zienswijze van Ondernemerskring Krimpenerwaard 18
2.1.10 Zienswijze van een bewoner uit Gouda 18

2.2 Maatregelcluster 2: Stedelijke randweg met voorrangspleinen 20
2.2.1 Zienswijze van een bewoner uit Gouda 21
2.2.2 Zienswijze van VVE Willenslande I 21
2.2.3 Zienswijze van vve Willenslande II 22
2.2.4 Zienswijze van de klankbordgroep veilige oversteken Goudse Houtsingel 22
2.2.5 Zienswijze van een vertegenwoordiger van Achterban Achterwillens 23
2.2.6 Zienswijze van een bewoner van de Kwartslag 23
2.2.7 Zienswijze van een bewoner van de Drossaardslag 24

2.3 Maatregelcluster 3: Het Nieuwe 30 en betere oversteekbaarheid 26

2.4 Maatregelcluster 4: vereenvoudigen Kleiwegplein 27
2.4.1 Zienswijze van een bewoner van de Raambuurt 28
2.4.2 Zienswijze van wijkteam Nieuwe Park 30
2.4.3 Zienswijze van een bewoner van de Van Swietenstraat 32
2.4.4 Zienswijze van bewoners van de Kattensingel 32
2.4.5 Zienswijze van bedrijf X 33
2.4.6 Zienswijze van bewoners van de Kattenburcht 33
2.4.7 Zienswijze van een bedrijf X aan de Kattensingel 34
2.4.8 Zienswijze van een bewoner van de A.G. de Vrijestraat 34

2.5 Maatregelcluster 5: Autoluwe Nieuwe Veerstal 37
2.5.1 Zienswijze van Stichting Gouda Sterk aan de IJssel 38

2.6 Maatregelcluster 6: verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel – Fluwelensingel 40
2.6.1 Zienswijze (aangepast) van kerngroep Singelbewoners 41
2.6.2 Zienswijze (oorspronkelijk) namens kerngroep Singelbewoners 43
2.6.3 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel 44
2.6.4 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel 44
2.6.5 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel 44
2.6.6 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel 44
2.6.7 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel 44
2.6.8 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel 44
2.6.9 Zienswijze van een bewoner van de Fluwelensingel 45
2.6.10 Zienswijze van een bewoner van de Fluwelensingel 45

2.6.11 Zienswijze van een bewoner van de Fluwelensingel 45
2.6.12 Zienswijze van een bewoner van de Fluwelensingel 45
2.6.13 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel 45
2.6.14 Zienswijze van een bewoner van de Blekerssingel 45
2.6.15 Zienswijze van bewoners van de Blekerspoort 47
2.6.16 Zienswijze van bewoners van de Blekerssingel 47
2.6.17 Zienswijze van een bewoner van de Blekerssingel 49

2.7 Maatregelcluster 7: Visueel versmallen Bodegraafsestraatweg 50
2.7.1 Zienswijze van een bewoner van de Kramersweg 50
2.7.2 Zienswijze van het Burgercomité Bodegraafsestraatweg 51

2.8 Maatregelcluster 8: Verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat – Zwarteweg 57
2.8.1 Zienswijze van een bewoner van de Zuidelijke Zwarteweg 57
2.8.2 Zienswijze van bewoners van de Joubertstraat 59
2.8.3 Zienswijze van een bewoner van de Joubertstraat 59
2.8.4 Zienswijze van een bewoner van de Joubertstraat 59
2.8.5 Zienswijze van een bewoner van de Joubertstraat 60

2.9 Maatregelcluster 9: Eenrichtingcarré Thorbeckelaan- Statensingel – Graaf Florisweg 62
2.9.1 Zienswijze van een bewoner van de Frederik Hendriklaan 63
2.9.2 Zienswijze van een bewoner van de Middenmolenlaan 64
2.9.3 Zienswijze van een bewoner uit Gouda 64
2.9.4 Zienswijze van Ondernemersvereniging Van Hogendorpplein 67
2.9.5 Zienswijze van Plus Supermarkt Hogendorpplein 68
2.9.6 Zienswijze van een bewoner van de Statensingel 70
2.9.7 Zienswijze van een bewoner van de Componistenlaan 71
2.9.8 Zienswijze van de Wilhelminaschool en de ouders (MR en SR) 72
2.9.9 Zienswijze van een bewoner van de Graaf Florisweg 73

2.10 Maatregelcluster 10: aantrekkelijke autoluwe binnenstad 74
2.10.1 Zienswijze van bewoners uit Gouda 75
2.10.2 Zienswijze van bewonersplatform Binnenstad 76
2.10.3 Zienswijze van platform Binnenstad en haar randen 79
2.10.4 Zienswijze van de SOG 80
2.10.5 Zienswijze van werkgroep Vrachtverkeer binnenstad 82
2.10.6 Zienswijze van een bewoner van de Oosthaven 83
2.10.7 Zienswijze van een bewoner van de Turfmarkt 83
2.10.8 Zienswijze van een bewoner van de Geuzenstraat 84
2.10.9 Zienswijze van bedrijf X in binnenstad 85
2.10.10 Zienswijze van bedrijf X in binnenstad 85
2.10.11 Zienswijze van een bewoner van de Turfmarkt 87
2.10.12 Zienswijze van acht bewoners van de Turfmarkt 88
2.10.13 Zienswijze van bewoners uit Gouda 89
2.10.14 Zienswijze van een bewoner uit Gouda 89
2.10.15 Zienswijze van bedrijf X uit de binnenstad 90
2.10.16 Zienswijze van bedrijf X uit de binnenstad 90
2.10.17 Zienswijze van een bewoner van de Vrouwesteeg 91
2.10.18 Zienswijze van een bewoner van de Korte Tiendeweg 93
2.10.19 Zienswijze van bewoners van de Peperstraat 94
2.10.20 Zienswijze van een bewoner van Westhaven 95
2.10.21 Zienswijze van bedrijf X uit Raam 96
2.10.22 Zienswijze van een bewoner van de Lange Groenendaal 96
2.10.23 Zienswijze van bewoners van de Nieuwehaven 96
2.10.24 Zienswijze van ondernemersvereniging Kleiwegstraat en Nieuwehaven 97
2.10.25 Zienswijze van een bewoner van de Lage Gouwe 98
2.10.26 Zienswijze van Bewonersplatform Binnenstad, Nieuwe Haven 98
2.10.27 Zienswijze een bewoner van Nieuwehaven 99
2.10.28 Zienswijze van een bewoner van de Veerstal 100
2.10.29 Zienswijze namens bewoners van de Geuzenstraat 102

2.11 Algemene / brede zienswijze 104
2.11.1 Zienswijze van Gouda Onderneemt 105
2.11.2 Zienswijze van Roots beleidsadvies 112
2.11.3 Zienswijze van Lokaal Retailbelang 115
2.11.4 Zienswijze van een bewoner uit Gouda 118
2.11.5 Zienswijze van bewoners van de Crabethstraat 119
2.11.6 Zienswijze van wijkteam Plaswijck 119
2.11.7 Zienswijze van 16 bewoners van de Peperstraat (8 adressen) 122
2.11.8 Zienswijze van bestuur VVE de Riddervelden 124
2.11.9 Zienswijze van een bewoner van de Middenmolenlaan 125
2.11.10 Zienswijze wijkteam Korte Akkeren 125
2.11.11 Zienswijze van Fietsersbond Gouda 127
2.11.12 Zienswijze van een bewoner van de Zwarteweg 129
2.11.13 Zienswijze van een bewoner van het Van Bergen IJzendoornpark 130
2.11.14 Zienswijze van een bewoner van de Francisca Hoeve 131
2.11.15 Zienswijze van een bewoner van de Van Swietenstraat 132
2.11.16 Zienswijze van een bewoner uit Gouda 133
2.11.17 Zienswijze van bedrijf X van de Hovenierskade 134
2.11.18 Zienswijze van een bewoner van de Oosthaven 135
2.11.19 Zienswijze van het Gouds Watergilde 138
2.11.20 Zienswijze van bewoners uit Gouda 139
2.11.21 Zienswijze van vijf bewoners van de Burg. Martenssingel 140
2.11.22 Zienswijze van bewoners van de Achterwillenseweg 143
2.11.23 Zienswijze van een bewoner van de Waarsmanslag 144
2.11.24 Zienswijze van een bewoner van de Willenskade 145
2.11.25 Zienswijze van wijkteam Kadebuurt en bewoners IJssellaan 145
2.11.26 Zienswijze van bedrijf X aan de Markt 149
2.11.27 Zienswijze van een bewoner van de Kievitstraat 151
2.11.28 Zienswijze van bewoners uit Gouda 151
2.11.29 Zienswijze een bewoner uit het Raam 152
2.11.30 Zienswijze van bewoners van de Slapperdel 154
2.11.31 Zienswijze van gemeente Krimpenerwaard 155
2.11.32 Zienswijze van een bewoner van de Vrijenhoefpolderweg 156

2.12 Openbaar vervoer 157
2.12.1 Zienswijze van Arriva 157
2.12.2 Zienswijze van Rover afdeling Gouda en Midden Holland 159

2.13 Ouderen en minder validen 161
2.13.1 Zienswijze van de Goudse Adviesraad voor mensen met een beperking 161
2.13.2 Zienswijze van een bewoner uit Gouda 163

2.14 Hulpdiensten 165
2.14.1 Zienswijze van de Brandweer Hollands Midden 165

3 Wijzigingen in het Verkeerscirculatieplan 167

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen 167

3.2 Ambtshalve wijzigingen 168

1 Inleiding

1.1 Status zienswijzennota

Deze zienswijzennota behoort bij het besluit over de vaststelling van het Verkeerscirculatieplan Gouda. De nota bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de (verdere) procedure van het Verkeerscirculatieplan. In hoofdstuk 2 is per maatregelcluster aangegeven of de zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van het Verkeerscirculatieplan en zijn alle zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de ambtshalve wijzigingen die bij de vaststelling van het Verkeerscirculatieplan worden doorgevoerd.

1.2 Procedure Verkeerscirculatieplan Gouda

Voor de vaststelling van het Verkeerscirculatieplan is in het kader van de Algemene inspraak- en participatieverordening de procedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Awb gevolgd. Dit betekent dat voor de procedure van het Verkeerscirculatieplan Gouda de volgende stappen zijn gezet:

Zienswijzenronde
Het ontwerp Verkeerscirculatieplan Gouda heeft na publicatie in diverse Goudse media (via een persbericht) met ingang van 11 maart tot en met 11 april 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon iedereen schriftelijk of mondeling bij de gemeenteraad een zienswijze indienen. In eerste week van de termijn heeft de gemeente twee webinars georganiseerd, om het ontwerp Verkeercirculatieplan toe te lichten aan geïnteresseerden. Op basis van de gestelde vragen is een Q&A gemaakt.

Vaststelling
Na de zienswijzenronde stelt de gemeenteraad het Verkeerscirculatieplan vast. De gemeenteraad weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee.

Beroep
Tegen het besluit tot vaststelling van het Verkeerscirculatieplan kan geen beroep worden ingesteld. Dit kan wel bij de uitwerking van de verschillende projecten indien hiervoor een verkeersbesluit noodzakelijk is.

1.3 Ingekomen zienswijzen

In totaal zijn 121 zienswijzen binnengekomen. Alle zienswijzen zijn schriftelijk ingediend, er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend.

1.4 Bescherming persoonsgegevens

In verband met de bescherming van de persoonsgegevens zijn de namen van de indieners van een zienswijze in deze nota geanonimiseerd.

2 Zienswijzen

In dit hoofdstuk is iedere zienswijze samengevat en van een reactie voorzien. In de conclusie is aangegeven of, en zo ja welke, wijzigingen in het besluit worden doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze. Voor het overzicht zijn de zienswijzen zoveel mogelijk ondergebracht in de maatregelenclusters van het VCP. Soms gaat een zienswijze over meer maatregelen, maar dan is deze ondergebracht onder het hoofdstuk algemeen.

2.1 Maatregelcluster 1: Verbeteren randweg N207 - Zuidwestelijke randweg

N.B. Met de N207 wordt bedoeld de N207 rond Westergouwe tussen de N457 (rotonde richting Waddinxveen) en het Sluiseiland. Met de Zuidwestelijke randweg wordt bedoeld de N207 tussen het Sluiseiland en de rotonde bij de N228 (Stolwijkersluis).

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
De indieners betreffen met name omwonenden van de N207 rond Westergouwe en daarnaast diverse gebruikers van de N207 rond Westergouwe. De eerste groep indieners maakt bezwaar tegen het feit dat ze nu pas voor het eerst over de plannen van de N207 rond Westergouwe horen, en dat de aanpassing van de N207 zou kunnen leiden tot minder woongenot door meer verkeer, geluid, fijnstof, inleveren van tuinen en minder veiligheid. De indieners pleiten voor meer duidelijkheid over de plannen van het vervangen van rotondes door kruispunten met verkeerslichten, de N457, het beoogde station Gouweknoop, nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen en het effect hiervan op de directe leefomgeving. Ook zijn er indieners die pleiten voor een goede robuuste oplossing voor de N207 en N457 rond Westergouwe vanwege een goede bereikbaarheid van (bestemmingen en bedrijven in) Gouda én de regio. Indieners bepleiten dat de gemeente Gouda een voortrekkersrol moet aannemen jegens de provincie en regio. Ook zijn er indieners die zorgen of aandachtspunten hebben bij de maximumsnelheid op de provinciale weg enerzijds en in Westergouwe anderzijds. Zorgen zijn er over mogelijk sluipverkeer door Westergouwe wanneer de verkeersproblematiek op de N207 rond Westergouwe en N457 niet adequaat wordt aangepakt. De Goudse ondernemers zijn positief over de voorgestelde maatregelen op de randwegen, omdat dit positieve economische gevolgen heeft vanwege de verbeterde bereikbaarheid van Gouda en de bedrijventerreinen. Zorg hierbij is wel de randvoorwaardelijkheid van dit maatregelcluster voor de rest van de maatregelen van het VCP. Indieners noemen hierbij specifiek het effect van de pilot bij de Nieuwe Veerstal op de Zuidwestelijke randweg.

Reactie van het college
Het college wil benadrukken dat de N207, N457 en Zuidwestelijke randweg een belangrijke functie vervullen voor de bereikbaarheid van Gouda en de Krimpenerwaard per auto. Met name op de N207 en N457 rond Westergouwe is in de ochtend- en avondspits geregeld sprake van filevorming die begint bij de rotondes. Het verbeteren van de doorstroming op deze wegen is een belangrijke maatregel in het verbeteren van de bereikbaarheid van Gouda en de regio.

De gemeente is in overleg met de provincie Zuid-Holland en gemeente Zuidplas om te bespreken hoe de doorstroming en bereikbaarheid verbeterd kan worden. Deze gesprekken lopen al lang, maar voorspoedig. De provincie en gemeente hebben in 2019 en 2020 gezamenlijk onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen op de N207 rond Westergouwe en N457. In dit onderzoek zijn verschillende opties onderzocht en is geconcludeerd dat het vervangen van de rotondes voor verkeerslichten met meerdere opstelstroken de beste oplossing is. Onderdeel hiervan is ook het verlagen van de maximumsnelheid naar 50 km/u ter hoogte van de kruisingen vanwege de verkeersveiligheid. De volgende stap is het maken van bestuurlijke afspraken voor de financiering van deze maatregelen, de planvorming verder uit te werken en inzichtelijk te maken wat de effecten zijn op milieu en de omgeving. In dit stadium zal ook het gesprek met de omgeving aangegaan worden om de plannen, effecten en gevolgen te bespreken. Indien daaruit negatieve gevolgen voor de omgeving blijken, zal goed bekeken worden hoe deze zijn weg te nemen of te mitigeren. De provincie is eigenaar van deze weg en zal voor deze uitwerking aan de lat staan. Wel zal dit in samenwerking met de

gemeente plaatsvinden en zal Gouda er bij de provincie op aandringen een zorgvuldig proces te doorlopen in samenspraak met de omgeving. De gemeente betaalt ook mee aan deze maatregelen.

De pilot Nieuwe Veerstal wordt in samenspraak met de provincie, gemeente Krimpenerwaard, bewoners en ondernemers voorbereid. Bereikbaarheid en doorstroming spelen daarbij een belangrijke rol. Niemand is gebaat bij het vastlopen van een belangrijke regionale verbindingsweg zoals de Zuidwestelijke randweg.

Aanpassingen ontwerp VCP

- Geen aanpassingen.

2.1.1 Zienswijze van een bewoner van de Terschellinglaan

Samenvatting

1. Indiener heeft het VCP gelezen en begrijpt de noodzaak en belang van maatregelen voor Gouda, maar denkt dat door het drukker worden van de N207 als gevolg van het VCP, de wijk Westergouwe meer overlast gaat ervaren in de vorm van meer geluid, slechtere luchtkwaliteit en minder veiligheid. Indiener stelt dat heel Gouda er op vooruit gaat, maar dit ten koste gaat van de leefbaarheid in Westergouwe.
2. Indiener stelt dat het plaatsen van verkeerslichten de doorstroming moet verbeteren maar dat zal de geluidshinder en luchtkwaliteit zeker niet verbeteren. Indiener stelt dat met het verhogen van de snelheid op de N207 ter hoogte van Westergouwe naar 80 km/u, in combinatie met optrekkend verkeer bij verkeerslichten, nog meer geluidshinder wordt veroorzaakt.
3. Indiener pleit voor het begrenzen van de maximumsnelheid ter hoogte van Westergouwe op maximaal 50 km/u en dit te handhaven met camera's. De verkeerslichten moeten met groene golf functionaliteit de doorstroming verbeteren en de geluidshinder begrenzen. Om de doorstroming verder te verbeteren pleit indiener voor dubbele rijstroken (2x2).
4. Indiener pleit voor geluidsschermen als de snelheid op de N207 toch naar 80 km/u gaat.
5. Indiener pleit voor een maximumsnelheid van 30 km/u voor de hele wijk Westergouwe, omdat het een wijk is met veel jonge gezinnen.
6. Indiener vindt het belangrijk om sluipverkeer vanaf de N207 en N457 door Westergouwe te voorkomen, en daarbij is 30 km/u door Westergouwe nodig.

Reactie

1. Bedankt voor uw inbreng. De N207 krijgt in de toekomst meer verkeer te verwerken, met name door de woningbouwontwikkeling van Westergouwe zelf. Het VCP zorgt bovenop het extra verkeer door Westergouwe nog voor zo'n +2% tot +5% extra verkeer op de N207. De N207 is een provinciale weg met een belangrijke bereikbaarheidsfunctie voor Westergouwe, Gouda en de Krimpenerwaard. De meeste bebouwing staat op enige afstand van de weg. Verkeerstoenames ten gevolge van het Verkeerscirculatieplan zorgen daardoor niet tot grote toenames van geluid. Met name door ontwikkeling van Westergouwe neemt de verkeersintensiteit op de N207 en daardoor de geluidsproductie van deze weg toe. In sommige gevallen is een reconstructie conform de wet Geluidshinder (en straks de Omgevingswet) nodig.

   Wat betreft luchtkwaliteit zijn er momenteel geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde langs deze weg geconstateerd. De gemeente streeft ernaar de totale luchtkwaliteit van Gouda te verbeteren door minder autoverkeer, schoner autoverkeer en een betere doorstroming. De rotondes op de N207 worden aangepakt zodat de doorstroming van het verkeer verbetert, waardoor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen naar verwachting afneemt. Juist bij files en veel optrekken en afremmen stoten auto's veel emissies uit.

   De oversteekbaarheid van de N207 voor voetgangers en fietsers wordt nu soms als onveilig ervaren. Het kan soms lastig zijn om een gaatje te vinden in de verkeersstroom om op eigen houtje de N207 over te steken bij de huidige rotondes. Het plan is om de rotondes om te bouwen naar kruispunten met verkeerslichten, waarbij de voorrangssituatie dus geregeld wordt en voetgangers en fietsers door de verkeerslichten veilig kunnen oversteken. Daardoor neemt ook de (ervaren) verkeersveiligheid toe.

2. Uit geluidsonderzoek naar de effecten van het VCP, uitgevoerd door de omgevingsdienst Midden-Holland, blijkt dat er sprake is van een toename van geluidsproductie door verkeer op de N207, maar dat deze kleiner is dan +1,5 dB en dat de geluidsbelasting op de nabijgelegen woningen niet zorgt voor een overschrijding van de wettelijke grenswaarde. Zoals onder punt 1 ook beschreven is, zijn er geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde voor luchtkwaliteit gemeten, en kan het verbeteren van de doorstroming ook leiden tot minder uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Bovendien is de N207 in een redelijk open landschap gelegen waardoor er minder opbouw is van luchtverontreinigende stoffen, vergeleken met bijvoorbeeld straten binnen woonwijken. Voor de algehele gezondheid en leefbaarheid van Gouda is het daarom beter om verkeer te stimuleren over de N207 te rijden dan over straten dwars door woonwijken van Gouda heen.
3. De maximumsnelheid van de N207 is momenteel reeds 80 km/u, en dit blijft met het VCP ongewijzigd. Samen met de provincie is een zorgvuldig proces doorlopen om tot een gezamenlijke oplossing te komen voor het verbeteren van de doorstroming op de N207. Uit gezamenlijk en integraal onderzoek is naar voren gekomen dat het aanpassen van de rotondes naar kruispunten met verkeerslichten voor de lange termijn de beste oplossing is. Bij de aanleg van de verkeerslichten worden de nieuwste verkeerslichtregelinstallaties toegepast, waarmee het verkeer zo optimaal mogelijk afgewikkeld kan worden. Dubbele rijstroken op de N207 zijn niet wenselijk. Dit kost veel geld en ruimte, en lijken volgens de laatste inzichten voor de verkeersafwikkeling niet nodig. Provincie en gemeente bekijken momenteel wat de mogelijkheden zijn voor 2x2 rijstroken op de N457 tussen de A20 en het nieuwe kruispunt met Westergouwe. De N457 kent (in de toekomst) ook hogere verkeersintensiteiten dan de N207.
4. Op plekken waar de geluidsbelasting de wettelijke grenswaarden overschrijden neemt de gemeente samen met de omgevingsdienst en de provincie maatregelen om de geluidssituatie te verbeteren. De omgevingsdienst Midden-Holland heeft onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van het Verkeerscirculatieplan. Daaruit blijkt dat er door het VCP geen substantiële geluidseffecten optreden (geluidseffecten zijn kleiner dan +1.5dB), en dat de geluidsbelasting op de omliggende woningen onder de voorkeursgrenswaarde blijft.
5. De wijk Westergouwe wordt ingericht conform het stedenbouwkundige plan dat in 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad. Een groot aantal wegen binnen Westergouwe wordt ingericht als 30 km-wegen. Enkel de centrale ontsluitingsweg door Westergouwe heen is voorzien als 50km-weg. Een 50 km-weg kan veilig ingericht worden, het is bij een goede inrichting niet nodig alle wegen 30 km/u te maken. Juist in een nieuwbouwwijk is er de mogelijkheid om wegen optimaal veilig in te richten. De Burgemeester van Dijkesingel is dan ook voorzien als 50 km/u weg. Fietsers zijn hier fysiek gescheiden van het autoverkeer en rijden op een breed en comfortabel vrijliggend fietspad. Oversteeklocaties over deze weg kunnen goed opgezet worden met een veilige weginrichting.
6. Sluipverkeer door Westergouwe is niet wenselijk. Sluipverkeer zou kunnen optreden als de reistijd door Westergouwe korter is dan de reistijd over de N207. Dit wordt voorkomen door de doorstroming op de N207 te verbeteren en ook de maximumsnelheid van de N207 op 80 km/u te houden. Daardoor is de route via de N207 sneller dan door Westergouwe heen. Wij achten de kans op sluipverkeer door Westergouwe dan ook klein. Wel is het belangrijk de verkeerssituatie te monitoren en tijdig in te grijpen mocht er wel sprake zijn van substantieel sluipverkeer. Dit is onderdeel van het monitorings- en evaluatieplan.

2.1.2 Zienswijze van de bedrijf X aan de Provincialeweg

Samenvatting

1. Indiener vindt de benaming van het plan (Verkeerscirculatieplan Gouda) niet passend, omdat er een aantal toekomstige plannen op het grondgebied van de gemeente Zuidplas liggen, zoals het gewenste station aan de spoorlijn Gouda- Alphen aan de Rijn. Dit geldt ook voor de transfer-hub die op de kaart is aangegeven.
2. Indiener is van mening dat de aangegeven fietsroute die over de spoorlijn Rotterdam- Gouda ter hoogte van de Vijfde Tochtweg in Zuidplas loopt, niet haalbaar is. Dit omdat deze spooroverweg zeer recent is opgeheven door ProRail, hetzelfde geldt ook voor de gewenste wandelroute nabij de Vijfde Tochtweg, die met een pijl op de kaart is aangegeven, maar dit is een particuliere weg en ook bij deze weg is de spooroverweg net opgeheven. Indiener pleit voor het aanpassen van deze kaarten.

3. Indiener stelt dat het verkeer op de N457 / N207 de afgelopen jaren sterk is toegenomen, vooral nadat de rondweg naar de Krimpenerwaard in gebruik is genomen en ook doordat Westergouwe steeds meer bewoners krijgt. Indiener ziet al dagelijks files op de N207 en de N457. Indiener vraagt zich af of bij het vervangen van rotondes door verkeerslichten op de N207 en N457, inclusief een nieuw kruispunt voor Westergouwe op de N457, er niet te veel verkeerslichten op een korte afstand tot elkaar komen te liggen als de bestaande lichten bij de N457/A20 worden meegeteld. Indiener vraagt zich af of dan 80 km/u nog wel passend is bij deze N weg. Indiener pleit voor het aanpassen van deze snelheid aan de nieuwe inrichting van deze weg, om zo de verkeersveiligheid niet te laten verslechteren en de geluidsbelasting van de weg op aangrenzende woningen binnen de normen te laten blijven.
4. Indiener verzoekt om duidelijkheid in het VCP te geven over de plannen van de verdubbeling van de N457 tussen rotonde N207/N457 tot de A20.
5. Indiener vindt de veronderstelling in het VCP dat de verkeerstoename op de N457 tussen de 1 en 3% zal zijn in de nabije toekomst, discutabel. Mede op grond van ruimtelijke ontwikkelingen in deze regio zal de verkeersdruk bijzonder groot gaan worden op deze N wegen. Indiener wijst hierbij op de verdere uitbreiding van Gouwepark en de ontwikkelingen in Westergouwe en het mogelijke nieuwe station op spoorlijn Gouda/ Alphen aan de Rijn. Indiener vraagt zich af of deze ontwikkelingen wel zijn meegenomen in het plan.
6. Indiener vraagt specifiek aandacht voor zijn bedrijf. Deze heeft nu twee aansluitingen, een op de N207 welke wordt gebruikt door alle verkeersbewegingen ten behoeve van de zorgboerderij en een op de N457 die wordt gebruikt voor al het landbouw/oogstverkeer/vrachtverkeer ten behoeve van het melkveebedrijf. Beide bestaande ontsluitingen zijn voor indiener erg belangrijk, en nu al lastig om te gebruiken in de spits. Indiener verzoekt de gemeente dan ook om bij de verdere uitwerking van de plannen naar detailniveau, rekening te houden met deze uitritten, op een zodanig manier dat er op een veilige manier gebruik gemaakt kan worden voor nu als ook in de toekomst. Punt van aandacht hierbij is dat landbouwtractoren meer tijd nodig hebben om op te trekken dan een personenauto.

Reactie

1. Bedankt voor uw zienswijze en betrokkenheid. De gemeente heeft inderdaad alleen zeggenschap over het eigen grondgebied. De maatregelen van het Verkeerscirculatieplan vallen nagenoeg allemaal binnen de eigen gemeentegrenzen, op de enkele na die u beschrijft. Gezien de potentie van een nieuw treinstation om de OV-bereikbaarheid van de woonwijk Westergouwe -maar ook die van het nieuwe Vijfde Dorp- te verbeteren, is er vanuit de gemeenten Gouda en Zuidplas de nadrukkelijke ambitie om zich in te zetten voor een nieuw station langs deze lijn. Een treinstation is geen investering die de gemeente alleen kan dragen en hiervoor is ook steun nodig van de provincie, het Rijk en onze buurgemeenten. Om deze ambitie waar te maken is de gemeente ook in overleg met deze andere partijen.
2. De kaarten verbeelden het toekomstige wensbeeld voor de toekomstige verkeersstructuur van Gouda en de verbindingen met de omliggende gemeenten. De ambitie van de gemeente Gouda is om de fietsroutes met de omliggende gemeente te versterken. In dat kader lopen momenteel diverse projecten in samenwerking met het rijk, de provincie en de buurgemeenten om dergelijke regionale fietsroutes vorm te geven. Op de langere termijn is het wenselijk om ook de fietsroutes naar de gemeente Zuidplas te versterken, ook vanuit de zuidwesthoek van Gouda. De route via de Vijfde Tochtweg is daarbij een potentieel tracé voor deze fietsroute. Voor deze fietsroute zijn er nog geen concrete plannen, maar met deze ingetekende route willen we wel de ambitie van Gouda op de kaart zetten. Bij de nadere uitwerking van de regionale fietsroute tussen Gouda Zuidwest en de gemeente Zuidplas zullen de mogelijke tracés voor de fietsroute nader onderzocht worden. Hetzelfde geldt voor de wandelroute, het is wel de wens van de gemeente om ook de wandelroutes te versterken, maar er is voor deze wandelroute nog geen lopend project of financiering. Met deze kaart wordt wel de ambitie van de gemeente op dit vlak uiteengezet.
3. Het verkeer op de N207 en N457 is de afgelopen jaren inderdaad toegenomen, en zal verder blijven toenemen naar de toekomst door onder meer de woningbouwontwikkeling van Westergouwe. In dat kader is ook onderzocht hoe de doorstroming op de N207 en N457 verbeterd kan worden, zodat in de toekomst het verkeer vlotter kan doorrijden. Dit onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met de provincie die beheerder is van deze wegen. Uit het onderzoek blijkt dat er verkeerslichten worden gerealiseerd om de doorstroming te verbeteren. Uit berekeningen met verkeersmodellen blijkt dat verkeerslichten in de toekomst voldoende in staat zijn om het verkeer vlot af te wikkelen. Daarbij is gerekend met de toekomstige verkeersintensiteiten na realisatie van Westergouwe en nadere

ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. De verkeerslichten komen op geruime afstand van elkaar te staan. Bij een kortere afstand kunnen verkeerslichten ook op elkaar worden afgestemd, zodat ondanks de korte afstand het verkeer wel vlot kan worden afgewikkeld. De maximumsnelheid op deze wegen blijft 80 km/u, behalve bij de kruispunten waar de snelheid naar 50 km/u wordt teruggebracht.

4. De N457 kent een hogere verkeersdruk dan de N207. De gemeente is dan ook voorstander van het verbreden van de N457 naar 2x2 rijstroken tussen de A20 en rotonde richting 't Weegje. Deze capaciteitsuitbreiding kost veel geld en kan de gemeente niet dragen. Daarom is de gemeente in gesprek met de provincie om deze weg aan te pakken. De provincie onderschrijft de problematiek op de N207 en N457. De gemeente verwacht binnen afzienbare tijd bestuurlijke afspraken te maken met de provincie over de aanpak van de N207 en N457.
5. Alle verkeersberekeningen zijn gebaseerd op de referentiesituatie in 2030, waarbij in en rond Gouda ruimtelijke ontwikkelingen (zoals realisatie van Westergouwe) hebben plaats gevonden. Deze ontwikkelingen zijn dus meegenomen in de verkeersanalyses. De effecten die zijn beschreven op de kaart waar u naar verwijst betreffen uitsluitende de effecten van het VCP ten opzichte van de referentiesituatie 2030. In 2030 rijdt er inderdaad meer verkeer op de N207 en N457 en dit is meegenomen in deze referentiesituatie.
6. De wijze van ontsluiting van uw bedrijf zal meegenomen worden in de nadere uitwerking van de maatregelen aan de N457 en de N207.

2.1.3 Zienswijze van bewoners van de Provincialeweg, Moordrecht

Samenvatting

1. Indieners zijn geschrokken van het feit dat er plannen zijn gemaakt over de N207, waarbij een streep over hun perceel gaat, en zij hierover niet rechtstreeks zijn benaderd en eisen hiervoor een excuses en een verklaring
2. Indieners zijn het niet eens met de plannen voor plaatsing verkeerslichten ipv een rotonde op de kruising N457/N207, want er horen ten minste twee ingangen naar de nieuwe wijk (Westergouwe) gemaakt te worden op de N457 tussen snelweg en rotonde, of een nieuwe weg aangelegd te worden over het weiland achter de nieuwe wijk van de N457 tot de minigolf.

Reactie

1. Het VCP is een plan op hoofdlijnen en schetst de contouren en maatregelen die nodig zijn om bij te dragen aan gemeente brede doelstellingen en ambities. De verschillende maatregelen zullen nader worden uitgewerkt, waarbij ook gesproken gaat worden met omgevingspartijen. U krijgt alsnog alle gelegenheid om mee te denken en in te spreken bij de nadere uitwerking van plannen. Wat betreft het Verkeerscirculatieplan is een uitgebreid participatietraject doorlopen, waar ook deze zienswijzeprocedure onderdeel van uitmaakt.
2. We begrijpen uw zorg. De beoogde maatregelen aan de N207 en N457 zijn zorgvuldig doorgerekend met verkeersmodellen. Er heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden in samenwerking met de provincie naar de ontsluiting van Westergouwe en de huidige verkeersproblematiek op de provinciale wegen. Uit deze verkeersanalyses blijkt dat de ontsluiting van Westergouwe op de N457 en op de N207 voldoende is voor een goede bereikbaarheid van de woonwijk. Een extra kruispunt op de N457 is niet wenselijk vanwege de doorstroming van het autoverkeer, de N457 vervult een belangrijke bereikbaarheidsfunctie voor Gouda en de Krimpenerwaard, waarvoor een goede doorstroming belangrijk is.

2.1.4 Zienswijze van een bewoner van de Provincialeweg

Samenvatting

1. Indiener is zich bewust dat de huidige situatie van het verkeer op de N207 enige aanpassing verdient.
2. Indiener stelt dat de afgelopen jaren het (vracht)verkeer op de N207 en N457 de afgelopen jaren drastisch is toegenomen. Zeker na aanleg van de Zuidwestelijke randweg en de start van het realiseren van Westergouwe.

3. Indiener heeft grote zorgen bij het vervangen van de Eurotonde door een kruispunt met verkeerslichten. Indiener wil weten hoe in het plan rekening is gehouden met de ontsluiting van het perceel van Indiener op de N207.
4. Indiener vraagt wat wordt gedaan aan de snelheid op de N207, want nu wordt al erg hard gereden vanaf de Julianasluis richting de Eurotonde. Indiener vreest dat er bij verkeerslichten in plaats van een rotonde alleen maar harder wordt gereden.
5. Indiener vraagt hoe in het plan bedacht is om de plek van de rotonde een kruispunt met stoplichten en meerdere voorsorteerstroken in te passen. Indiener vreest dat de ruimte gezocht wordt richting zijn perceel. De huidige aansluiting die in 2019 is aangepast en aangelegd i.v.m. de verlegging van het fietspad is al steiler tegen het dijklichaam aan gelegen dan voorheen. Het nog verder inkorten van deze inrit ziet indiener niet als een optie.
6. Indiener verwacht overlast te krijgen van het licht van de verkeerslichten als het kruispunt dichterbij komt te liggen.
7. Indiener verwacht problemen op het traject N207 richting de Krimpenerwaard bij afsluiting van de Nieuwe Veerstal. Als er problemen zijn met de Gouderaksebrug (wat in het verleden al meermaals is gebeurd), dan kan verkeer geen kant meer op. Ook wordt de Zuidwestelijke randweg als sluiproute gebruikt bij problemen op de A20/A12 wat resulteert in nog meer verkeer.

Reactie

1. Bedankt voor uw zienswijze en betrokkenheid. Wij onderschrijven de verkeersproblematiek op de N207, en hebben maatregelen opgenomen om de doorstroming op de N207 te verbeteren.
2. Het aantal verkeersbewegingen op de N207 is de afgelopen jaren toegenomen, en zal ook de komende jaren toename door onder meer de ontwikkeling van Westergouwe. De gemeente en provincie zijn zich daar goed bewust van, en hebben dan ook onderzoek gedaan naar hoe de N207 verbeterd kan worden. Gemeente en provincie zijn voornemens hier maatregelen voor te treffen.
3. Hoe rekening wordt gehouden met de aansluiting van uw perceel is onderdeel van de nadere uitwerking van de maatregelen aan de N457 en N207. In de nadere uitwerking van deze maatregelen zal ook met omgevingspartijen zoals omwonenden gesproken gaan worden over de plannen. Zaak voor de gemeente is allereerst om binnen afzienbare tijd met de provincie bestuurlijke afspraken te maken over de aanpak van de N207 en N457.
4. In de huidige plannen blijft de maximumsnelheid op de N207 gehandhaafd op 80 km/u. De N207 is een regionale stroomweg waar een maximumsnelheid van 80 km/u passend is. Hiermee wordt ook gestimuleerd dat verkeer zoveel mogelijk van deze wegen gebruik maakt en niet door de bebouwde kom (zoals door Westergouwe of door Gouda heen) gaat rijden. Bij stelselmatig te hard rijden zal de gemeente bij de provincie aandringen op maatregelen om de maximumsnelheid meer af te dwingen. De provincie is wegbeheerder van deze weg, maar het Openbaar Ministerie gaat over de handhaving van de snelheid.
5. In het VCP is geen uitwerking gemaakt van de inpassing van dit kruispunt. Dat is onderdeel voor de nadere uitwerking door de provincie in samenspraak met de gemeente Gouda. In de nadere uitwerking van deze maatregelen zal ook met omgevingspartijen zoals omwonenden gesproken worden over de inpassing.
6. Uw zorg krijgt aandacht bij de nadere uitwerking van deze maatregelen.
7. Voor de Nieuwe Veerstal voorzien we allereerst een pilot om eerst in de praktijk te beproeven wat de verkeerseffecten zijn van het autoluw maken van dit gebied. De pilot zal gemonitord en geëvalueerd worden, bij een positief resultaat zal pas overgegaan worden op een definitieve invoering. Onderdeel van de pilot en de evaluatie is ook de robuustheid van het wegennet in geval van incidenten zoals storingen aan de brug. Uw punt nemen we mee naar de nadere uitwerking van de pilot en het monitorings- en evaluatieplan.

2.1.5 Zienswijze van een bewoner van de Provincialeweg

Samenvatting

1. Indiener is zich bewust dat voor de huidige situatie op de N207/N457 tijdig maatregelen nodig zijn om de toekomstige verkeersafhandeling aan te kunnen.
2. Indiener vraagt aandacht voor het feit dat een aantal aanpassingen in het plan van invloed zijn of op grondgebied van gemeente Zuidplas liggen. Graag had indiener als direct omwonende in een eerder stadium benaderd of tenminste geïnformeerd willen worden.

3. Indiener constateert dat in het wensbeeld wandelen als fietsen nieuwe verbindingen staan ingetekend, welke in het plan direct naast onze percelen zullen aansluiten over de ringvaart heen. Indiener wil graag weten waar en hoe deze verbinding bedacht is en wat voor invloed dit heeft op de bestaande situatie
4. Indiener constateert dat in het wensbeeld OV ter hoogte van zijn perceel een (indicatieve) transfer-hub is aangegeven en is ook gewenste station aan de spoorlijn Gouda-Alphen ad Rijn in deze omgeving gepland. Indiener wil graag weten wat voor invloed dit heeft op de directe leefomgeving. Indiener merkt op dat dit ook plaatsvindt op grondgebied van de gemeente Zuidplas
5. Indiener vraagt zich af of het wenselijk is om diverse kruispunten met verkeerslichten achter elkaar te hebben, als bestaande rotondes worden vervangen door verkeerslichten en of dit juist niet leidt tot overlast. Indiener ziet graag dat de inrichting van de situatie wordt aangepast om de verkeersveiligheid niet te laten verslechteren en om de geluidsbelasting van de weg t.o.v. de aangrenzende woningen binnen de normen te houden.
6. Indiener wenst duidelijkheid over de mogelijkheid voor een dubbele rijbaan op de N457 tussen de A20 en 't Weegje
7. Indiener vindt de stelling dat de verkeerstoename op het reeds benoemde traject verwacht wordt op 1 tot 3% erg laag ingeschat. Als indiener de verkeerstoename van de afgelopen jaren bekijkt en meeneemt dat er diverse ontwikkelingen in onze omgeving gepland staan voor de komende jaren die van invloed zijn op de verkeersdrukte, dan is onze verwachting dat de werkelijke toename vele malen groter is. Denk hierbij aan de verdere uitbreiding Gouwepark, een mogelijk station aan de spoorlijn Gouda-Alphen a/d Rijn, het geplande “5e dorp op grondgebied van de gemeente Zuidplas. Indiener vraagt zich af of deze ontwikkeling ook meegenomen zijn in de aannames die nu gedaan zijn.
8. Indiener is erg bezorgd over met name de aanleg van het kruispunt ter vervanging van deze rotonde en de eventuele verdubbeling van de N457. Indiener wil graag weten wat de invloed hiervan is op zijn perceel. Indiener wil ook weten wat de toenemende verkeersdruk betekent voor de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Indiener verzoek de gemeente om de direct aanwonenden al in een vroeg stadium te betrekken bij de verdere uitwerking van de plannen op detailniveau.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze en betrokkenheid. De gemeente is hier zich van bewust, en werkt samen met de provincie om de verkeersdoorstroming op deze wegen aan te pakken.
2. Het VCP is een plan op hoofdlijnen en schetst de contouren en maatregelen die nodig zijn om bij te dragen aan gemeente brede doelstellingen en ambities. De verschillende maatregelen zullen nader worden uitgewerkt, waarbij ook gesproken gaat worden met omgevingspartijen. U krijgt alsnog alle gelegenheid om mee te denken en in te spreken bij de nadere uitwerking van plannen. Wat betreft het Verkeerscirculatieplan is een uitgebreid participatietraject doorlopen, waar ook deze zienswijzeprocedure onderdeel van uitmaakt.
3. De wensbeelden schetsen de ambitie voor de lange termijn. De ambitie van de gemeente is om naar alle omliggende buurgemeenten aantrekkelijke en snelle fietsroutes te hebben. Eén van de lange termijn ambities is een fietsroute in westelijke richting. Op dit moment zijn er echter nog geen concrete plannen of uitwerkingen van deze fietsroute. Met de ingetekende fietsroute in het wensbeeld wil de gemeente wel laten zien dat er ambities zijn om de regionale fietsverbindingen te verbeteren. Bij de nadere uitwerking van fietsroutes zal goed gekeken moeten worden naar het exacte tracé en dient een afweging plaats te vinden van de benodigde maatregelen die nodig zijn om fietsroutes te realiseren.
4. De gemeente is voorstander van een nieuw treinstation om de OV-bereikbaarheid van Westergouwe te verbeteren. We zijn dan ook in gesprek met de provincie en de buurgemeenten om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een nieuw treinstation. Hoe een nieuw treinstation wordt ingepast in de omgeving en wat de effecten zijn, is nog niet uitgewerkt en dus nog niet bekend. Er zal eerst zicht moeten zijn op voldoende steun voor deze ambitie bij provincie en mogelijk het Rijk om een nieuw treinstation mogelijk te maken en verder uit te werken.
5. Uit verkeersanalyses blijkt dat het prima mogelijk is om de rotondes te vervangen voor verkeerslichten op deze onderlinge afstand en dat de doorstroming op de N207 daardoor sterk verbetert. In de verdere uitwerking van de maatregelen aan de N457 en N207 zullen de omgevingseffecten nader in beeld gebracht moeten worden, waarbij u als omgevingspartij uiteraard betrokken en geïnformeerd wordt.

6. De N457 kent een hogere verkeersdruk dan de N207. Om de doorstroming te verbeteren op beide wegen is de gemeente voorstander van een capaciteitsuitbreiding van de N457 naar 2x2 rijstroken. Deze weg is echter van de provincie, en daarom is de gemeente in overleg met de provincie om de verkeerssituatie hier te verbeteren. De N457 en N207 hebben namelijk een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van Gouda en de Krimpenerwaard.
7. De geschetste verkeerstoename van 1-3% is het effect van enkel het aanpakken van de randwegen en is bepaald ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. In de referentiesituatie van 2030 is daartoe een verkeerstoename op de N207 en N457 opgenomen ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersintensiteiten op de N207 en N457 zullen als gevolg van autonome en ruimtelijke ontwikkelingen de komende jaren verder toenemen (ook zonder invoering van het VCP). Het grootste verkeerseffect is te verwachten door realisatie van Westergouwe, maar ook andere ruimtelijke ontwikkelingen in de regio zijn meegenomen in de analyses met het regionale verkeersmodel van Midden-Holland.
8. De gevolgen voor uw perceel en de omgevingseffecten van deze maatregelen dienen door de provincie samen met de gemeente nader uitgewerkt en onderzocht te worden. In deze nadere uitwerking zal ook het gesprek met omgevingspartijen (zoals omwonenden) aangegaan worden.

2.1.6 Zienswijze van bewoners van de Provincialeweg

Samenvatting

1. Indieners tekenen bezwaar aan tegen elke verandering dan wel aanpassing van de N207 die voorkomt uit het VCP omdat de huidige informatie incompleet is, zodat niet inzichtelijk is welke gevolgen de bedachte maatregelen hebben. Hierdoor is geen doordachte en onderbouwde zienswijze in te dienen.
2. Indieners stellen dat voor het Verkeerscirculatieplan wordt gerekend met een verkeerssituatie tot 2030. Elke aanpassing in het wegennet wordt door overheidsinstanties vanuit kostenperspectief berekend naar de situatie voor 15 jaar. Indieners vragen af hoe dat te rijmen is met elkaar.
3. Indieners hebben vragen bij hoe de ontwerpen van de nieuwe kruispunten er uit zien en wat de effecten zijn qua geluid, trillingen, belastingen, fijnstof op de woningen die direct aan de N207 staan.
4. Indieners hebben vragen over de toekomstige aansluitingsmogelijkheden als fietspaden langs de N207 gaan vervallen.
5. Indieners vragen waar informatie over gesprekken met de PZH over N207 terug te vinden zijn. Als directe bewoners zijn Indieners niet betrokken door enige partij hierin.
6. Indieners vragen om een onderbouwing van de claim dat de N457 een 2x2 weg wordt, en de N207 een 2x1 baansweg blijft.
7. Indieners vragen zich af hoe de verwachte verkeerstoename van 2-5% op de N207 te rijmen is met de toename van het aantal woningen in de regio.
8. Indieners vragen zich af met welke toekomstige bouwprojecten (zoals het vijfde dorp in Zuidplas) rekening is gehouden in de plannen en de effecten hiervan op het aantal vervoersbewegingen op de N207.

Reactie

1. De N207 en N457 hebben een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van Gouda en de Krimpenerwaard. Zelfs tijdens de Corona-crisis is er op deze wegen sprake van filevorming en vertraging. Om de bereikbaarheid te verbeteren en in de toekomst bij meer verkeer op peil te houden zijn maatregelen nodig. Los van het VCP is samen met de provincie onderzocht hoe de doorstroming verbeterd kan worden. De maatregelen die hier uit volgen zijn opgenomen als vertrekpunt voor het VCP. Bij de uitwerking van de maatregelen wordt ook het gesprek met de omgevingspartijen aangegaan. Er komt dus nog alle gelegenheid om mee te denken en in te spreken op deze plannen.
2. De verkeersanalyses van de N207 die samen met de provincie zijn uitgevoerd zijn ook gedaan voor de verkeerssituatie in 2040, om zo goed zicht te hebben op de toekomstbestendigheid van maatregelen. Ook in de nadere uitwerking van maatregelen zal ook verder vooruitgekeken worden, met name voor maatregelen aan de hoofdwegen.

3. De effecten op de omgeving zijn nog niet bekend. Deze effecten worden door de provincie in samenspraak met de gemeente in een nadere uitwerking onderzocht en met omgevingspartijen besproken.
4. De inrichting van het fietsnetwerk en de aansluitingen zijn onderdeel van de nadere uitwerking van deze maatregelen. In de nadere uitwerking worden omgevingspartijen geïnformeerd en betrokken.
5. Op dit moment is er nog geen informatie te vinden op de provinciale website. Wij hebben de provincie verzocht dit zo spoedig mogelijk te doen. Naar verwachting volgt dit na de zomer.
6. De gemeente is voorstander van een 2x2 rijstoken N457 en 2x1 N207. De gemeente hoopt binnenkort bestuurlijke afspraken te maken met de provincie om de verkeersproblematiek op de N457 en N207 aan te pakken, en tot een toekomstbestendige weginrichting te komen met oog voor de omgeving. Deze maatregelen zijn dus nog niet bestuurlijk vastgesteld, maar zijn wel belangrijk om de bereikbaarheid van Gouda te verbeteren. Zonder maatregelen neemt de vertraging op deze wegen in de toekomst verder toe.
7. De geschetste verkeerstoename van 2-5% is het effect van het Verkeerscirculatieplan ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. In de referentiesituatie van 2030 is een verkeerstoename op de N207 en N457 opgenomen ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersintensiteiten op de N207 en N457 zullen als gevolg van autonome en ruimtelijke ontwikkelingen de komende jaren verder toenemen (ook zonder invoering van het VCP). Het grootste verkeerseffect is te verwachten door realisatie van Westergouwe, maar ook andere ruimtelijke ontwikkelingen in de regio zijn meegenomen in de analyses met het regionale verkeersmodel van Midden-Holland.
8. Ja, in alle verkeersanalyses wordt rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen in Gouda en de regio. De ontwikkeling van het vijfde dorp is hierin meegenomen. Met het regionale verkeersmodel Midden-Holland zijn op basis van alle ruimtelijke en autonome ontwikkelingen prognoses gemaakt van de toekomstige verkeerssituatie, zodat bij het plannen en afwegen van maatregelen rekening wordt gehouden met een veranderende verkeerssituatie.

2.1.7 Zienswijze van bewoners van de Provincialeweg

Samenvatting

1. Indieners hebben gemengde gevoelens bij het VCP, omdat hun woning op 13 meter afstand tot het asfalt van de N207 ligt.
2. Indieners vinden het bijzonder dat het VCP uitgaat van een beperkte groei op de N207, omdat alle wegen in Gouda minder autovriendelijk worden gemaakt en het enige alternatief, de N207, groeit met maar enkele procenten. Indiener ziet graag de rekensom van het totale aantal auto's op doorreis door Gouda nu en straks.
3. Indieners verwachten dat door het verbeteren van de doorstroming op de N207 deze veel aantrekkelijk wordt voor verkeer uit Krimpenerwaard, dat normaal via Krimpen aan de Ijssel en de Algerabrug. Hierdoor raakt de N207 opnieuw verstopt, dus het is dweilen met de kraan open.
4. Indieners stellen dat de genoemde groei van auto's zou worden gecompenseerd door stiller asfalt, maar indiener merkt daar niets van.
5. Indieners hebben de ervaring dat het bijna niet meer mogelijk is om de N207 vanuit het perceel op te rijden. Wachttijden lopen op tot meerdere minuten. Agressie van het overige verkeer bij afremmen, dan wel wachten op een mogelijkheid om het perceel op te rijden komen ook met grote regelmaat voor.
6. Indieners ervaren een ongelijke behandeling van de geluidshinder. Op vergelijkbare locaties op andere provinciale wegen is de snelheid in omgeving van de woonhuizen gereduceerd om het geluidsniveau aanvaardbaar te maken. Indieners komen in onderzoeken van de provincie boven de gestelde grenzen, maar er zijn geen acties naar indieners toe om het geluidsniveau te verminderen door maatregelen bij de bron (snelheid, soort asfalt) dan wel aan woning getroffen.
7. Indieners vrezen dat door het plaatsen van een verkeerslichteninstallatie aan weerszijden van het wegvak voor hun woning, bij iedere keer groen licht een gevoel van de start van de TT te krijgen. Uit voorlichting is inmiddels begrepen dat er meerdere opstelstroken komen, maar de weg niet integraal meer rijstroken krijgt. Dat resulteert in snel optrekken om nog net dat voertuig uit de andere rijbaan voor te zijn. Met de huidige rotonde verandert de volgorde niet van de voertuigen en is dit effect dus veel minder.
8. Indieners vrezen voor meer fijnstof door meer voertuigen, waar geen maatregelen voor getroffen worden om hen daarvoor te beschermen.

9. Indieners begrijpen dat de gemeente de stad autoluw wil maken, en hopen dat de gemeente hun belangen even zwaar weegt als van iedere andere bewoner.
10. Indieners denken dat het opvoeren van de capaciteit van rotonde 't Weegje en Eurotonde de turborotonde op het Sluiseiland de nieuwe bottleneck wordt. Indieners verwachten geen betere doorstroming door de maatregelen aangezien deze locatie ongewijzigd blijft.
11. Indieners vrezen dat het woonplezier minder wordt, omdat de weg dichter bij de voorgevel en tuin komt te liggen.
12. Indieners stellen dat de N207 op en naast een veendijk ligt die straks de gehele woonwijk Westergouwe met zijn inwoners moet beschermen tegen het water uit de Ringvaart. Reeds nu is bij bepaalde zware voertuigen te voelen wat de dijk te lijden heeft. In huis gaan de lampen heen en weer bij zo'n passage. Meer voertuigen maken de dijk door de extra trillingen snel instabieler.
13. Indieners hebben reeds meerdere malen mogen ervaren wat er gebeurt als bijvoorbeeld het Gouwe-aquaduct of de A20 tussen Moordrecht en afslag Gouda is afgesloten. De N207 loopt dan helemaal vol als enige overgebleven oost-west route aansluitend op de A20. Een ongeluk op de N207 geeft zo mogelijk nog meer chaos: een goed alternatief is er niet dus worden verkeersluwe routes ineens hoofdverkeersaders. Gezien ook het aantal hulpvoertuigen wat op dit stuk voorzien van licht en geluidssignalen (ook 's nachts) voorbij vliegt, is deze weg cruciaal in hun verbindingen en niet geschikt voor meer verkeersdruk met bijbehorende stremmingen
14. Indieners pleiten ervoor om landbouwverkeer niet te weren, maar dat de gemeente proactief wel de geschikte routes aangeeft. Dit voorkomt dat deze verkeersdeelnemers richting grote wegen worden geleid waar ze niet mogen komen.
15. Indieners voelen zich erg benadeeld door de plannen van de gemeente Gouda. Indieners kwamen er bij toeval achter dat er informatieavonden worden georganiseerd terwijl de oplossing naast het huis van indieners ligt. Indieners missen hier een voorkomende gemeente die hun goed informeert, serieus neemt als bewoner en de belangen vertegenwoordigt. Indieners hebben nog geen plan mogen inzien behalve een plaatje met een ingetekend verkeerslicht in het verkeersplan.
16. Indieners stellen dat in het webinar terloops werd genoemd dat er gedacht wordt over onteigening. Indieners zijn zeer verbaasd om op deze manier het eigendom benoemd te horen.
17. Indieners willen erop wijzen dat de vertegenwoordiging vanuit de woonwijk Westergouwe blijkbaar niet gelukt is. In de verslagen zien indieners iemand benoemd, die er niet bij is geweest en hen niet bekend is. Indieners voelen zich niet gehoord.
18. Indieners verzoeken de gemeente te informeren over de echte impact voor hen. Met vragen als Hoe gaat het eruit zien? Hoe zij de toekomst mogen gaan zien, met ons woongenot, gezondheid en rust in gedachten. De gebrekkige informatie die indieners tot op heden hebben ontvangen zorgt voor slapeloze nachten en een gevoel dat er over hen beslist wordt. Indieners voelen zich het afvoerputje van het probleem van de gemeente Gouda

Reactie

1. We begrijpen uw zorgen. In de nadere uitwerking van de maatregelen zullen de effecten en consequenties voor de omgeving in beeld worden gebracht door de provincie in samenspraak met de gemeente. Ook zullen in de nadere uitwerking gesprekken worden gevoerd met omgevingspartijen zoals omwonenden om ook de inpassing en effecten van maatregelen te bespreken.
2. De geschetste verkeerstoename van 2-5% is het effect van het Verkeerscirculatieplan ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. In de referentiesituatie van 2030 is een verkeerstoename op de N207 en N457 opgenomen ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersintensiteiten op de N207 en N457 zullen als gevolg van autonome en ruimtelijke ontwikkelingen de komende jaren verder toenemen (ook zonder invoering van het VCP). Het grootste verkeerseffect is te verwachten door realisatie van Westergouwe, maar ook andere ruimtelijke ontwikkelingen in de regio zijn meegenomen in de analyses met het regionale verkeersmodel van Holland-Rijnland.
3. Een betere doorstroming op de N207 en N457 kan een verkeersaantrekkende werking hebben. Dit effect is meegenomen in de verkeersanalyses die zijn uitgevoerd met het regionale verkeersmodel. De verkeersaantrekkende werking is beperkt, omdat de Algerabrug op grote afstand is gelegen van de N207 en de N207 in veel gevallen geen aantrekkelijk alternatief zal zijn. De grootste verkeerstoename op de N207 komt door de ontwikkeling van Westergouwe. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken zijn aanpassingen aan de N207 nodig.
4. Het toepassen van stil asfalt is een geluidmitigerende maatregel als blijkt dat een weg te veel geluidshinder veroorzaakt. In de nadere uitwerking van de maatregelen aan de N207 en N457 wordt

geluidsonderzoek gedaan om de geluidsituatie te beoordelen en te bepalen of geluidmitigerende maatregelen nodig zijn.
5. Uw aandachtspunt wordt meenomen in de nadere uitwerking van de maatregelen.
6. Uw aandachtspunt wordt meenomen in de nadere uitwerking van de maatregelen. Door geluidsonderzoek wordt de geluidssituatie beoordeeld en wordt bepaald of maatregelen nodig zijn. Daarbij dient voldaan te worden aan de Wet Geluidhinder.
7. De geluidseffecten van de wegaanpassingen zullen in beeld worden gebracht in de nadere uitwerking.
8. De effecten op de lokale luchtkwaliteit door de aanpassingen worden in beeld gebracht in de nadere uitwerking van deze maatregelen. In het onderzoek naar de gemeentebrede effecten van het VCP op de luchtkwaliteit, blijkt dat de luchtkwaliteit in de gemeente Gouda stadsbreed verbeterd en er nergens in de gemeente sprake is van overschrijding van de wettelijke normen.
9. Iedere inwoner is voor de gemeente gelijk, en zullen gelijk behandeld worden.
10. De turborotonde op het Sluiseiland heeft nu nog voldoende restcapaciteit om een extra verkeersvraag op te vangen, zo blijkt uit diverse verkeersberekeningen van de toekomstige situatie. Na opwaarderen van de kruispunten van de N207 bij Westergouwe, zullen als eerste de rotondes bij de Zuidwestelijke randweg tegen hun capaciteit aanlopen. Daarom zijn in het VCP ook maatregelen voorzien bij de rotondes van de Zuidwestelijke Randweg.
11. De omgevingseffecten van de weg worden in de nadere uitwerking in beeld gebracht en beoordeeld.
12. Bodemonderzoek is onderdeel van de nadere uitwerking om dergelijke effecten in beeld te brengen.
13. De robuustheid van de weg wordt verbeterd door de capaciteit van de kruispunten en een deel van de wegvakken te verbeteren. Voor nood- en hulpdiensten zullen er ook bij filevorming op de N207 en N457 calamiteitendoorsteken of voldoende ruimte moeten zijn om de bereikbaarheid op peil te houden. Realiteit is wel dat de N207 één van de weinige ontsluitingswegen naar de Krimpenerwaard en het zuidelijk deel van Gouda is. Bij incidenten elders zal verkeer via alternatieve routes gaan rijden. De N207 en N457 zijn juist bij uitstek wegen met een verkeersfunctie. Er kan beter meer verkeer over de N207 en N457 rijden dan over de wegen dwars door Gouda heen. Wel dient de leefbaarheid van omgeving van de N207 en N457 acceptabel te blijven.
14. In het VCP zijn nu geen maatregelen opgenomen voor landbouwverkeer. Wel wordt beoogd om de bewegwijzering voor doorgaand verkeer over de rand- en hoofdwegen te verbeteren. In navolging van het Verkeerscirculatieplan zal de gemeente ook het beleid omtrent groot en zwaar verkeer actualiseren met daarbij het VCP als kader, evenals de regionale afspraken omtrent zwaar en groot verkeer zoals landbouwvoertuigen. Er moeten voldoende routes zijn voor zwaar en groot verkeer over veilige wegen om de diverse bestemmingen te kunnen bereiken. Ook dient hinder in woonstraten zoveel mogelijk te worden voorkomen.
15. Voor de verschillende maatregelen die in het VCP zijn opgenomen worden nadere uitwerkingen gemaakt, en worden gesprekken gevoerd met omgevingspartijen.
16. Het woord onteigening is gebruikt in het kader van de maximale planning, wanneer de randwegen uiterlijk op orde zijn. Provincie en gemeente proberen zoveel mogelijk buiten gronden van particulieren te werken, en als dit onverhoopt niet lukt hierover in goed overleg met bewoners te gaan.
17. De gemeente heeft oog voor alle verschillende woonwijken en bewoners van Gouda. Zowel voor Westergouwe als voor geheel Gouda is het verbeteren van de doorstroming op de N207 belangrijk voor de bereikbaarheid. Het is jammer dat u zich onvoldoende vertegenwoordigt voelt, daarom is het goed dat u de tijd heeft genomen een zienswijze in te dienen.
18. De provincie en gemeente nemen contact op met alle betrokkenen om te bespreken wat de plannen op dit moment zijn.

2.1.8 Zienswijze van de bedrijf X aan de Fluwelensingel/ Middelblok)

Samenvatting

1. Indiener heeft belang bij een goede verkeerscirculatie, want maakt voor de exploitatie van het bedrijf veel vervoersbewegingen door Gouda en is ervaringsdeskundige.
2. Indiener pleit voor een zorgvuldiger overweging van de waarde van Gouda als verkeersknooppunt voor interlokaal en interregionaal verkeer, en de reikwijdte van het VCP uit te breiden van “stad in beweging” naar “stad als poort naar regio in beweging”.

3. Indiener vindt de capaciteitsverhogende maatregelen in het VCP op de randwegen (maatregelen 1 en 2) onvoldoende beschreven en onderbouwd met een zorgvuldige modellering of scenarioberekening, gezien zowel de huidige verkeersintensiteit op de randwegen en de te verwachten verhoging daarvan vanwege het VCP
4. Indiener concludeert dat de regionale en interregionale knooppunt functie van Gouda onvoldoende in overweging is genomen en dat de belangen van elke buiten Gouda gelegen belanghebbende ernstig worden geschaad. Volgens Indiener is in het VCP te veel gefocust op de binnenstedelijke problemen en het gebrek aan groen daar. In het VCP zijn alleen stedelijke belangen en behoeften benoemd, als het gaat om mobiliteit, stimuleren van voetgangers en fietsers. Ook worden alleen Goudse bedrijventerreinen genoemd en niet de bestemmingen en vertrekpunten buiten Gouda.
5. Indiener concludeert dat deze beperkte uitgangspunten onvoldoende recht doen aan de zuidelijk van Gouda gelegen bedrijven(terreinen) die voor hun enige noordelijke ontsluiting vanuit Krimpenerwaard afhankelijk zijn van verkeersbewegingen via Gouda. Dit betreft de ontsluiting naar het ziekenhuis, snelwegen en noordelijke bestemmingen op de doorgaande provinciale verkeersaders N207 en N228.
6. Indiener is van mening dat het refereren van wegbeheerder provincie Zuid-Holland om aanpassingen aan de randwegen te doen, niet volstaat om het gebrek aan zorgvuldigheid in het VCP tav de reikwijdte weg te nemen. Het VCP heeft directe gevolgen voor de provinciale wegen aan de rand van Gouda. De PZH heeft de benodigde capaciteitsverhogende maatregelen nog niet opgenomen in uitvoeringsprogramma's. De PZH laat de problematiek rond Westergouwe op de N207 volledig onderbelicht, maar heeft de focus alleen op het noordelijke stuk van de N207.
7. Indiener pleit ervoor dat Gouda de rol van trekker van de regio gaat vervullen als het gaat om het tegemoet treden van kansen en bedreigingen die haar en de rest van de regio wachten ook als het gaat om de afwikkeling van (vracht)verkeersbewegingen. Het versterken en behouden van de historische waarde van de Goudse binnenstad kan ook samen met het vervullen van de historische knooppunt functie voor vervoer van personen en goederen over weg en water. Juist de unieke ligging op routes oost-west en noord-zuid bood en biedt de kans tot het vervullen van die regionale functie en dat heeft Gouda als stad in het verleden ver gebracht.
8. Indiener gaat ervan uit dat de Fluwelensingel tweerichtingsverkeer blijft ter hoogte van Verdouw Gouda. Omrijden van de bezoekers om op locatie te kunnen komen acht indiener onwenselijk. Ook is er een bestaand parkeerprobleem op de Fluwelensingel die opgelost moet worden.
9. Indiener pleit voor het verbreden van de Zuidwestelijke randweg om de bereikbaarheid van o.a. Verdouw Gouda te verbeteren en geluidsoverlast tegen te gaan. Ook pleit indiener voor een nieuwe parallelweg voor wijk Westergouwe, om zo ook Krimpenerwaard en Lopikerwaard goed aangesloten te houden op de A20/A12.

Reactie

1. Het VCP draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Gouda door het verbeteren en versterken van de hoofd- en randwegen.
2. Het VCP houdt rekening met goede bereikbaarheid van Gouda voor buurtgemeenten en verder. Dit geldt naast de auto, ook voor de fiets en het openbaar vervoer. Aan de andere kant willen wij voorkomen dat Gouda wordt gebruikt voor doorgaand regionaal verkeer, omdat dit leidt tot diverse problemen in de stad zoals vermindering van leefbaarheid en verkeersveiligheid. De titel “stad in beweging” dekt wat ons betreft de lading.
3. Het VCP is een uitgebreid plan met een groot aantal maatregelen. Het verbeteren van de randwegen is een belangrijk onderdeel daarvan. Daar is in samenwerking met de provincie zorgvuldig onderzoek naar gedaan, en dit wordt na besluitvorming zorgvuldig nader uitgewerkt waarbij ook in meer detail ontwerpen en effecten met de omgeving gedeeld en besproken gaan worden.
4. De buurgemeenten van Gouda hebben ook profijt van het verbeteren van de randwegen, aangezien de doorstroming over deze wegen door de beoogde maatregelen ook voor hen verbetert. De verkeersanalyses zijn uitgevoerd met het regionale verkeersmodel Midden-Holland waarin de verkeersbewegingen over een groot gebied gemodelleerd worden. Daarmee zijn ook alle verkeersbewegingen in de buurgemeenten in beeld en alle verkeersbewegingen met herkomsten en bestemmingen buiten de eigen gemeente.
5. De bereikbaarheid van de belangrijke regionale bestemmingen zoals het ziekenhuis zijn uiteraard meegenomen in de totstandkoming van het VCP, evenals de belangen van een goede ontsluiting

voor onze buurgemeenten. Ook de Krimpenerwaard heeft belang bij het opwaarderen van de randwegenstructuur, zodat deze wegen robuuster en toekomstbestendiger worden.

6. De provincie heeft wel degelijk oog voor de verkeerssituatie op de N207 rond Westergouwe. De gemeente heeft in samenwerking met de provincie onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de verkeerssituatie op de N207 te verbeteren. De gemeente verwacht dan ook binnen afzienbare tijd bestuurlijke afspraken te kunnen maken over de aanpak van de N207 met de provincie. Het klopt dat de provincie daarnaast ook bezig is met de aanpak van de N207 ten noorden van de A12, dat staat los van de opgave rond de N207 bij Westergouwe.
7. Gemeente Gouda vervult deze rol reeds door kansen en bedrijven voor het verkeerssysteem inzichtelijk te maken met het regionale en stedelijke verkeersmodel en hierover met de provincie in gesprek te treden. De gemeente was ook de initiatiefnemer van een verkeersonderzoek naar de N207 omtrent de ontwikkeling van Westergouwe. De gemeente bepleit bij de provincie ook de rol van de N207 en N457 voor de regionale bereikbaarheid, zoals die voor de gemeente Krimpenerwaard.
8. De Fluwelensingel blijft in zijn geheel tweerichtingenverkeer, de locatie van indiener blijft goed bereikbaar. De gemeente wil de Fluwelensingel aanpakken en anders inrichten, het parkeren langs de rijbaan half op de stoep is daarbij een knelpunt. Beoogd wordt om straatparkeren langs de Fluwelensingel op te heffen, en het parkeren te verplaatsen naar onder meer Klein Amerika. In de nadere uitwerking van de herinrichting van de Fluwelensingel wordt bezien of dit haalbaar en wenselijk is.
9. De doorstroming op de N207 en Zuidwestelijke randweg wordt verbeterd door de beoogde maatregelen. Een nieuwe randweg om Westergouwe heen is nu niet kansrijk, er liggen bovendien kansen om ook met de huidige weginfrastructuur de bereikbaarheid van Gouda en de Krimpenerwaard te verbeteren.

2.1.9 Zienswijze van Ondernemerskring Krimpenerwaard

Samenvatting

1. Indiener stelt dat de Ondernemerskring Krimpenerwaard aangemerkt dient te worden als belanghebbende bij de beraadslaging en besluitvorming aangaande het VCP. Dat belang blijkt uit het feit dat haar honderden leden bij de exploitatie van hun ondernemingen dagelijks honderden vervoersbewegingen afwikkelen op grondgebied van Gouda van en naar een vestiging in de Krimpenerwaard.
2. Deze zienswijze is overigens gelijk aan die van Verdouw Gouda BV.

Reactie

Zie reactie en reactie op zienswijze van Verdouw Gouda BV, zienswijze 2.1.8.

2.1.10 Zienswijze van een bewoner uit Gouda

Samenvatting

1. Indiener constateert dat er in het VCP een route komt langs de N207 bij Westergouwe voor het verkeer naar de binnenstad en uit de binnenstad. Dit is nu al een probleem in de spits met files, door de groei wordt het alleen maar erger. Ook als dit de route wordt om naar de stad te komen, wordt dit erger.
2. Indiener vraagt hoe gemeente om gaat met de verwachte drukte, of er een tweebaansweg komt.
3. Indiener constateert dat Westergouwe ook een route krijgt vanaf de rotonde bij Karwei tot aan de rotonde op de N457.Indiener vreest dat dit een sluiproute gaat worden in de spits.

Reactie

1. Deze route is er al en wordt met maatregelen verder versterkt. Ook zonder VCP zal de verkeersdruk op de N207 toenemen en neemt zonder maatregelen de verkeersproblematiek toe. Daarom worden maatregelen beoogd om de doorstroming op de N207 te verbeteren.
2. Samen met de provincie is onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen om de doorstroming op de N207 te verbeteren. Daaruit is gebleken dat het aanpassen van de rotondes naar kruispunten

met verkeerslichten effectief is om de doorstroming te verbeteren. Het is niet nodig en wenselijk om de N207 te verbreden naar 2x2 rijstroken.

3. De interne wegenstructuur van Westergouwe is enkel bedoeld voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer door de wijk is niet wenselijk. Met de beoogde maatregelen aan de N207 en N457 wordt sluipverkeer door Westergouwe voorkomen. De maatregelen zorgen voor een goede doorstroming over de provinciale wegen (ook in de spitsen), waardoor de reistijd voor doorgaand verkeer over de provinciale wegen waar men 80 km/u mag rijden korter is dan de reistijd door Westergouwe heen waar maximaal 50 km/u gereden mag worden.

2.2 Maatregelcluster 2: Stedelijke randweg met voorrangspleinen

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
De meeste indieners zijn positief over het verbeteren van de doorstroming op de stedelijke randweg, en hierdoor het verbeteren van de bereikbaarheid en positieve economische effecten. Wel zijn er zorgen over het drukker worden van de Goudse Houtsingel in combinatie met het toenemen van geluidsoverlast, een verslechtering van de luchtkwaliteit en meer verkeersonveiligheid. Ook het mogelijk ontstaan van een sluiproute door Achterwillens bij invoering van het éénrichtingscarré is als zorg benoemd.

De indieners pleiten voor:
- meer duidelijkheid over de plannen op de Goudse Houtsingel, en de verkeers- en milieueffecten;
- extra snelheidsverlagende maatregelen;
- toepassen van geluidsreducerende maatregelen zoals stil asfalt en geluidswallen (voor- en tegenstanders) op de Goudse Houtsingel;
- betrokkenheid in de uitwerking en uitvoering van de plannen Goudse Houtsingel;
- een gedegen monitoring en evaluatie van de maatregelen.

Reactie van het college
Het college heeft begrip voor de indieners en hun zorgen over hun leefklimaat en de verkeersveiligheid op de Goudse Houtsingel. Het college neemt geen maatregelen die elders tot onacceptabele negatieve effecten zullen leiden. Door diverse maatregelen uit het VCP gaat er inderdaad meer verkeer over de Goudse Houtsingel rijden. In vergelijking met het eerdere VCP zijn in het huidige voorstel de verkeerseffecten beperkt tot zo'n 15% extra verkeer op de Goudse Houtsingel. Dit is uitvoerig doorgerekend met het stedelijke verkeersmodel van Gouda. Het college is er van overtuigd dat de Goudse Houtsingel extra verkeer kan verwerken zonder substantiële effecten voor de omgeving en met een verbetering van de verkeersveiligheid. Daarvoor zijn wel maatregelen nodig aan de Goudse Houtsingel.

Het college begrijpt de zorgen over de verkeersveiligheid op de Goudse Houtsingel. Daartoe zijn in 2020 reeds tijdelijke drempels neergelegd op de Goudse Houtsingel. Uit metingen blijkt dat het aantal hardrijders al aanzienlijk is verminderd ter hoogte van deze oversteken. In het VCP stelt het college voor om op de Goudse Houtsingel definitieve maatregelen te nemen als vervanging voor de tijdelijke oplossing om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de weg te verbeteren. Het voorstel van het college is om de oversteeklocaties opnieuw in te richten conform het onderzoek naar mogelijke maatregelen dat in 2019 door Sweco is uitgevoerd.

Wat betreft de geluidssituatie en luchtkwaliteit is de afgelopen periode onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het VCP door de Omgevingsdienst Midden-Holland. De resultaten van dit onderzoek worden opgenomen in de rapportages over het VCP. Uit het onderzoek blijkt dat er geen significante geluidstoenames optreden door de verkeerstoename op de Goudse Houtsingel en dat de luchtkwaliteit rond de Goudse Houtsingel aan de wettelijke grenswaarde voor luchtkwaliteit voldoet. Door het in de toekomst schoner worden van het wagenpark verbetert de luchtkwaliteit door heel Gouda. Met het aanbieden van voldoende laadpalen voor elektrische voertuigen draagt de gemeente hier ook aan bij.

Het VCP schetst de hoofdlijnen en kaders voor de toekomstige verkeersstructuur van Gouda. De maatregelen die bedacht zijn moeten nog verder uitgewerkt worden, en daarbij wordt ook nadrukkelijk het contact gezocht met omgevingspartijen om mee te denken en te informeren over de plannen. Bij de uitvoering van maatregelen is goede monitoring en evaluatie van effecten en doelstellingen heel belangrijk. De maatregelen van het VCP zijn uitvoerig doorgerekend met verkeersmodellen, in de praktijk kan het zijn dat effecten anders uit pakken en dat er toch meer sprake is van sluipverkeer op routes dan van tevoren is voorzien. Daarom gaan bij invoering van maatregelen ook uitvoerig de verkeerseffecten gemeten worden om zo tijdig in te kunnen grijpen als maatregelen tot ongewenste negatieve effecten leiden.

Aanpassingen ontwerp VCP
- Het onderzoek naar de effecten op de geluidssituatie en luchtkwaliteit wordt opgenomen in de rapportages en onderbouwing van het VCP.

2.2.1 Zienswijze van een bewoner uit Gouda

Samenvatting

1. Indiener maakt zich zorgen over het drukker worden van de Goudse Houtsingel. Door de komst van nieuwe woonwijken is de singel de afgelopen jaren drukker geworden. Indiener ervaart geluidsoverlast, bij het openzetten van de buitendeur, zeker als verkeer weer optrekt na de drempels. Ook het zicht op het toenemende verkeer ervaart de indiener als een last.
2. Indiener pleit voor de aanleg van een extra drempel tussen de oversteekplaats aan de westzijde van de Goudse Hout en de bocht bij de manege. Hierdoor kan er niet meer geracet worden.
3. Indiener pleit het verbeteren van de begroeiing tussen de woningen en de singels. Het beheer hiervan is al jaren onder de maat en hierdoor komt de groenstrook niet tot wasdom.
4. Indiener pleit voor de aanleg van een aardewal of een dicht hekwerk van 1,5 meer hoog, met klimplanten en het toepassen van geluidswerend asfalt.

Reactie

1. Het is vervelend voor u dat u overlast ervaart in uw woonomgeving. De drempels die zijn aangebracht zijn van tijdelijke aard. In de praktijk zorgen die voor veel optrekkend en afremmend verkeer, met de nodige geluidsoverlast. In het VCP zijn meer vriendelijke drempels als onderdeel van de oversteekvoorziening voorzien.
2. Of extra drempels nodig zijn naast de huidige oversteken is iets om later te bekijken.
3. De huidige inrichting is conform het groenbeleid van de gemeente. Een andere inrichting leidt ook automatisch tot een grote kostenpost, wat daardoor niet zomaar uit te voeren is.
4. Uit de geluidsberekeningen, waarbij de effecten van het VCP op geluidsniveau zijn doorgerekend, blijkt dat het handhaven van het bestaande stille asfalt voldoende is om acceptabele geluidsniveaus te behalen. Een aardenwal is daartoe niet nodig.

2.2.2 Zienswijze van VVE Willenslande I

Samenvatting

1. Indiener vindt de berekende toename van gevolg va het VCP van maximaal 15% op de Goudse Houtsingel ongeloofwaardig. In het eerdere VCP was sprake van een toename van 50%. Indiener mist de onderbouwing van de voorspelde verkeerstoename en vraagt meer duidelijkheid op dit punt.
2. Indiener pleit voor een monitoring van de geluidstoename en vraagt zich af wat er gebeurt als de verkeersintensiteit met meer dan 15% toeneemt.
3. Indiener pleit voor het treffen van geluidsremmende maatregelen, zoals stil asfalt. De suggestie vanuit het wijkteam om een aardenwal lang de GH-singel aan te leggen, wordt door indiener niet onderschreven. Indiener vindt een dergelijke wal zeer ontsierend en de wal verslechtert het uitzicht van de bewoners van de beneden-appartementen.
4. Indiener pleit voor de herinrichting van de rechte stukken van de GH-singel, omdat deze nu uitnodigen voor te hard rijden, met bijbehorende uitstoot van uitlaatgassen, geluid en afremmen/optrekken bij oversteken.
5. Indiener pleit voor het herinrichten van de GH-singel ter plaatse van de oversteken conform voorstellen van het bureau Sweco.
6. Indiener geeft aan dat het stille asfalt, dat ter hoogte van de appartementengebouwen Willenslande II en Smitse Hout is aangebracht, niet meer zo stil is door het repareren met gewoon asfalt.

Reactie

1. In de vorige versie van het VCP zaten knips in zowel de Fluwelensingel als de Joubertstraat, wat maakt dat veel verkeer moest omrijden via de Goudse Houtsingel. In de nieuwe versie van het VCP zijn deze knips verdwenen, waardoor minder verkeer om hoeft te rijden. Het extra verkeer dat straks van de Goudse Houtsingel gebruikt gaat maken, is met name om verkeer dat sneller op bestemming is via randwegen dan binnendoor via 30 km/u wegen en een éénrichtingscarré bij de Thorbeckelaan.
2. Onderdeel van het VCP-uitvoeringsprogramma is het opstellen van een monitoringsprogramma, waarbij de effecten van de maatregelen in de gaten worden gehouden en zo nodig worden bijgestuurd.

3. Het toepassen van stil asfalt is onderdeel van de plannen om voldoende geluidsreductie te halen. Een aardewal is geluidstechnisch niet nodig. Dit blijkt uit de berekeningen van de Omgevingsdienst Midden Holland die de effecten van het VCP heeft bepaald.
4. In de eerste tranche zijn eerst het verbeteren van de oversteekplaatsen opgenomen. Na monitoring wordt bekeken of aanvullende maatregelen nodig zijn.
5. Dit is voorzien.
6. Dit is een goed aandachtspunt voor toekomstig wegbeheer.

2.2.3 Zienswijze van vve Willenslande II

Samenvatting

1. Deze zienswijze komt overeen met die van de VVE van Willenslande I., nummer 2.22

Reactie

1. Zie Reactie bij 2.2.2

2.2.4 Zienswijze van de klankbordgroep veilige oversteken Goudse Houtsingel

Samenvatting

1. Indiener pleit sinds 2018 voor veilige oversteken over de Goudse Houtsingel, waarbij de klankbordgroep twee doelen voor ogen hadden. Een weginrichting en maatregelen om de snelheid van automobilisten op de Goudse Houtsingel terug te brengen tot de verplichte 50 km/u en de inrichting van vier veilige oversteken, zoals vastgelegd in het rapport van Sweco van 2019.
2. Indiener vraagt met klem om in het VCP op te nemen dat de klankbordgroep een meebeslissende rol krijgt bij het vaststellen van de definitieve uitvoering van de oversteken. Een keuze tussen de voorgestelde verkeerspleinen en/of oplossingen uit het Sweco rapport verdienen een goede afweging met de klankbordgroep als direct belanghebbenden
3. Indiener pleit voor een herinrichting van de Goudse Houtsingel die overtuigend uitnodigt tot het zelf handhaven door automobilisten van een snelheid van 50 km/u. Indiener stelt hier slimme verkeersdrempels voor, of bestaande drempels zoals op de zuidelijke randweg rondom Reeuwijk. Dit voorkomt eenzijdige ongevallen bij de aanrijstrook naar de oversteken. Ook vermindert daardoor de discrepantie in milieu en geluidseffecten bij aanwonenden van het met 15% toenemende autoverkeer. Indiener verwijst hierbij naar de gehanteerde rekenmodellen die uitgaan van max 50, terwijl de praktijk van de automobilisten anders is.

Reactie

1. Met het VCP wordt ingezet op verbetering van de oversteekbaarheid van de Goudse Houtsingel en de snelheid te temperen, met name op plekken waar fietsers en voetgangers oversteken. In het VCP wordt voorgesteld de maatregelen uit het rapport van Sweco uit te voeren.
2. Het uitwerken van de plannen voor de Goudse Houtsingel wordt in nauw overleg met betrokkenen gedaan. Dit geldt voor alle projecten van het VCP.
3. De inzet is vooralsnog het verbeteren van de oversteeklocaties door middel van een voorrangsplein of het scheiden van de fiets en autostromen gecombineerd met snelheidsregulerende maatregelen. Na monitoring gaan wij onderzoeken of op meer plekken maatregelen nodig zijn. De Goudse Houtsingel is onderdeel van een belangrijke stedelijke randweg, dus terughoudendheid met drempels is aanbevolen.

2.2.5 Zienswijze van een vertegenwoordiger van Achterban Achterwillens

Samenvatting

1. Indieners pleiten voor het realiseren van veilige oversteken over de Goudse Houtsingel. Indieners vinden het niet duidelijk of het er uiteindelijk vier of vijf worden en of de oversteken in definitieve vorm een voorrangsplein worden of dat de maatregelen uit het Sweco-rapport worden uitgevoerd. Indieners vragen welke veiligheid ze kunnen verwachten.
2. Indieners stellen dat huidige geluidoverlast van het verkeer op de Goudse Houtsingel voor aanliggende bebouwing zal toenemen bij de geschatte maximaal 15% toename van verkeer door het VCP. Bij de ingeschatte effecten van geluidhinder en milieueffecten van verkeerstoename, is ongetwijfeld uitgegaan van de toegestane maximumsnelheid. De rekenmodellen voor geluids- en milieueffecten zouden uit moeten gaan van werkelijk gemeten snelheden (veel hoger) en de kwaliteit van het asfalt ter plekke (ook beschadigd fluisterasfalt). Er zijn nog geen echte metingen gedaan en er is geen planning bekend voor de metingen door de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH); Indieners pleiten voor het zo snel mogelijk verbeteren van beplanting, aanleggen van aarden geluidswallen, duurzaam fluisterasfalt en verkeersremmende maatregelen tot 50 km/uur op de Goudse Houtsingel;
3. Indieners pleiten om de participatie voor de verdere planvorming, realisatie en evaluatie van de hiervoor genoemde plannen tot op het niveau van “meedenken en meebeslissen door bewoners Achterwillens” te realiseren.
4. Indieners pleiten voor een gedegen monitoring en evaluatie van de aangedragen punten rond lawaaioverlast, verkeersremmende maatregelen en sluipverkeer in te richten, op basis van reële situaties of uitgevoerde snelheidsmetingen van het verkeer en de kwaliteit van het wegdek;
5. Indieners pleiten voor een aanvullend budget voor maatregelen die voort kunnen komen uit de participatie.

Reactie

1. Zie antwoorden bij zienswijze 2.2.4
2. Zie antwoorden bij zienswijze 2.2.4
3. Zie antwoorden bij zienswijze 2.2.4
4. Zie antwoorden bij zienswijze 2.2.2
5. Per tranche wordt bekeken of er aanvullende maatregelen vanuit een voorafgaande tranche opgenomen moeten worden. Dit naar aanleiding van monitoring of evaluatie. Het bij voorbaat opplussen van werkbudgetten voor aanvullende maatregelen maakt de financiële ruimte onnodig klein.

2.2.6 Zienswijze van een bewoner van de Kwartslag

Samenvatting

1. Indiener vreest voor het ontstaan van een sluiproute door Achterwillens en met name de Kwartslag als het VCP doorgaat. Indiener stelt dat de straat nu al druk is, en met hoge snelheid wordt bereden. Indiener vreest een grote inbreuk op het woongenot en verkeersveiligheid als de plannen doorgaan zonder dat duidelijke en goed werkende maatregelen zijn genomen om dat sluipverkeer tegen te gaan.

Reactie

1. Deze mogelijke sluiproute heeft de gemeente in beeld. In het VCP is ook de herinrichting van deze straten in Achterwillens opgenomen. Met een nieuwe inrichting wordt autoverkeer getemperd, en gestimuleerd om via andere routes te rijden. De Dijkgraafslag en Kwartslag worden dan ook 30 km/u met een nieuwe veiligere inrichting. Middels monitoring wordt de situatie verder in de gaten gehouden, om zo nodig aanvullende maatregelen te nemen bij ongewenste effecten.

2.2.7 Zienswijze van een bewoner van de Drossaardslag

Samenvatting

1. Indiener verbaast zich er over dat de gemeente in tijden van een coronacrisis het VCP wil gaan uitvoeren, in het licht van de begroting van dergelijke plannen. Het eerdere VCP uit 2019 kostte ook al meer dan 20 miljoen euro. Gebruik dit geld voorlopig om extra kosten door corona te dekken en bijvoorbeeld de WMO eindelijk eens op orde te krijgen. Indiener pleit om aft te zien van de implementatie van het VCP in de komende paar jaar.
2. Indiener kan het hogere doel van het VCP namelijk “het optimaliseren van de verkeerscirculatie en het “verbeteren van leefbaarheid en gezondheid van mensen”, niet rijmen met de blijkbaar onstuitbare behoefte van de gemeente om te willen groeien en daarbij verdichting van bebouwing binnen de gemeentegrenzen toe te passen. Daarbij loopt het verkeer, met welke maatregelen dan ook, sowieso vast binnen Gouda en nemen door de drukte, de leefbaarheid en gezondheid van haar inwoners af. Indiener pleit dus ook voor het aanpassen van het huisvestingsbeleid en de groeibehoefte van de gemeente te heroverwegen. Bevolkingsspreiding is noodzakelijk en er is nog voldoende ruimte buiten de Randstad, in het oosten en noorden van het land.
3. Indiener pleit voor het zo snel mogelijk verbeteren van beplanting, aanleggen van aarden geluidswallen, duurzaam fluisterasfalt en verkeersremmende maatregelen tot 50 km/uur op de Goudse Houtsingel. De huidige geluidoverlast van het verkeer op de Goudse Houtsingel voor aanliggende bebouwing is al groot en zal toenemen bij de geschatte maximaal 15% toename van verkeer door het VCP. Bij de ingeschatte effecten van geluidhinder en milieueffecten van verkeerstoename, is ongetwijfeld uitgegaan van de toegestane maximumsnelheid. De rekenmodellen voor geluids- en milieueffecten, zouden uit moeten gaan van werkelijk gemeten snelheden (veel hoger) en de kwaliteit van het asfalt ter plekke (ook beschadigd fluisterasfalt). Er zijn nog geen echte metingen gedaan en er is geen planning bekend voor de metingen door de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH).
4. Indiener vreest dat de realisatie van het 1-richtingscarré sluipverkeer uitnodigt zowel naar het Oosten als het Westen om via de wijk Achterwillens naar de Goudse Houtsingel te rijden. De beantwoording dat monitoring van dit sluipverkeer is voorzien, zie ik niet als onderdeel in het VCP terug.
5. Indiener pleit ervoor, dat als het VCP toch wordt doorgezet, de participatie voor de verdere planvorming, realisatie en evaluatie van de hiervoor genoemde plannen tot op het niveau van “meedenken en meebeslissen door bewoners Achterwillens” te realiseren.
6. Indiener pleit voor een gedegen monitoring en evaluatie van de aangedragen punten rond lawaaioverlast, verkeersremmende maatregelen en sluipverkeer in te richten, op basis van reële situaties of uitgevoerde snelheidsmetingen van het verkeer en de kwaliteit van het wegdek.
7. Indiener pleit voor een extra budget voor aanvullende maatregelen als deze uit de participatie voortkomen.

Reactie

1. De invoering van het VCP start in het jaar 2022, en heeft een looptijd van meer dan 10 jaar. Investeringskosten worden door de gemeente over meerdere jaren afgeschreven, waardoor de lasten gespreid worden. De coronacrisis is hopelijk snel voorbij, zodat de economie en het normale leven weer opgepakt kunnen worden. Desondanks wil de gemeente niet achteroverleunen, en ook aan de slag met lange termijn doelen op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Het is nu aan de gemeenteraad om te bepalen of hij de investeringskosten hiervoor vrij willen maken.
2. Ook de gemeente Gouda heeft een verantwoordelijkheid om voldoende woningen en huisvesting te bieden om in de toenemende woningbehoefte te voorzien. Dat gaat wel gepaard met extra mobiliteit, maar de gemeente is ervan overtuigd dat met het VCP de bereikbaarheid van Gouda wordt verbeterd.
3. In het VCP is opgenomen om in de 1e tranche de tijdelijke drempels op de Goudse Houtsingel te vervangen voor een definitieve oplossing conform het rapport van Sweco uit 2019. Door de aanpassing van de oversteeklocaties wordt het veiliger voor fietsers en voetgangers om de weg over te steken, en wordt de snelheid van autoverkeer getemperd. Uit monitoring van de verkeerssituatie moet blijken of deze maatregelen voldoende zijn voor een verkeersveilige en leefbare omgeving.

4. Om sluipverkeer door Achterwillens tegen te gaan wordt aan straten een andere 30 km/u-inrichting gegeven, waardoor het autoverkeer afneemt en de snelheid wordt verlaagd. Autoverkeer wordt gestimuleerd zoveel mogelijk via de randwegen te rijden.
5. Bij de nadere uitwerking van de maatregelen die in het VCP zijn opgenomen worden omgevingspartijen uitgenodigd om mee te praten en mee te denken over de plannen. Het VCP schetst voor deze nadere uitwerking de kaders waarbinnen de uitwerking moet plaatsvinden.
6. Onderdeel van het VCP is een uitgebreid monitorings- en evaluatieplan wat na besluitvorming over het VCP nader uitgewerkt gaat worden. Onderdeel van de monitoring zijn verkeerskundige indicatoren zoals verkeersintensiteiten en doorstroming, maar ook zeker economische indicatoren en milieukundige indicatoren. Hoe en wanneer deze indicatoren worden gemeten, wordt in het plan nader uitgewerkt.
7. De financiering voor het VCP wordt in meerdere tranches aangevraagd bij de gemeenteraad. Iedere tranche bestaat uit een pakket van maatregelen, waar kostenramingen voor zijn gemaakt. Op voorhand is er niet budget vrij te maken voor zaken die uit de participatie komen, aangezien die zaken niet bekend zijn en we die nog kunnen begroten.

2.3 Maatregelcluster 3: Het Nieuwe 30 en betere oversteekbaarheid

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
Er zijn geen zienswijzen ingediend die enkel specifiek over het invoeren van 30 km/u op de wegen in Gouda gaan. Wel zijn er diverse zienswijzen ingediend voor specifieke wegen of buurten waarin naast andere zienswijzepunten ook zorgen zijn geuit over invoering van 30 km/u. Deze zienswijzen zijn onder de andere maatregelclusters opgenomen in deze reactienota. Zorgen zijn er bij Arriva en de brandweer. Arriva stelt dat het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u op veel busroutes een spanningsveld is om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. Arriva vraagt daarom om elke route waar de bus rijdt goed tegen het licht te houden en samen te bepalen hoe de inrichting van de weg goed vormgegeven kan worden waarbij tegemoet wordt gekomen aan de belangen voor zowel het openbaar vervoer als de verkeersveiligheid en het leef- en verblijfsklimaat. De brandweer adviseert de gemeente om de belangrijke hulpverleningsroutes niet af te waarderen naar 30 km/uur-wegen en bij wijk- en buurtontsluitingswegen terughoudend om te gaan met snelheidsremmende maatregelen. De brandweer wil graag met de gemeente hierover in gesprek om de hulpverleningsroutes gezamenlijk te bepalen.

Reactie van het college
Het college snapt de zorgen vanuit Arriva en de brandweer. Bij de uitwerking van 30 km/u-wegen die samenvallen met busroutes of hoofdroutes voor hulpdiensten is terughoudendheid van verticale snelheidsremmers gewenst. De gemeente zal blijven zoeken naar een compromis of alternatieven teneinde voldoende snelheidsreductie af te dwingen, en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, naast de wensen vanuit bijvoorbeeld vervoerders en hulpdiensten met betrekking tot het eventueel toepassen van drempels. In overleg met Arriva en brandweer wordt de inrichting bepaald.

Aanpassingen ontwerp VCP
- Geen

2.4 Maatregelcluster 4: vereenvoudigen Kleiwegplein

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
De indieners, waaronder bewoners van de binnenstad, Kadenbuurt en Nieuwe Park, hebben wisselende opvattingen over de voorgestelde maatregelen bij het Kleiwegplein. Diverse indieners zijn tegen de plannen, en diverse indieners zijn voor de plannen van het college. Indieners maken zich zorgen over:

- De verminderde autobereikbaarheid van omliggende wijken (Kort Haarlem, Kadenbuurt en Nieuwe park) door het afsluiten van de Kattensingel van het Kleiwegplein en daardoor moeten omrijden.
- De verminderde autobereikbaarheid van bedrijven en ondernemers in het stationsgebied e.o.
- De verminderde autobereikbaarheid van het westen van de binnenstad (Bolwerk garage) vanuit Gouda Noord, Bodegraven-Reeuwijk en Alphen a/d Rijn.
- Het ontstaan van een sluiproutes langs het station om de afsluiting te omzeilen.
- Het ontstaan van een sluiproute over Nieuwehaven.
- Het veilig en vlot passeren van het kruispunt zonder verkeerslichten voor het openbaar vervoer.
- Het verminderen van het aantal in-en uitgangen van de Kadenbuurt, en de druk hierdoor op de brug bij de Adriaen Gerridsz de Vrijestraat in relatie tot de basisschool St. Aloysius.

Diverse indieners zijn positief over de beoogde maatregelen vanwege de gunstige effecten voor de leefbaarheid langs de Kattensingel doordat er minder verkeer door hun straat rijdt met minder overlast als gevolg. Volgens deze indieners weegt dit zwaarder dan de negatieve effecten door omrijden voor autoverkeer. Ook de aanpak van een groot verkeersknelpunt tot een aantrekkelijke en veilige inrichting vinden deze indieners goed.

De indieners die tegen de plannen zijn pleiten in wisselende combinaties voor:

- Het afzien van de aanpak van het Kleiwegplein of een andere oplossing (zoals een fiets/busrotonde), deels omdat het Kleiwegplein na de recente reconstructie prima functioneert;
- Goed begeleiden van bezoekers naar de parkeervoorzieningen en het borgen van de doorstroming;
- Pas met Kleiwegplein te beginnen als maatregel 3,7,8 en 40 (zie uitvoeringsagenda VCP) zijn uitgevoerd;
- Het uitvoeren van detailstudies om te komen tot een ontwerp waarmee zowel de doelen van deze maatregel kunnen worden bereikt als de bereikbaarheid van bedrijven wordt geborgd. Dit geldt in het bijzonder voor de bedrijven in het stationsgebied en de binnenstad. Hierdoor zijn de mogelijke negatieve economische effecten van deze maatregel te mitigeren.

Reactie van het college
Het Kleiwegplein is een groot en complex kruispunt waar veel auto- én fietsverkeer overheen rijdt, en veel voetgangers oversteken. Het plein heeft een onvriendelijke uitstraling met veel ruimte voor autoverkeer en beperkt ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook is sprake van lange wachttijden om het kruispunt te passeren. Het Kleiwegplein is een belangrijke toegangsweg tot de binnenstad, zowel voor voetgangers vanaf het station, fietsers en autoverkeer. Met de versimpeling van het Kleiwegplein is het college van mening dat de ruimtelijke kwaliteit sterk verbetert, zodat een aantrekkelijke en hoogwaardige entree kan ontstaan tot de binnenstad. De vereenvoudiging van het kruispunt heeft ook gunstige gevolgen voor de verkeersintensiteiten op zowel de Kattensingel als de Blekerssingel en Fluwelensingel. Met name op deze laatste twee singels ligt een opgave om de verkeersintensiteit te verminderen om zo de leefbaarheid te verbeteren. Ook de leefbaarheid langs de Kattensingel verbetert doordat er fors minder (zwaar) verkeer over de Kattensingel zal rijden.

Het college is zich bewust van het feit dat door deze maatregel een aantal bewoners en weggebruikers niet meer hun gebruikelijke route kunnen rijden, maar via andere langere routes moeten rijden. Het college wil dat korte verplaatsingen binnen de stad zo veel mogelijk per fiets worden afgelegd. Natuurlijk kan dat niet voor iedereen en blijft de auto een belangrijk vervoermiddel, ook bij slecht weer. Het autoverkeer willen we zo veel mogelijk via de randwegen afwikkelen, zodat er binnen de wijken zo min mogelijk hinder is. Dat impliceert echter ook dat in sommige gevallen automobilisten om moeten rijden. De bedrijven aan het Stationsplein, de Vredebest en de Crabethstraat blijven toegankelijk via de Vredebest. Verkeer naar deze bedrijven krijgt ontheffing om in te mogen rijden vanaf het Kleiwegplein. Het college is van mening dat er geen andere goede oplossing is om het Kleiwegplein aantrekkelijker en veiliger te maken, en tevens bij te

dragen aan verbetering va de leefbaarheid langs de singels, en stelt dat de voordelen zwaarder wegen dan de nadelen. Wel is het inderdaad belangrijk dat deze maatregel pas wordt ingevoerd wanneer de stedelijke randwegen voldoende capaciteit hebben en er een goed parkeerverwijssysteem is, zodat binnenstadbezoekers op een goede manier naar vrije parkeerplaatsen worden verwezen. Sluipverkeer door de binnenstad voorkomen we door toegangsregulering zoals voorgesteld in het kader van de autoluwe binnenstad. Verkeer dat de afsluiting wil omzeilen via de binnenstad is dan niet meer mogelijk. Wel blijft er een route mogelijk via de Noothoven van Goorstraat en voor het station langs. Deze route ligt voor doorgaand verkeer niet voor de hand, en zal naar verwachting dan ook enkel voor bestemmingsverkeer van Nieuwe Park en de Kadebuurt gebruikt worden. Bij invoering van de maatregelen zal deze route verder gemonitord worden.

Ook zijn verkeersanalyses uitgevoerd van de verkeersafwikkeling op het Kleiwegplein in de nieuwe situatie. Daaruit blijkt dat het verkeer goed afgewikkeld kan worden, en wachttijden bij het kruispunt gereduceerd kunnen worden. Daardoor ontstaat een aantrekkelijkere verkeerssituatie, zowel voor autoverkeer als voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

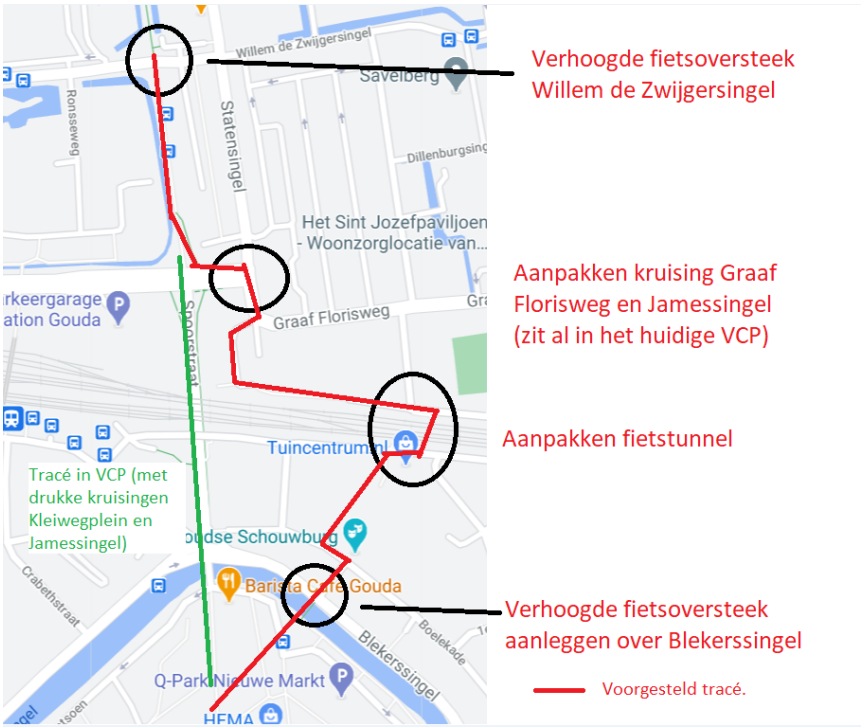
Aanpassingen ontwerp VCP

- Het college is overtuigd van de positieve effecten van deze maatregel. Wel wordt onderkend dat beter uitgelegd kan worden wat de plannen inhouden. In het VCP zal beter worden toegelicht dat de Vredebest toegankelijk blijft voor autoverkeer naar de aanliggende woningen en bedrijven. Ook zal beter worden beschreven dat deze maatregel pas wordt ingevoerd bij voldoende capaciteit op de alternatieve routes (zo is het belangrijk dat de kruispunten bij de Goudse Poort goed functioneren), en dat ook de implementatie van een goed parkeerverwijssysteem nodig is.

2.4.1 Zienswijze van een bewoner van de Raambuurt

Samenvatting

1. Indiener woont in de Raambuurt en is erg positief over het VCP. Indiener denkt dat de stad er erg van op gaat opknappen en dat er meer ruimte komt voor horeca wanneer er plekken aan de gracht vrijkomen.
2. Indiener is erg positief over de plannen voor het Kleiwegplein en de Nieuwe Veerstal. Met name het Kleiwegplein ziet indiener het liefst zo snel mogelijk uitgevoerd, omdat dit hét verkeersknelpunt van Gouda is, ook voor fietsers en voetgangers, die vaak lang moeten wachten vanwege de verouderde stoplichten (op timer).
3. Vóór corona forensde indiener ruim 2 jaar lang dagelijks met de e-bike tussen Gouda en Alphen. Indiener heeft een voorstel om met een paar redelijk kleine aanpassingen de 'fietssnelweg' Bloemendaalseweg en de binnenstad beter op elkaar te laten aansluiten. Zie onderstaande figuur. Het huidige plan lijkt volgens de indiener de onhandige fietsroute door de spoortunnel te gebruiken als 'regionale fietsroute', maar dat kost de indiener in de spits minuten meer tijd vanwege de kruisingen Kleiwegplein en Jamessingel, en die kruisingen blijven ook na invoer van het VCP druk.



4. Indiener stelt voor om gefaseerd de prijs van straatvergunningen in sector 1 te verhogen om dan met de opbrengst de prijs van de parkeerterreinen (verder) te verlagen voor binnenstadbewoners. Hiermee wordt het prijsverschil tussen de bewonersvergunningen verkleind. Bolwerk is €1200/jaar, Klein Amerika is €480/jaar, straatparkeren daarentegen is slechts €156/jaar

5. Indiener stelt dat het mogelijk moet zijn om een deel van het VCP versneld uit te voeren en daarbij niet te wachten op periodiek onderhoud. Indiener denkt dat met name de dynamische parkeerinformatie heel goed te combineren is met het invoeren van het ontheffingssysteem. De Goudse binnenstad is uniek omdat we maar 3 ingangen hebben voor auto's: met 6 camera's is dit bij wijze van spreken al geregeld. Ook het experimenteren met autoluw maken van de Nieuwe Veerstal moet volgens Indiener sneller kunnen. Daarvoor hoeft immers in eerste instantie niet de hele straat op de schop: dat kan uitgesteld worden tot na het beëindigen van het experiment.

Reactie

1. Hartelijk dank voor uw positieve zienswijze.
2. Dank voor onderschrijven van deze maatregel. Het Kleiwegplein kan met de beoogde nieuwe inrichting sterk verbeteren qua doorstroming, veiligheid en aantrekkelijkheid.
3. Dank voor het meedenken. In de nieuwe situatie zal ook de route via de Spoortunnel aantrekkelijker zijn als fietsroute, omdat de verkeerslichten nagenoeg helemaal weg kunnen en dus ook wachttijden voor fietsers sterk worden gereduceerd. Daarom wordt de directere gestrekte fietsroute via de spoortunnel kansrijker beoordeeld dan de minder directe fietsroute door de Kadenbuurt.
4. Wij nemen uw voorstel mee in de verdere uitwerking van de parkeerstrategie voor de binnenstad.
5. Het VCP kent een omvangrijk maatregelenpakket wat een hoop geld kost. We zullen dus keuzes moeten maken, want we kunnen niet alles in korte tijd uitvoeren. Enerzijds omdat dit te veel geld kost, anderzijds ook omdat Gouda bereikbaar moet blijven tijdens de werkzaamheden. Een deel van de maatregelen kan inderdaad los van regulier beheer en onderhoud worden uitgevoerd.

2.4.2 Zienswijze van wijkteam Nieuwe Park

Samenvatting

1. Indiener heeft bij het opstellen van de zienswijze contact gelegd met bewoners via email en de wijkkrant en er zijn van diverse bewoners bijdrage ontvangen. De zienswijze is van het wijkteam, waarbij vermeld wordt dat een aantal bewoners hier niet achter staat.
2. Indiener onderschrijft de doelstellingen van het VCP, zo ook de uitwerkingen daarvan. Behalve de maatregel afsluiten Kattensingel van het Kleiwegplein. Dit heeft een dermate nadelig resultaat voor de wijk Nieuwe Park, dat indiener hier ernstig bewaar tegen maakt.
3. Indiener geeft aan dat de doelstelling om doorgaand verkeer door de stad te ontmoedigen niet wordt behaald door de afsluiting van de Kattensingel, omdat dit voor het grootste deel uit lokaal verkeer bestaat. (dit blijft uit figuur 2.5.3. van de achtergrondrapportage)
4. Indiener stelt dat de Kattensingel al een 30 km/u weg, en geeft het VCP aan dat snelheid op deze weg geen probleem is. Dit wordt door veel bewoners niet zo ervaren.
5. Indiener ondersteunt het principe dat sluipverkeer door woonwijken moet worden ontmoedigd, maar constateert tegelijkertijd dat de afsluiting van de Kattensingel zal leiden tot doorgaand verkeer vanaf Blekerssingel via het station en het van Bergen IJzendoornpark naar de Nieuwe Gouwe OZ. Dit is een onwenselijk neveneffect
6. Indiener geeft aan dat er voorstanders zijn van de afsluiting, omdat ze hinder ondervinden van het vrachtverkeer, inclusief de bussen. Hinder in de vorm van lawaai, trillingen en scheuren in de huizen. Dit is met name ontstaan na de herinrichting en aanleg van de drempels. Dit probleem is vaak aangekaart bij de gemeente. Indiener denkt dat na de aanleg van de woningen op het Lombok terrein het aantal vrachtwagens vermindert. De ontwikkeling zal nog versterkt worden door de zero emissie zone en het opstarten van een hub voor lokaal vrachtverkeer. Afsluiting van de singel is dan niet meer nodig. Daarnaast blijven de bussen rijden en zal ook na afsluiting dat probleem niet opgelost worden; momenteel is het zo, dat vele bewoners, met name ouders met kleine kinderen, zich op de fiets onveilig voelen als er bussen langs hen heen rijden op de Kattensingel. Vermindering van het aantal bussen op de Kattensingel kan bereikt worden door de bussen van en naar de remise via de Burgemeester Jamessingel te laten rijden. Zij maken nu minstens 50% van het busverkeer op de Kattensingel uit.
7. Indiener refereert naar hoofdstuk 2.10 waar staat dat, waar de fiets een factor 1,3 langzamer is dan de auto, het VCP wordt ingezet om de concurrentieverhouding van de fiets ten opzichte van de auto te verbeteren. Indiener ondersteunt dat, maar meent dat dat vooral moet gedaan worden door de infrastructuur voor de fietser te verbeteren.
8. Indiener concludeert dat de complexiteit van het Kleiwegplein wordt aangegrepen om een vereenvoudiging aan te brengen door het afsluiten van de Kattensingel voor autoverkeer. Indiener is van mening dat ook zonder reductie van de complexiteit de hoofddoelstellingen van het VCP gerealiseerd kunnen worden. Reductie van de complexiteit van het Kleiwegplein was bij de plannen voor de herinrichting van het Zuidelijk Stationsgebied geen doelstelling. De extra reistijd in de orde van enkele minuten lopen door het station naar de stad was een reden om het busstation niet naar de Noordzijde van het station te verplaatsen, maar aan de Zuidkant te houden. Het Wijkteam heeft zich in deze fase ingezet om het busstation naar de Burg. Jamessingel te verplaatsen, waar toen naast het station voldoende ruimte was en op dit moment in feite nog steeds is. Nu is reductie van de complexiteit van het plein plotseling wel een argument voor afsluiting, terwijl volgens § 2.11 een extra OV-reistijd niet meer problematisch is. Indiener ervaart dit als een verre van heldere argumentatie en menen bovendien dat alternatieve mogelijkheden om de complexiteit van het Kleiwegplein te reduceren onvoldoende in overweging zijn genomen.
9. Indiener concludeert dat door afsluiting Kattensingel de bereikbaarheid van het Nieuwe Park drastisch gaat afnemen en dat bewoners en bezoekers alleen nog maar via de Nieuwe Gouwe OZ en de Kon. Wilhelminaweg de wijk in en uit kunnen. De KW-weg wordt daarnaast ook zodanig ingericht dat doorgaand verkeer ontmoedigd wordt.
10. Indiener acht het aannemelijk dat verkeer vanuit de Kadebuurt naar de Nieuwe Gouwe via het station en Bergen IJzendoornpark zal rijden.
11. Indiener vreest dat de Nieuwe Park direct geïsoleerd is, ingeklemd door bedrijventerreinen, het spoor en de waterwegen. 30% werkt buiten de stad en heeft bij autovervoer hier last van.
12. Indiener geeft aan dat in het Nieuwe Park drie verzorgingshuizen voor ouderen aanwezig zijn. Ook voor hen zal een afsluiting zeer nadelig zijn, bv bij een rit naar dokter of ziekenhuis.

13. Indiener vrezen omrijdend verkeer naar parkeervoorzieningen als gevolg van het afsluiten Kattensingel, zelfs met duidelijke verwijzingen
14. Indiener ondersteunt uitbreidingen van parkeermogelijkheden aan de West en Zuidkant van de stad.
15. Indiener is van mening dat het onvoldoende inzichtelijk is gemaakt wat de gevolgen van de maatregelen zijn voor een modal shift. Het kan dus goed zijn, dat maatregelen uit de 1e tranche al goede resultaten bieden voor de drukte. Daarom is een proefperiode van belang, met monitoring met expliciete vooraf overeengekomen criteria.
16. Indiener stelt dat Het Nieuwe Park al relatief veel groen en ruimte kent, zodat een afname van de bereikbaarheid direct gevoeld zal worden; die wordt immers niet, zoals in de binnenstad, gecompenseerd door een toename van de ruimte en hoeveelheid groen.
17. Indiener stelt voor om de huidige situatie in stand te houden, met aanpassingen van de drempels op de Kattensingel. Ook kan via een inrichting, vergelijkbaar met die van de Zoutmansweg in Reeuwijk, tegemoetgekomen worden aan bezwaren van sommige bewoners en tegelijk de snelheid en aantallen auto's gedrukt worden. Deze inrichting is zeer succesvol in het stimuleren van gebruik van de Randweg Reeuwijk.
18. Indiener stelt dat andere oplossingen voor de verkeersafwikkeling op het Kleiwegplein in samenhang met aangrenzende wijken bespreekbaar zijn.

Reactie

1. Bedankt voor uw zienswijze en goed om te horen dat u deze samen met buurgenoten heeft opgesteld.
2. Fijn dat u de ambities en doelstellingen van de gemeente onderschrijft alsmede in grote lijnen het maatregelenpakket dat afgelopen jaar vorm gegeven is.
3. Het klopt dat er op de Kattensingel maar beperkt sprake is van doorgaand verkeer en dat nagenoeg al het verkeer wat hier rijdt een herkomst of bestemming heeft in Gouda zelf. Het aanpassen van het Kleiwegplein waarbij de Kattensingel voor autoverkeer wordt geknipt, heeft meerdere doelen:
    a. Door versimpeling van het plein kan het plein anders worden ingericht met een aantrekkelijke vormgeving voor voetgangers en fietsers. Het Kleiwegplein is onderdeel van de entree tot Gouda, maar is in de huidige vorm complex en geen fraai visitekaartje voor de stad.
    b. De aanpassing van het Kleiwegplein zorgt voor een verluwing van het verkeer op enerzijds de Kattensingel maar ook op de Fluwelen- en Blekerssingel. De verkeersdruk op de Fluwelen- en Blekerssingel is hoger dan de wenselijke verkeersintensiteiten. Aanpassing van het plein zorgt daarmee voor een verbetering van de leefbaarheid voor alle Singelbewoners.
4. De Kattensingel is inderdaad reeds 30 km/u.
5. Het ontstaan van een sluiproute langs het station zou niet wenselijk zijn. In de huidige situatie kan verkeer vanaf de Noothoven van Goorstraat voor het station langs rijden. In het VCP blijft dit vooralsnog mogelijk. Voor doorgaand verkeer ligt deze route niet voor de hand. Wel kan deze route gebruikt worden door bestemmingsverkeer voor Nieuwe Park en de Kadenbuurt. Bij invoering zal de verkeerssituatie gemonitord worden, en bij ongewenste effecten worden passende maatregelen genomen.
6. De problematiek rond de trillingsoverlast van de drempels op de Kattensingel is ons bekend. Hier is ook trillingsonderzoek naar gedaan, dat geen aanleiding gaf voor het aanpassen van de drempels omdat er tussen trillingen en scheuren in woningen geen causaal verband was. Dit neemt niet weg dat trillingen als overlast ervaren kunnen worden. Het verlagen of weghalen van drempels heeft echter gelijk een hogere snelheid van het verkeer tot gevolg, waar ook een zorg ligt volgens enkele zienswijzen. Na vaststelling van het VCP is een van de eerste projecten het opstellen van een nota zwaar verkeer/grote voertuigen, waarin de trillingsproblematiek gemeentebreed wordt opgenomen. Dit leidt tot concrete maatregelen om trillingshinder terug te brengen.
7. Met het VCP wordt nadrukkelijk ook geïnvesteerd in het fietsnetwerk om bestaande routes te verbeteren én om nieuwe routes mogelijk te maken door de aanleg van ontbrekende schakels. Daardoor verbetert de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Om dit extra kracht bij te zetten wordt in het VCP ook ingezet op een aantal maatregelen voor autoverkeer.
8. De complexiteit van de kruising leidt tot lange wachttijden, verkeersonveiligheid en weinig ruimtelijke kwaliteit. Het toevoegen van grote busstromen heeft deze complexiteit inderdaad vergroot, maar zelfs zonder bussen kwamen nog vanuit drie richtingen bussen (in plaats van vier). De eerdere

keuze om het busstation aan de zuidkant te plaatsen, na een zorgvuldige overweging van alle belangen, is geen reden om nu niets te doen met het Kleiwegplein.

9. De afsluiting van de Kattensingel zorgt inderdaad voor omrijden van lokaal verkeer. Komend van buiten Gouda leidt dit nauwelijks tot omrijbewegingen omdat al eerder een andere routekeuze wordt gemaakt.
10. Zie antwoord bij 5.
11. Zie antwoord bij 9
12. Het ziekenhuis is op korte afstand aan de andere kant van het spoor gelegen. Door de maatregel aan het Kleiwegplein dient voor ritjes naar het ziekenhuis via de Nieuwe Gouwe O.Z. en de Burgemeester Jamessingel gereden te worden. Het ziekenhuis is met ongeveer 10 minuten goed te bereiken, en de reistijd neemt door het VCP hooguit 2 minuten extra toe. Daarmee is het ziekenhuis nog steeds goed bereikbaar vanaf de verzorgingstehuizen in Nieuwe Park.
13. Voordat het Kleiwegplein wordt aangepakt, is een goede parkeerverwijzing naar de parkeerlocaties essentieel. Middels een dynamisch parkeerverwijssysteem zorgen we dat bezoekers al aan de rand van de stad weten waar ze kunnen parkeren en waar vrije parkeerplaatsen zijn. Daardoor wordt juist onnodig zoekverkeer voorkomen. Bovendien staat de Bolwerkgarage nu vaak grotendeels leeg, en zijn aan de andere kant van het Kleiwegplein meerdere parkeerlocaties gelegen waardoor er een eenvoudige parkeerroute ingesteld kan worden.
14. In het VCP zijn nog geen uitbreidingen voorzien, maar deze worden onderzocht in het kader van een nadere uitwerking van de parkeerstrategie voor de binnenstad.
15. Onderdeel van het VCP is een uitgebreide monitoring en evaluatie. Voor iedere tranche wordt in de gemeenteraad een voorstel gedaan om budget voor een nieuw maatregelenpakket aan te vragen, daarvoor is ook evaluatie van de beleidsdoelen van belang en wordt dus ook inzichtelijk in welke mate de 1e tranche al een stap in de goede richting is. Wel is het college ervan overtuigd dat alle maatregelen nodig zijn om de doelen te bereiken. Enkel de 1e tranche uitvoeren is niet voldoende, wat ook blijkt uit diverse berekeningen vanuit het verkeersmodel.
16. De aanwonenden van de Kattensingel (wat ook onderdeel is van het Nieuwe Park) zullen een verbetering van hun leefomgeving ervaren door een vermindering van het autoverkeer over de Kattensingel. Nieuwe Park blijft verder goed toegankelijk via de diverse straten aan de westzijde.
17. Het VCP is een integraal samenhangend plan. Met de maatregelen om het Kleiwegplein anders in te richten verbetert ook de verkeerssituatie en leefbaarheid op en langs de Singels. De Kattensingel is recent (in 2018) op deze manier opnieuw ingericht, en zal voorlopig dus niet aangepakt gaan worden om kapitaalvernietiging te voorkomen.
18. Helaas ziet de gemeente geen andere oplossingen voor het Kleiwegplein. Het afsluiten van de Kattensingel op het Kleiwegplein voor autoverkeer is een randvoorwaarde om het kruispunt anders te kunnen inrichten.

2.4.3 Zienswijze van een bewoner van de Van Swietenstraat

Samenvatting

1. Indiener is het eens met de afsluiting van de Kattensingel, en wijkt hiermee af van het standpunt van zijn wijkteam (Nieuwe Park). Dit team is tegen afsluiting omdat de wijk minder goed bereikbaar zou worden. In de basis is dat waar, maar de voordelen (minder verkeer, minder uitstoot, veilig wandelen en fietsen langs de singel) wegen volgens indiener zwaarder.

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze.

2.4.4 Zienswijze van bewoners van de Kattensingel

Samenvatting

1. Indieners zijn erg enthousiast over de voorstellen voor de hele stad Gouda. Indieners kunnen zich niet vinden in mening van wijkteam Nieuwe Park, die de plannen rond de afsluiting van de Kattensingel afwijzen.
2. Indieners stellen dat in de zienswijze van Nieuwe Park enkele aannames worden gedaan die niet kloppen. Op de Kattensingel is niet alleen overlast door trillingen, maar ook wordt structureel te hard gereden en er is erg veel doorgaand verkeer, niet alleen vrachtverkeer.

3. Indieners vinden het belangrijk om een tegengeluid te laten horen, omdat er veel input zal zijn namens de tegenstanders. Indieners laten weten dat er ook veel voorstanders zijn, die voor het opbreken van de Kattensingel als onderdeel van de rode loper zijn, waardoor de entree van de stad een veel warmer en hopelijk groener geheel zal worden.

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze. Wijkteams hebben een lastige taak om zoveel mogelijk de belangen van alle wijkbewoners mee te nemen. Vaak zijn er ook binnen een wijk verschillende opvattingen over maatregelen. Fijn dat u de moeite heeft genomen om een eigen zienswijze in te dienen.
2. Dat maakt het weghalen of verlagen van drempels om de trillingsoverlast te verminderen ook zo lastig. Hierdoor gaat de snelheid van het verkeer weer omhoog, wat weer andere hinder met zich meebrengt.
3. Dank voor uw bericht. Op deze manier is een goede afweging te maken.

2.4.5 Zienswijze van bedrijf X

Samenvatting

1. Indiener is erg ingenomen met een college en een gemeenteraad die de tijdgeest aanvoelen en de moed hebben om Gouda autoluw te willen maken. Indiener pleit ervoor om de rug recht te houden, ondanks de tegenstand die het plan oproept. Indiener spreekt als bewoner van een van de singels, maar zeker ook als ondernemer en directeur van een internationaal bedrijf.
2. Indiener stelt dat wijkteam Nieuwe Park negatief staat tegenover het versimpelen van het Kleiwegplein en het afsluiten van de Kattensingel voor autoverkeer. Deze mening deelt indiener niet. Indiener stelt dat als dit element vervalt, het hele principe van het VCP wordt ondermijnt.

Reactie

1. Dank u voor uw positieve zienswijze
2. Het klopt dat de aanpak van het Kleiwegplein een essentieel onderdeel is van het samenhangende pakket van het VCP. Bij het laten vervallen van deze maatregel zijn de gewenste verkeerseffecten, zoals minder autoverkeer op de singels, een stuk kleiner.

2.4.6 Zienswijze van bewoners van de Kattenburcht

Samenvatting

1. Indieners hebben moeite met de beoogde afsluiting van het Kleiwegplein, omdat de singels de doorgang zijn naar Goverwelle, waar de kinderopvang is. Afsluiten betekent voor indieners flink omrijden of dwars door het centrum rijden.
2. Indieners vinden het tijd dat de singels 30 km/u gaan worden. Hierbij wordt als voorbeeld de Zoutmansweg in Reeuwijk genoemd. Zonder drempels maar met bloembakken en weinig ruimte voor de automobilisten. Niemand die er niet wil zijn zal er rijden, maar de omgeving blijft wel bereikbaar voor bewoners.
3. Indieners zijn van mening dat op de Kattensingel nog steeds te hard wordt gereden en ook het zware verkeer gebruikt de route.

Reactie

1. Het klopt dat het afsluiten van de Kattensingel betekent dat automobilisten voor een deel van de bestemmingen binnen Gouda moeten omrijden. Dit is echter nodig om kansen te creëren om de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid van Gouda als geheel te verbeteren. De route door het centrum is ook niet mogelijk, want doorgaand verkeer wordt tegengegaan door de invoering van de autoluwe binnenstad met een selectief (maar ruimhartig) toegangssysteem.
2. De singels worden ook bereden door busverkeer, dus het teveel verkleinen van de ruimte voor automobilisten is niet wenselijk. Met behulp van een andere verharding, bredere stoepen en nadruk op overstekende fietsers en voetgangers wordt een beoogde weerstand ingebouwd.
3. Met het afsluiten van de Kattensingel wordt de verkeersintensiteit met 80% verlaagd, omdat er alleen nog maar bestemmingsverkeer rijdt. De overlast zal dan ook grotendeels verdwijnen.

2.4.7 Zienswijze van een bedrijf X aan de Kattensingel

Samenvatting

1. Indiener stelt dat bereikbaarheid van zijn bedrijf aan de Kattensingel van essentieel belang is voor een goede bedrijfsvoering, en verzoekt de gemeente daarmee rekening te houden in de plannen.
2. Indiener wijst op het feit dat ook de bus, brandweer, de politie, de ambulance, ophaaldienst moet blijven rijden over de Kattensingel en er ook veel hulpbehoevende ouderen wonen.
3. Indiener hoopt dat gemeente besluit het plan aan te passen voor plaatselijk verkeer.

Reactie

1. Bereikbaarheid is belangrijk voor bedrijven in Gouda. Uw bedrijf aan de Kattensingel blijft goed bereikbaar, via de Nieuwe Gouwe Oostzijde en via de Koningin Wilhelminaweg. Via die routes sluit uw bedrijf ook aan op de randwegenstructuur, waarvan alle bestemmingen in Gouda zijn te bereiken. Door de aanpassing van het Kleiwegplein dient u in enkele richtingen wel om te rijden met uw motorvoertuig, en kunt u niet meer vanaf de Kattensingel over het Kleiwegplein.
2. De bus en hulpdiensten hebben een uitzonderingspositie en blijven toegang houden over het Kleiwegplein in alle richtingen, zo ook van en naar de Kattensingel.
3. Omdat wij de voordelen van de afsluiting van de Kattensingel groter vinden dan de nadelen, is ons voorstel richting raad om het plan in stand te houden.

2.4.8 Zienswijze van een bewoner van de A.G. de Vrijestraat

Samenvatting

1. Indiener heeft zorgen over de impact van VCP maatregel 6 “verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel – Fluwelensingel" op de leefbaarheid en veiligheid in de Kadenbuurt
2. Indiener stelt dat door het afsluiten van de Kattensingel ter hoogte van het Kleiwegplein nog slechts twee in- en uitgangen voor gemotoriseerd verkeer voor inwoners van de Kadebuurt resteren: via de Boelekade en langs de Schouwburg, een tweerichtingsstraat waar slechts 1 auto per keer kan passeren. De andere in- en uitgang van de wijk is gesitueerd bij de brug bij de Adriaen Gerridsz de Vrijestraat. Ook dit is een situatie waarbij er slechts 1 auto per keer kan passeren, niet alleen op de brug zelf maar ook op de straten die daaraan gelegen zijn. Daarnaast is pal langs de brug de St. Aloysius school gelegen, een basisschool waarvan een groot deel van de leerlingen zelfstandig op de fiets en lopend naar school komt.
3. Indiener stelt dat de huidige verkeerssituatie rond bij begin- en eindtijden van de school nu onoverzichtelijk en complex is, en vreest dat door de maatregelen in het VCP dit erger wordt.
4. Indiener vraagt de gemeente waarom de Aloysiusschool niet als gesprekspartner betrokken is als direct belanghebbende.
5. Indiener vraag naar de visie van de gemeente op het voorkomen van mogelijke opstoppingen als gevolg van het afsluiten van de belangrijkste in- en uitgang van de Kadenbuurt, te weten die bij het station.
6. Indiener wenst cijfermatig inzicht in het huidige gebruik van de verkeersbewegingen op de drie in- en uitgangen in de buurt, nu door de afsluiting bij het station het sluipverkeer in de wijk afgenomen zou zijn, zodat deze gebruikt kunnen worden als 0 meting ten opzichte van toekomstige metingen als twee ingangen over blijven. En als de cijfers niet beschikbaar zijn, wenst Indiener dat de gemeente deze verzameld en deelt met de buurtbewoners voor de aanvang van de werkzaamheden in tranche 1.
7. Indiener pleit voor het schrappen of opnieuw bezien van maatregel 6, om de verkeersonveiligheid rondom de A.G. de Vrijebrug niet verder te laten toenemen. Indiener pleit ervoor dat bewoners van de wijk om via het station de wijk in- en uit te kunnen blijven rijden.
8. Indiener ervaart een groot tekort aan parkeerplaatsen in de wijk, wat reeds een verschuiving binnen de wijk op gang brengt. Mensen parkeren op niet officiële parkeerplaatsen, zoals de Burgvlietkade. Indiener wenst inzicht in het aantal parkeerplaatsen in de wijk, hoeveel auto's er per huishouden zijn en hoeveel parkeervergunningen in de wijk zijn verstrekt.
9. Indiener vraagt de gemeente hoe de verwachte verschuiving van parkeren door de binnenstadbewoners wordt gemonitord. En wat de gemeente gaat doen aan mitigerende maatregelen. Indiener vraagt naar de ruimte in het huidige VCP om de juiste aanpassingen en vraagt op welke wijze deze worden gemonitord.

10. Indiener vraagt naar de visie van de gemeente om ervoor te zorgen dat bewoners aan de randen van de Kadebuurt voldoende parkeergelegenheid houden.

Reactie

1. Gezien de inhoud van uw zienswijze bedoelt u waarschijnlijk maatregel 4: vereenvoudigen Kleiwegplein.
2. Er zijn nu 4 in- en uitgangen voor autoverkeer van en naar de Kadenbuurt: via de Boelekade, de Karnemelksloot, de brug bij de A.G. de Vrijestraat en via de Noothoven van Goorstraat. De aanpassing bij het Kleiwegplein heeft met name effect op de route via de Noothoven van Goorstraat. Verkeer kan niet meer via de Vredebest de Noothoven van Goorstraat bereiken, het voor de hand liggende alternatief hiervoor is de route via de Boelekade. Wel kan verkeer vanuit de Kadebuurt nog steeds via de Noothoven van Goorstraat en de Crabethstraat de Kattensingel bereiken. Met name de Boelekade zal iets drukker worden door aanpassing van het Kleiwegplein, de verkeersintensiteiten op alle wegen in de Kadenbuurt blijven echter (ruim) onder de 2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal (maximum intensiteit voor smallere woonstraten).

   Nabij de brug bij de A.G. de Vrijestraat is in het VCP voorzien om een nieuwe fietsbrug te realiseren. Nader onderzoek dient gedaan te worden naar de inpasbaarheid en relatie met cultuurhistorische waarden. Een fietsbrug kan de huidige brug verlichten en fiets- en autoverkeer meer spreiden/scheiden, dit is gunstig voor de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.



3. De verwachting is niet dat door het VCP de situatie rond de school drukker gaat worden. In het kader van het wijkuitwerkingsplan waar de gemeente binnenkort een participatieproces voor gaat starten, kan de situatie rond de school kritisch worden bekeken. https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/riooolvervanging-kadenbuurt/
4. Bij het opstellen van een wijkuitwerkingsplan van deze wijk wordt de school betrokken.

5. In het kader van de herinrichting van het zuidelijk stationsgebied is al een maatregel genomen dat verkeer vanaf de Kattensingel of Kleiwegplein niet meer naar de Kadebuurt kan rijden, alleen maar de wijk kan uitrijden. Met het VCP verandert dit niet. We willen alleen voorkomen dat dit een sluiproute gaat worden voor verkeer dat door de Kadenbuurt gaat heenrijden om de afsluiting van de Kattensingel wil vermijden. Als uit monitoring blijkt dat dit het geval is, neemt de gemeente maatregelen.
6. Voordat wordt begonnen met de afsluiting van de Kattensingel (nu in tranche 2, vanaf 2027), gaan wij gemeentebreed de effecten van de maatregelen van tranche 1 monitoren en evalueren, zodat er ook een 0 meting ontstaat voor de volgende serie aan maatregelen. De bestaande in- en uitgangen van de Kadenbuurt nemen wij hierin mee.
7. Het weer openstellen van tweerichtingen voor autoverkeer in het stationsgebied is niet aan de orde. Dit is gedaan om de verkeersveiligheid in dat gebied te vergroten en niet teveel auto's door een “busgebied” te laten rijden.
8. In Kort Haarlem/Kadenbuurt wordt momenteel een onderzoek uitgevoerd naar de parkeerdruk en mogelijke oplossingen. Alle inwoners zijn hierover geïnformeerd. Voor meer informatie: https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/onderzoek-gereguleerd-parkeren-kort-haarlem-en-kadenbuurt Onderdeel van het onderzoek is het in beeld brengen van de huidige parkeerdruk. Het resultaat daarvan zal binnenkort op bovenstaande webpagina worden geplaatst. Het aantal auto’s per huishouden en verstrekte parkeervergunningen is op gevraagd detailniveau niet bekend.
9. Zie antwoord vraag 8. Doel is de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk te verdelen gelet op de parkeerbehoefte vanuit bewoners.
10. Zie antwoord vraag 8. Doel is de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk te verdelen gelet op de parkeerbehoefte vanuit bewoners.

2.5 Maatregelcluster 5: Autoluwe Nieuwe Veerstal

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
De indieners, waaronder Stichting Gouda Sterk aan de IJssel, Gouda Onderneemt en bewoners van de binnenstad, hebben verschillende opvattingen over dit maatregelcluster. Gouda Sterk aan de IJssel is voorstander van de plannen omdat daarmee weer een ruimtelijk verbinding wordt gemaakt met het water, maar heeft een aantal aandachtspunten, zoals de fasering (relatie met werkzaamheden Rijnland) en de parkeermogelijkheden aan de zuidkant van de binnenstad. Gouda Onderneemt beschouwt deze maatregel als zeer risicovol, en schadelijk voor de bereikbaarheid van de binnenstad en parkeergarage Bolwerk en hierdoor het wegblijven van bezoekers uit de regio (en ook Westergouwe). Ook de robuustheid van het wegennet wordt als zorg gezien. Er zijn zorgen of de Zuidwestelijke randweg dit extra verkeer wel aan kan. Ook zijn er twijfels voor het uitbreiden van horeca op deze plek, vanwege de versnippering zo ook de mogelijke overlast voor omwonenden. Arriva heeft zorgen bij het rijden van bussen door een ‘shared space’ gebied. Gouda sterk a/d IJssel en Gouda Onderneemt pleiten verder voor een goed monitorings- en evaluatieplan bij het uitvoeren van de pilot. In samenspraak met omgevingspartijen op te stellen, deze plannen te combineren met dijkwerkzaamheden en sneller onderzoek te doen naar mogelijke alternatieven voor autoparkeren in het zuidelijk deel van de binnenstad. Fietsersbond pleit ervoor om de coronadip in de verkeersdruk te benutten om de pilot Nieuwe Veerstal uit te voeren tijdens Gouda 750 en het Veerstalgebied in te richten als terrassengebied, met de Rotterdamseweg als westelijke fietstoegang en de IJsseldijk als oostelijke fietstoegang.

Reactie van het college
Het college dankt de indieners voor hun zienswijzen en begrijpt hun zorgen. Het VCP is een omvangrijk maatregelenpakket en wordt daarom ook gefaseerd over langere tijd uitgevoerd. Stap voor stap gaan we maatregelen invoeren, monitoren we effecten en evalueren de beleidsdoelstellingen. Zo houden we grip op de effecten van het VCP én de financiële lasten voor de gemeente. De gemeente heeft al lange tijd de ambitie om het Nieuwe Veerstalgebied aantrekkelijker te maken. De aanleg van de Zuidwestelijke Randweg in 2012 is een eerste stap hierin geweest, zodat regionaal verkeer niet meer over de Nieuwe Veerstal hoeft te rijden. De Nieuwe Veerstal is een historische plek voor Gouda, en in de huidige situatie is er weinig ruimte voor fietsers en voetgangers. Vanuit de binnenstad is het nu moeilijk om het water te beleven. Ruimtelijk zijn er dan ook hele mooie kansen om van dit gebied een aantrekkelijke plek te maken, en daarom is het college overtuigd van de kansen die deze maatregel kan opleveren voor de stad Gouda als geheel.

Het opwaarderen van de zuidelijke entree van de binnenstad en het inzetten op een betere benutting van de bijzondere kwaliteiten van de ligging aan het water is een bekende beleidswens van de gemeente Gouda. Dit is onder andere neergelegd in de gebiedsvisie “Hollandsche IJssel in zicht - Gebiedsvisie Hollandsche IJssel Gouda 2020” (juni 2008). Door de maatregelen die worden voorgesteld in het VCP wordt bijgedragen aan de uitvoering van deze visie. Deze ontwikkeling is niet alleen gericht op eigen bewoners of bezoekers uit de regio, maar omdat het gebied aantrekkelijker wordt zullen ook andere bezoekers aan Gouda of toeristen dit gebied willen bezoeken. De toegenomen aantrekkelijkheid zorgt ervoor dat het gebied uitnodigt tot het vestigen van horeca. Hierbij heeft de gemeente hoogwaardige horecaconcepten voor ogen, zoals neergelegd in de horecanota “Eten, drinken en overnachten in Gouda” (april 2018). Het publiek dat hiermee getrokken wordt zal naar verwachting niet voor de geschetste overlast zorgen.

Wel ziet ook het college aandachtspunten die verder uitgewerkt moeten worden. Na besluitvorming van het VCP ziet het college dan ook graag een nadere uitwerking van de parkeerstrategie van de binnenstad, waarin in meer detail wordt bekeken met welke stappen de parkeersituatie in de binnenstad beheerst kan worden. Feit is dat er nu meer vergunninghouders zijn dan parkeerplaatsen, en dat de gemeente dit nu niet kan beheersen omdat er geen vergunningenplafond geldt. Met de parkeerstrategie streeft de gemeente ernaar de parkeerdruk in de binnenstad te verlagen, om vervolgens te kijken of we stapsgewijs straatparkeerplaatsen kunnen opheffen zodat er ruimte ontstaat voor andere functies. Het college is ervan overtuigd dat daarmee de binnenstad aantrekkelijker wordt, zowel voor bezoekers als voor bewoners. Uit een kwantitatieve analyse van koopstromen blijkt ook dat de plannen van het VCP positief bijdragen aan de lokale economie, en meer bezoekers en omzet kunnen genereren. Wel is het nog spannend of ook de verkeerskundige effecten goed uitpakken om de Nieuwe Veerstal autoluw te maken. In de plannen heeft het college dan ook opgenomen om eerst een pilot uit te voeren, en deze met de gemeenteraad te evalueren alvorens plannen voor een definitieve inrichting worden gemaakt.

Aanpassingen ontwerp VCP

- Afgelopen periode is onderzoek gedaan naar de economische effecten van het VCP voor geheel Gouda en ook specifiek voor de binnenstad. De uitkomsten van dit onderzoek worden verwerkt in de plannen die aan de gemeenteraad worden aangeboden.
- De suggesties van de indieners t.a.v. planning en het monitorings- en evaluatieplan worden meegenomen als inbreng naar de verdere uitwerking.
- Nadere verduidelijking wordt opgenomen over de fasering van maatregelen. Voor de pilot van de Nieuwe Veerstal gaat de gemeente kijken of er vanuit Gouda 750 kansen zijn om (een eerste fase) van de pilot uit te voeren. Ook zijn er kansen om de pilot te combineren met dijkwerkzaamheden door het waterschap die voor de Nieuwe Veerstal gepland staan de komende jaren.

2.5.1 Zienswijze van Stichting Gouda Sterk aan de IJssel

Samenvatting

1. Indieners waren betrokken bij de voorbereiding van het VCP, en waren lid van de Denktank. Indieners complimenteren de onafhankelijke voorzitter, Goudappel en gemeente Gouda met de wijze waarop, ondanks de beperkingen vanwege corona, zij erin geslaagd zijn om alle partijen en onderwerpen aan bod te laten komen.
2. Indieners constateren met instemming dat het plan de ruimtelijke verbinding met de Hollandsche IJssel wil herstellen middels een herinrichting en een autoluw regime voor de Nieuwe Veerstal. Voor de uitvoering en fasering wijzen indieners op de samenhang met de plannen van het Rijk en het Waterschap tot versterking van de waterkering aan de IJsselkade. Indieners vragen om de planning van het VCP zodanig aan te passen dat de herinrichtingswerkzaamheden voor het verkeersluwe rivierfront gecombineerd kunnen worden met de geplande dijkverbeteringswerkzaamheden ter hoogte van de binnenstad die de komende jaren zijn beslag krijgt.
3. Indieners geven aan dat een negatieve uitkomst van een meting in de pilot Autoluwe Veerstal voor de verkeersbelasting van de randweg maar beperkte betekenis kan worden toegekend, omdat de pilot in de eerste tranche valt en de maatregelen voor de verbeterde doorstroming op de randweg pas in de tweede tranche. Het succes van de pilot zou daarnaast ook moeten worden beantwoord aan de hand van de vraag of de doelstellingen voor de herinrichting van de Nieuwe Veerstal worden bereikt. Deze liggen op de eerste plaats bij de herwaardering en betere ontsluiting van de Hollandsche IJssel voor de Goudse binnenstad. Indieners gaan ervan uit dat zij als deelnemer aan het overleg in de Denktank ook betrokken zullen worden bij de wijze waarop de uitvoering en evaluatie van de pilots wordt vormgegeven.
4. Indieners pleit voor een snellere concretisering van het onderzoek naar alternatieve parkeermogelijkheden. Indieners denken dat het reduceren van parkeerplaatsen aan de IJsselkade en aan de grachten gepaard zal moeten gaan met het ontwikkelen van alternatieven. Een frequenter gebruik van de bestaande parkeergarages (ook voor de bewoners met parkeervergunning) zal naar verwachting te weinig soelaas bieden, mede vanwege de grote afstanden en een toenemende belangstelling om te recreëren aan de zuidkant van de binnenstad en de komst van de nieuwe Gouwenaren in Westergouwe en bezoekers uit het nabijgelegen toekomstige Vijfde Dorp in de Zuidplaspolder. In de directe nabijheid zijn naar het oordeel van Indieners mogelijkheden, bijvoorbeeld een gezamenlijke parkeergarage met Croda op het binnendijks parkeerterrein aan het Buurtje of een parkeergarage onder het water van de kom van Turfsingel/ Museumhaven, naar voorbeeld van de parkeergarage onder de Lammermarkt in Leiden.

Reactie

1. Hartelijk dank voor uw positieve zienswijze.
2. Het klopt dat de komende jaren het Waterschap bezig gaat met de versterking van de waterkering aan de IJsselkade. Hierin wordt qua planning zoveel mogelijk afstemming gezocht met het waterschap. Uit de gegevens van het waterschap blijkt dat de eerste werkzaamheden voor de dijkverbetering reeds voor 2021 op de planning staan, en de totale werkzaamheden enkele jaren duren. Daarmee komen deze werkzaamheden te vroeg om meteen tot een definitieve herinrichting van een autoluwe Nieuwe Veerstal over te gaan, omdat we eerst in de praktijk moeten ondervinden of een autoluwe Nieuwe Veerstal haalbaar is. Daarvoor gaan we een pilot uitvoeren. De dijkwerkzaamheden zijn wel interessant om de pilot aan te koppelen.

3. Voor de monitoring en evaluatie van de pilot is het belang om het onderzoek omtrent de pilot in het juiste perspectief te plaatsen, en ook te beoordelen in hoeverre de verkeerssituatie representatief is voor de toekomstige situatie. De pilot kan reeds in de 1e tranche worden uitgevoerd om in de praktijk te ondervinden hoe groot de verkeerseffecten zullen zijn. Daarbij kan de praktijk vergeleken worden met de modelberekeningen, om zo ook betrouwbare berekeningen te maken van een toekomstige situatie waarbij infrastructuur of de verkeersvraag weer net iets verandert is. Uiteraard is voor de afweging over het wel of niet slagen van de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal, van belang om een afweging te maken over de verschillende beleidsdoelstellingen van de gemeente, waaronder op het gebeid van bereikbaarheid, maar ook zeker op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

   Verder wil de gemeente de pilot rond de Nieuwe Veerstal ook in nauw overleg doen met de provincie uitvoeren, waarbij de uitkomsten van pilot wellicht als vliegwiel kan worden ingezet tot een eerdere realisatie van aanpassingen aan de Zuidwestelijke randweg. Uiteraard wordt Stichting Gouda Sterk aan de IJssel ook betrokken in het voorbereiden en evalueren van de pilot.
4. Na het vaststellen van het VCP, is het opstellen van een parkeerstrategie inclusief onderzoek naar extra parkeercapaciteit op bestaande en nieuwe parkeerterreinen/-garages een van de eerste projecten. Ideeën die u daarbij heeft ingebracht worden hierbij meegenomen.

2.6 Maatregelcluster 6: verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel – Fluwelensingel

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
Indieners betreffen veelal bewoners van de Blekerssingel en Fluwelensingel of omwonenden van naastgelegen wijken. De Singelbewoners hebben twee zienswijzen ingediend die door een groot aantal andere indieners worden onderschreven. De singelbewoners hebben een tweede zienswijze ingediend vanwege de ontwikkeling van de supermarkt aan de Fluwelensingel en een gebrek aan vertrouwen in die plannen. De indieners stellen in eerste instantie dat er deels wel, maar deels ook geen eensgezindheid is onder de achterban over de plannen. De indieners zijn voor het aanpakken van de verkeershinder op de Blekerssingel en Fluwelensingel, maar verschillen in mening over het hoe. Andere indieners bepleiten een verbetering van de situatie bij de Kazernebrug.

De volgende bezwaren/zorgen zijn gemeld door verschillende indieners:
- De komst van de supermarkt die voor extra verkeer(shinder) zorgt.
- De handhaafbaarheid van de 30 km/u inrichting van de singels.
- De effecten van zwaar verkeer voor de gevels van de huizen aan de singel.
- De voorgestelde inrichting van de Blekerssingel en Fluwelensingel gezien het aantal verkeersbewegingen, waarbij ook bussen elkaar moeten kunnen passeren en de verkeersintensiteit toeneemt als gevolg van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal.
- Het vervallen van de parkeerstrook waardoor mogelijk moeilijkheden ontstaan bij het laden en lossen t.b.v. de aan deze singels gevestigde bedrijven, maar ook bij verhuizingen e.d.
- De aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen op Klein Amerika en Schouwburgplein, als bewoners van de singel daar voortaan moeten parkeren.
- Een herinrichting waarbij de bus niet meer vlot en veilig kan doorrijden.

De indieners pleiten in wisselende combinaties voor:
- Het stoppen van de ontwikkeling van de supermarkt.
- Een gedegen handhavingsplan.
- Een verhoogd vrij liggend fietspad.
- Een verbreding van de Kazernebrug om de verkeerssituatie te verbeteren.
- Het kritisch bekijken of verkeerslichten op de singels nog nodig zijn.
- Een R-net busroute zonder drempels, asverspringingen of wegversmallingen.
- Een voldoende brede weg zodat tegemoetkomend busverkeer elkaar kan passeren zonder snelheidsverlies en waarbij fietsers veilig ingehaald kunnen worden.

Reactie van het college
Het college betreurt het verlies van vertrouwen in de plannen. Het Verkeerscirculatieplan is geen gemakkelijk plan, en kent een hoop verschillende doelstellingen. Een van de doelstellingen is de leefbaarheid en verkeersveiligheid op en rond de Singels te verbeteren. Tegelijkertijd vormen de Blekerssingel en Fluwelensingel ook een belangrijke route voor verkeer van en naar de binnenstad en parkeerlocaties, een fietsroute, een belangrijke busroute en een straat waaraan gewoond wordt. De singels blijven deze functies vervullen, nu en in de toekomst.

De ruimte is echter beperkt om al deze functies goed te accommoderen, en daarom zijn keuzes nodig. Het is een illusie om te veronderstellen dat de verkeersintensiteiten op de Blekerssingel en Fluwelensingel (zonder ingrijpende maatregelen zoals knips) gehalveerd kunnen worden, dat is simpelweg niet mogelijk met de rol die deze straten vervullen in de autobereikbaarheid voor de binnenstad en omliggende wijken. Wel heeft het college oog voor de leefbaarheid voor de bewoners van de Singels, en zijn in het voorstel ook tal van maatregelen opgenomen om hieraan bij te dragen.

Zo stelt het college voor de Singels 30 km/u te maken en anders in te richten, zo ook de kruispunten en verkeerslichten aan te passen en zelfs op te heffen daar waar dat kan, en tenslotte ook het Kleiwegplein te veranderen zodat er minder verkeer over de Singels rijdt. Het college is van overtuigd dat met het VCP de leefbaarheid rond de Singels verbetert, en een nieuwe inrichting de aantrekkelijkheid van de Singels en de binnenstad een impuls geven.

De ontwikkeling van de supermarkt staat los van het VCP, en is een autonome ontwikkeling dat als uitgangspunt voor het VCP is meegenomen. De besluitvorming rond de ontwikkeling van de supermarkt ligt momenteel voor bij de Raad van State.

Aanpassingen ontwerp VCP

- Geen aanpassingen.

2.6.1 Zienswijze (aangepast) van kerngroep Singelbewoners

Kerngroep Singelbewoners vertegenwoordigt de bewoners van de Blekerssingel en Fluwelensingel.

Samenvatting

1. Indieners willen graag het VCP ondersteunen, maar door de mogelijke ontwikkeling van supermarkt aan de Fluwelensingel, moeten indieners pas op de plaats maken. Door het gegoochel met de cijfers is de betrouwbaarheid van de plannen voor de singelbewoners en directe omgeving ernstig onder druk komen te staan. Het doet volgens Indieners geen recht aan de deelname aan de Denktank als op het laatste moment blijkt dat cijfers anders zijn dan tot nu toe werden gepresenteerd. En dat alleen om een oude afspraak uit het verleden mogelijk te maken, terwijl de wereld om ons heen is veranderd en de noodzaak voor zo'n supermarkt XL volstrekt niet meer relevant is. Het is een onomkeerbaar traject wat de kwaliteit van de leefbaarheid in de buurt op het spel zet.
2. Indieners stellen dat de voorgestelde maatregelen alleen succesvol kunnen zijn als ze snel en volledig worden uitgevoerd en ondersteund worden met een gedegen handhavingsplan met betrekking tot het naleven van de 30 km/u. Niet alleen hopen op gedragsverandering van automobilisten bij herinrichting, maar ook ondersteunen met flitspalen en/of andere technieken.
3. Indieners stellen dat de komst van de supermarkt en de extra woningen niet adequaat zijn verwerkt in het verkeersplan en leiden tot onaanvaardbare verkeersstromen op de singels.
4. Indieners hebben moeite met de wisselende streefniveaus die over de afgelopen jaren zijn gehanteerd, zie onderstaande figuur. Volgens Indieners is het streefniveau van 4000 naar 8000 motorvoertuigen per dag gebracht.

Inspraakversie Mobiliteitsplan 2017	Vastgesteld MP door gemeenteraad 2017-2026	Inspraakversie MP 2019	Stukken naar Raad van State door Goudappel/ODMH 2021
F-singel: Maximaal 3936	F-singel: maximaal 6000	F-singel 2350	8000*
B-singel: max 4720	B-singel: max 7600	B-singel 2600	Zuid (8000) en N (8000)**

5. Indieners stellen dat is toegeschreven naar aanvaardbare getallen om de komst van de supermarkt mogelijk te maken. Enerzijds is dit de keuze voor de plaatsing van de supermarkt in een “sterk verstedelijkt gebied”, zodat het minder verkeersbewegingen oplevert en anderzijds gaat de gemeente uit van minder auto's, omdat sprake is van betaald parkeren. Indieners wijzen hier op eerdere argumenten van de gemeente dat de komst van de supermarkt zelfs een regionale aantrekkingskracht zou moeten hebben; tegelijkertijd funshoppen in het centrum en boodschappen doen bij de supermarkt.
6. Indiener geeft aan dat een verkeerde suggestie is gewekt dat een supermarkt bij Fluwelensingel nodig is, door een plaatje met alle full service supermarkten waarbij de COOP in de binnenstad ontbreekt
7. Indiener wijst op het feit dat er niets is gezegd over de het voorspelbare knelpunt bij de in- en uitrit van Klein Amerika. Naast de normale verkeersstromen komen daar nog eens ruim 1500 bewegingen bij, inclusief de dagelijkse bevoorrading van de supermarkt.

8. Indiener wijst erop dat de gemeente Gouda, projectontwikkelaar Timpaan en voormalig eigenaar de Jong als jarenlang vasthouden aan eerdere afspraken die met een WOB (Wet openbaarheid van bestuur)-verzoek niet boven tafel te krijgen waren.

Reactie

1. Het is jammer om te lezen dat het vertrouwen in de gemeente weg is, omdat het supermarkt dossier helaas parallel aan het VCP-traject loopt. Het realiseren van een supermarkt op deze plek maakt de uitdaging groter om de ambities voor de singels te halen. We begrijpen dat dit kan overkomen als “goochelen met cijfers” maar we willen daarover zoveel mogelijk duidelijkheid verschaffen, en zijn dan ook transparant in de gebruikte cijfers en verkeersmodellen.
2. De wens is inderdaad om alles zo snel mogelijk uit te voeren, en het niet teveel over vele jaren uit te smeren. We hebben echter te maken met grote bedragen die niet in een keer uitgegeven kunnen worden. Ook is het nodig om de projecten in de juiste volgorde uit te voeren, zodat in de tussentijd geen onwenselijke situaties ontstaan. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden. De singels zijn overigens voorzien voor uitvoering in de 1e tranche en zitten daarmee aan de voorkant van de invoering van VCP-maatregelen.
3. In het gemeentelijke verkeersmodel dat is gebruikt voor het bepalen van de effecten is de supermarkt opgenomen.
4. Er zit een verschil tussen een streefwaarde en een berekende verwachte verkeersintensiteit. In de tabel zijn deze zaken door elkaar gehaald. Een streefwaarde geeft aan dat wij de verkeersintensiteit onder deze waarde willen houden, de zogenaamde maximum intensiteit voor een dergelijke straat. Een verwachte of berekende intensiteit kan daar dus flink onder liggen of tegen aan zitten. In de inspraakversie van het Mobiliteitsplan 2017 zijn berekende intensiteiten voor de singels opgenomen, dit geldt ook voor het vastgestelde Mobiliteitsplan in 2017, zo ook voor in de eerste versie van het VCP van 2019. In de laatste kolom “stukken naar de raad van state” gaat het wel om streefwaarden. De berekende intensiteiten uit het VCP zijn voor de Fluwelensingel 6.860, voor Blekerssingel zuid 7.220 en noord 7.480, zoals opgenomen in onderstaande tabel (onderdeel van de notitie Verkeerseffecten Supermarkt Fluwelensingel)

	streefwaarde	Autonoom	Auto + Plan	Synthese VCP	Synthese VCP + Plan
Fluwelensingel	8.000	8.050	8.620	6.290	6.860
Blekerssingel Z	(8.000)	8.730	9.130	6.820	7.220
Blekerssingel N	(8.000)	9.210	9.500	7.190	7.480

   Te zien is dat de supermarkt zorgt voor een toename van 4 tot 9% ten opzichte van een VCP zonder supermarkt. Wij vinden deze toename acceptabel.
5. De lagere berekende intensiteiten uit bijvoorbeeld het VCP uit 2019 werden bereikt door het introduceren van een afsluiting van de Fluwelensingel ter hoogte van Klein Amerika. Deze afsluiting kon echter op onvoldoende draagvlak rekenen, ook niet bij de bewoners van de singels.
6. In eerste instantie gaat een gemeente uit van het berekenen van verwachte verkeersdrukte op basis van landelijke kengetallen. De voorkeur heeft echter om op basis van lokale informatie over de verwachte bezoekersstromen, dekkingsgebied, parkeerregime een meer realistische benadering te krijgen van de te verwachte verkeersdruk. Overigens is de uitkomst nagenoeg gelijk als de eerdere cijfers (1470 – 1420).
7. Een discussie of een supermarkt wel of niet nodig is op deze plek, valt buiten de scope van het VCP. De Raad van State heeft beoordeeld dat de gemeente voldoende aangetoond heeft dat een supermarkt op deze plek nodig is.
8. Gegeven de verwachte toekomstige verkeersstromen op deze aansluiting is een voorrangskruispunt zoals hier het geval passend. De gemeente verwacht dan ook geen afwikkelingsproblemen bij dit kruispunt.
9. In het WOB besluit dat aan verzoeker is bekend gemaakt, is de reden aangegeven waarom de exploitatie-overeenkomst is geweigerd, althans niet geheel openbaar gemaakt. De reden is dat op een exploitatie-overeenkomst art. 6.24 Wro van toepassing is hetgeen stelt dat dergelijke overeenkomsten slechts in een zakelijke vorm bekend worden gemaakt, met vermelding van o.a. de exploitatiebijdrage. Dit geldt als een speciale regel ten opzichte van de WOB.

2.6.2 Zienswijze (oorspronkelijk) namens kerngroep Singelbewoners

Kerngroep Singelbewoners vertegenwoordigt de bewoners van de Blekerssingel en Fluwelensingel.

Samenvatting

1. Indiener geeft aan dat er een aantal knelpunten zijn die specifiek zijn voor de singels. Dit zijn:
   - Aan- en afvoerroutes van toeristisch- en winkelend verkeer op zoek naar parkeerplaatsen. Ook voor touringcars e.d.
   - Belangrijke routes van OV van en naar de Krimpenerwaard, maar ook van en naar Utrecht via Haastrecht en Oudewater
   - De mogelijke komst van een supermarkt die volgens de berekeningen zo'n 1470 extra auto's gaan opleveren
   - Het verschil met andere straten is het gegeven dat bewoners na de voorkeur bijna direct op straat staan; er is geen buffer in de vorm van een voortuin of iets dergelijks
   - Aan de singels staan veelal monumentale woningen die lang niet allemaal onderheid zijn en dus zeer gevoelig zijn voor zwaar verkeer
2. Indiener geeft aan dat er duidelijke eensgezindheid is over de volgende punten:
   - Instellen van 30km inclusief dwingende handhavingsmaatregelen. Voor alle singels, eigenlijk voor de gehele bebouwde kom met hooguit uitzondering voor aan- en uitvalswegen die zich daar voor “lenen
   - Herinrichting van de singels is absoluut bespreekbaar. Meer ruimte voor stoep- en (verhoogde) fietspaden. Dat betekent dus wel het verplaatsen van vergunninghoudersplekken voor de woning naar Klein Amerika en Schouwburg en/of andere parkeervoorzieningen.
   - Het terugdringen van zwaar verkeer op allerlei niveaus; vrachtverkeer, inzet elektrische bussen, tractoren en andere landbouwverkeer.
   - Beeldbepalend aangezicht van de singels optimaliseren. (groen/veiligheid/allure)
   - Geen drempels om snelheid af te remmen.
3. Indiener geeft aan dat de achterban niet eensgezind als het gaat om een keuze op het gebied de knip en/of eenrichtingsverkeer. De gevolgen voor bepaalde keuzes zijn (nog) niet goed te overzien. Voor- en nadelen bij verschillende keuzes.
4. Indiener vindt de volgende punten belangrijk:
   - Maatregelen om de randwegen dwingend in te zetten voor doorgaand verkeer
   - Bewoners bewust maken/meenemen in de aard van de maatregelen, zodat er begrip en consensus komt voor ontsluiting van woonwijken i.v.m. woon-werkverkeer. M.a.w. vanzelfsprekende ontsluiting van nu, kan worden herzien worden in “nieuwe vanzelfsprekende ontsluiting”.
   - Minder verkeer door de binnenstad mogelijk maken door ruimte te maken voor centrale parkeervoorzieningen van binnenstadsbewoners.
   - Sympathie voor de plannen rondom de nieuwe veerstal en het aantrekkelijk maken van de stadsoevers aan de Hollandse IJssel, maar wel met de goede maatregelen om nieuw “sluipverkeer” te voorkomen.
   - Sympathie voor goede/nieuwe verbindingswegen tussen Westergouwe en de rest van de stad.
   - Sympathie voor goede herkenbare fietsroutes, zowel lokaal als doorgaande langeafstandroutes.

Reactie

1. Deze knelpunten zijn herkenbaar, en zijn onderdeel geweest van de afweging van de maatregelen van het VCP.
2. Deze punten zijn opgenomen in het VCP. De singels worden 30 km/u met bijpassende inrichting waarbij terughoudend wordt omgegaan met drempels vanwege trillingshinder en de aanwezigheid van bussen. Hierbij verdwijnen wel de parkeerplaatsen langs de singels, waarbij bewoners een plek moeten krijgen op parkeergelegenheid in de buurt. Voor minder validen is maatwerk nodig. Dit kan bijvoorbeeld een plek zijn op het trottoir. Met het instellen van een zero emissie stadslogistiek vanaf 2025, wordt al het bevoorradend verkeer naar de binnenstad zero emissie. Dit heeft ook positieve invloed op de luchtkwaliteit en geluidsniveaus op de singels. Ook de grootte (lengte en gewicht) van het vrachtverkeer wordt aangepakt. Hiervoor vindt na vaststelling van het VCP een update van de Nota Zwaar verkeer plaats, waarbij de aanpak van de trillingen door vrachtverkeer, als ook de overlast onderdeel is.

3. Met het VCP wordt ingezet op een doorwaadbare gemeente, waarbij de randwegen op orde zijn. Dit zorgt voor een verschuiving van verkeer en een betere leefbaarheid van de singels. Op termijn, als de maatregelen van het VCP onvoldoende effect sorteren, of als een politieke behoefte is om de singels nog autoluwer te maken, kan gedacht worden aan het instellen van elektronische knips.
4. Deze elementen zijn opgenomen in het VCP.

2.6.3 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indieners ondersteunen de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.4 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indieners ondersteunen de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.5 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indieners ondersteunen de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.6 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indiener ondersteunt de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.7 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indiener ondersteunt de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.8 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indieners ondersteunen de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.9 Zienswijze van een bewoner van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indiener ondersteunt de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.10 Zienswijze van een bewoner van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indiener ondersteunt de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.11 Zienswijze van een bewoner van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indiener ondersteunt de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.12 Zienswijze van een bewoner van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indiener ondersteunt de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.13 Zienswijze van bewoners van de Fluwelensingel

Samenvatting

1. Indieners ondersteunen de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.

2.6.14 Zienswijze van een bewoner van de Blekerssingel

Samenvatting

1. Indiener ondersteunt de zienswijze op het Verkeerscirculatieplan van de kerngroep “singelbewoners”

2. Indiener ervaart een zekere minachting ten opzichte van belanghebbende inwoners, vanwege een tussenuitspraak van de Raad van State over de supermarktprocedure. De gemeente kreeg opdracht om aan te geven hoe de verkeerssituatie in het bijzonder op de Fluwelensingel en de Blekerssingel zich verhoudt tot de gemeentelijke ambitie in het mobiliteitsplan om de verkeersbelasting juist te verminderen. In hetzelfde stuk geeft de gemeente onder "de gegeven opdracht" aan dat 'wat u betreft in voldoende mate duidelijk is gemaakt dat de verkeerstoename door de komst van de supermarkt en de daardoor veroorzaakte verkeersbewegingen niet zullen leiden tot een onaanvaardbaar woon-en leefklimaat'. Deze contradictie wordt door de gemeente nergens hersteld.
3. Indiener vraagt de gemeente waarom er in het VCP-traject geen bewoners en/of ondernemers uit het centrum/binnenstad zijn aangehaakt
4. Indiener vraagt waarom zonder vooroverleg met een geloofwaardige en duidelijke onderbouwing, essentiële cijfers, bijv. van voertuigen per etmaal, gewijzigd.
5. Indiener vraagt waarom de nieuwe (XL) COOP-supermarkt in het hart van het centrum, niet wordt vermeld. Indiener stelt dat door de capaciteit van deze COOP de noodzaak van realisatie van de JUMBO onderuit wordt gehaald.
6. Indiener vraagt waarom niet constructief is meegewerkt aan het beschikbaar stellen van informatie van WOB-verzoeken.
7. Indiener vergelijkt de supermarktprocedure met die van de Turfmarktkerk, waarbij Indiener de vraag stelt of achtergronden pas in complete omvang duidelijk worden na het zoeken van publiciteit.
8. Indiener deelt de conclusie niet dat de toename van het aantal voertuigen geen effect heeft op de hoeveelheid fijnstof en/of verkeerslawaai en geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze
2. De ambitie om de verkeersintensiteiten op de singels te verlagen is nog steeds behaald, ook met de komst van de supermarkt. Immers, niets doen leidt in de toekomst tot veel hogere intensiteiten.

	streefwaarde	Autonoom	Auto + Plan	Synthese VCP	Synthese VCP + Plan
Fluwelensingel	8.000	8.050	8.620	6.290	6.860
Blekerssingel Z	(8.000)	8.730	9.130	6.820	7.220
Blekerssingel N	(8.000)	9.210	9.500	7.190	7.480

   Zoals bij de beantwoording van 2.6.1 al is aangegeven, was de verwachting bij singel bewoners dat de intensiteit verder zou afnemen op basis van eerdere gemeentelijke stukken. Deze reductie was echter niet haalbaar vanwege het gebrek aan draagvlak voor een knip, ook bij bewoners van de singels.
3. Die zijn wel aangehaakt, in de vorm van diverse belangengroepen (bewonersplatform Binnenstad, Platform Binnenstad en haar randen, SOG, Gouda Onderneemt). Die hebben zitting gehad in de twee participatiesporen met de Denktank en Gouda Onderneemt.
4. De Raad van State heeft gevraagd om een betere verkeerskundige onderbouwing voor de vraag of een supermarkt op deze plaats acceptabel is. In eerste instantie gaat een gemeente uit van het berekenen van verwachte verkeersdrukte op basis van landelijke kengetallen. De voorkeur heeft echter om op basis van lokale informatie over de verwachte bezoekersstromen, dekkingsgebied, parkeerregime een meer realistische benadering te krijgen van de te verwachte verkeersdruk. Dit hebben wij gedaan, en de bevindingen zijn in de notitie opgenomen die naar de raad van state en bezwaarmakers is gestuurd, waarbij de bezwaarmakers nog in de gelegenheid zijn gesteld om hier op te reageren. Overigens is de uitkomst nagenoeg gelijk als de eerdere cijfers (1470 – 1420)
5. Een discussie of een supermarkt wel of niet nodig is op deze plek, valt buiten de scope van het VCP. De raad van state heeft beoordeeld dat de gemeente voldoende aangetoond heeft dat een supermarkt op deze plek nodig is.
6. In het WOB besluit dat aan verzoeker is bekend gemaakt is de reden aangegeven waarom de exploitatie-overeenkomst is geweigerd, althans niet geheel openbaar gemaakt. De reden is dat op een exploitatie-overeenkomst art. 6.24 Wro van toepassing is hetgeen stelt dat dergelijke

overeenkomsten slechts in een zakelijke vorm bekend worden gemaakt, met vermelding van o.a. de exploitatiebijdrage. Dit geldt als een speciale regel ten opzichte van de WOB.
7. Dit nemen wij voor kennisgeving aan.
8. Het komt vaker voor dat de beleving van omwonenden anders is dan wat rekenkundig uit milieumodellen volgt. In het geval van de singels zorgt de verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/u voor een stevige geluidsreductie op de singels.

2.6.15 Zienswijze van bewoners van de Blekerspoort

Samenvatting

1. Indieners stellen voor om de Kazernebrug te verbreden of een extra voetgangersbrug links of rechts van de Kazernebrug aan te brengen. De Kazernebrug zorgt voor herhaling voor verwarring/irritatie tussen fietsers, brommers, scooters, scootmobielgebruikers en voetgangers over de vraag “wie rijdt of loopt rechts en wie links”. Dit leidt tot het blokkeren van de weg.
2. Indieners pleiten ervoor om het voetpad tussen de Fluwelensingel/Blekerssingel te verbreden, zodat voetgangers naast elkaar kunnen lopen i.p.v. achter elkaar.
3. Indieners is opgevallen dat het verkeerslicht op de kruising Blekerssingel – Schouwburglaan al enige tijd in reparatie is, maar het verkeer daarbij veel soepeler doorstroomt. Dit geldt voor alle verkeersdeelnemers. Indieners stellen voor om, in overleg met omwonenden, te bekijken of de verkeerslichten bij deze kruising niet kunnen verdwijnen als de singels een 30 km/u inrichting krijgen.

Reactie

1. De discussie rond deze brug is gevoerd in het kader van de herinrichting van de Agnietenstraat. Hierbij is besloten om de brug zo in stand te houden vanwege de kosten. Ook is het verbreden van een bestaande brug vaak constructief onmogelijk, en het aanleggen van een extra brug cultuurhistorisch onwenselijk. In het ontwerp van de Agnietenstraat en omgeving is sprake van een ‘shared space’-gebied, waarbij geen aparte fietsvoorzieningen meer zijn. Bij de brug begint dit gebied al.
2. Dit is onderdeel van de plannen voor de herinrichting van deze singels.
3. Bij de herinrichting van de singels bekijken wij ook de kruisingen en nut- en noodzaak van de verkeerslichten.

2.6.16 Zienswijze van bewoners van de Blekerssingel

Samenvatting

1. Indieners spreken hun grote waardering uit voor het feit dat er eindelijk voor een integrale benadering van de verkeers- en veiligheidsproblematiek in Gouda is gekozen. Indieners verwelkomen de meeste voorgestelde maatregelen, ze lijken logisch en samenhangend. Indieners vinden de gevolgen voor de singels teleurstellend, zeker als zij kijken naar de eerdere plannen.
2. Indieners vinden het niet duidelijk waarom in het VCP is afgezien van de knip in de Blekerssingel/Fluwelensingel zoals deze als oplossingsrichting was voorgesteld in het Mobiliteitsplan uit 2018. In scenario 3 van dit plan werd deze knip als de meest effectieve maatregel gepresenteerd om de veelheid aan (sluip)verkeer over de singels ingrijpend terug te dringen. In de technische bijlage wordt alleen vermeld dat deze maatregel is beschouwd en onvoldoende kansrijk is bevonden
3. Indieners verwelkomen 30 km/u op de singels, getwijfeld wordt echter of een andere inrichting van de singels zorgt voor een effectievere naleving van deze maatregel dan borden met verkeerslimieten. Indieners hebben de ervaring dat bij geen handhaving verkeer harder gaat rijden dan 30 km/u. Dat is dan extra gevaarlijk omdat wandelaars en fietsers er dan niet meer op rekenen dat gemotoriseerd verkeer harder rijdt.
4. Indieners pleiten voor een verhoogd en fysiek gescheiden fiets- en wandelpad.
5. Indieners pleiten voor handhaving met camera's en politiecontrole, alleen dan zijn verkeersveilige singels mogelijk. De grote bestuurlijke uitdaging ligt volgens Indieners in het uitoefenen van invloed om handhaving te regelen.
6. Indieners vinden het merkwaardig dat de gemeente in het concept VCP uitgaat van 8000-10000 motortuigen per dag, terwijl in eerdere rapporten dit lager was. Met het netto-effect van het concept VCP op deze hogere referentieaantallen is dat ten opzichte van de huidige situatie nauwelijks winst wordt bereikt in het terugdringen van verkeersaantallen op de singels.

7. Indieners vinden het moeilijk te begrijpen dat met het VCP wordt beoogd om de singels autoluw te maken, terwijl er nog steeds de mogelijkheid bestaat dat er een grote supermarkt wordt gevestigd aan de fluwelensingel. De extra verkeersstromen die deze supermarkt aantrekt staan haaks op de doelstellingen van het concept VCP. Indieners pleiten ervoor dat de gemeente, in lijn met dit concept VCP, afziet van deze supermarkt en op deze locatie autovrije woningbouw moet realiseren.
8. Indieners zien ook een problematische situatie bij de ingang van parkeerterrein Klein Amerika.
9. Indieners concluderen dat met het VCP, zeker in combinatie met een supermarkt, te veel verkeer over de singels blijft rijden. Dat zonder heldere handhavingsplannen te hard rijdt, en dus niet veiliger worden en niet schoner. De huizen, die veelal niet onderheid blijven last houden van trillingen door zwaar verkeer, dan alleen maar zwaarder wordt naarmate auto's (en bussen) elektrisch aangedreven zijn.

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze.
2. In de eerdere fase van het VCP was het sectorenmodel als voorkeursvariant benoemd door het college. Deze variant zorgt voor sterke verkeersafnames rond de binnenstad en op de as Joubertstraat-Bodegraafsestraatweg. Echter heeft deze variant ook sterke effecten op de Goudse Houtsingel en Goverwellesingel waar het verkeer met (afhankelijk van het exacte wegvak wat beschouwd wordt) toeneemt met +40% tot +120%. Dergelijke verkeerstoenames zorgen ook voor significante geluidseffecten rond deze wegen. Ook blijkt uit het participatieproces dat er onvoldoende draagvlak is voor een stadsbreed sectorenmodel. Daarom is het sectorenmodel niet meer kansrijk bevonden.
3. Wij denken dat door een goede en geloofwaardige inrichting van de weg de maximum snelheid van 30 km/u te bereiken is. Dit kan door het toepassen van elementenverharding (klinkers) in plaats van asfalt, snelheidsremmende maatregelen op kruispunten maar ook een hoogwaardige omgevingskwaliteit.
4. Deze ruimte is niet beschikbaar zonder het instellen van eenrichtingsverkeer. Dit is al eerder uitgezocht en gepresenteerd tijdens een bewonersavond (november 2018), samen met de korte termijn maatregelen. Aangezien niet gekozen is voor eenrichtingsverkeer, vervalt de optie voor vrij liggende fietspaden.
5. Bij de voorbereiding van maatregelen uit het VCP, die invloed hebben om snelheid en gekozen routes, bespreken wij met de politie hoe zij dit kunnen opnemen in een handhavingsplan. Echter, van structurele handhaving kan geen sprake zijn. Te hard rijden is in veel gemeenten een probleem. Er is simpelweg niet voldoende capaciteit om overal op snelheid te controleren. Met de komst van slimmere auto’s die steeds vaker met het internet verbonden zijn, zijn er mogelijkheden om de snelheid van auto’s te beïnvloeden zodat automobilisten zich automatisch aan de veilige maximumsnelheid houden. Daarmee kan rijgedrag veiliger gemaakt worden, om zo de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Een gemeente heeft hier zelf geen invloed op, dit zijn systemen die ingebouwd moeten worden in auto’s en wat dus op landelijk en Europees niveau geregeld moet worden. De gemeente juicht dit soort systemen wel toe, maar kunnen hier niet op wachten omdat de ontwikkeling en implementatie hiervan erg onzeker is.
6. Zie beantwoording bij 2.6.1. Dit is samengevat in onderstaande tabel:

	streefwaarde	Autonoom	Auto + Plan	Synthese VCP	Synthese VCP + Plan
Fluwelensingel	8.000	8.050	8.620	6.290	6.860
Blekerssingel Z	(8.000)	8.730	9.130	6.820	7.220
Blekerssingel N	(8.000)	9.210	9.500	7.190	7.480

De huidige intensiteiten (basisjaar 2018 RVMH3.2) op de singels zijn:
- Fluwelensingel 8700 per etmaal
- Blekerssingel zuid 8520 per etmaal
- Blekerssingel noord 9380 per etmaal

Hieruit blijkt de intensiteiten met het VCP minder hoog worden dan nu, zelfs met de komst van de supermarkt.

7. Zie antwoord bij 6.

8. Gegeven de verwachte toekomstige verkeersstromen op deze aansluiting is een voorrangskruispunt zoals hier het geval passend. De gemeente verwacht dan ook geen afwikkelingsproblemen bij dit kruispunt.
9. Met de eerder gegeven antwoorden op deze zienswijze, denken wij dat het VCP juist voor een groot deel uw zorgen kan wegnemen.

2.6.17 Zienswijze van een bewoner van de Blekerssingel

Samenvatting

1. Indiener ondersteunt de zienswijze van de kerngroep Singelbewoners.

2. Indiener vindt de beoogde nieuwe inrichting van de singels, waarbij auto's te gast zijn en een inrichting die voor voetgangers en fietsers is, mooi en juicht deze toe.

3. Indiener maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op en rond de singels. De verkeersveiligheid op de Blekerssingel is erg slecht, doordat auto's en motoren standaard te hard rijden, er geen handhaving is, en de combinatie van tweerichtingsverkeer voor auto's en fietsers gevaarlijke situaties oplevert. Verder staat de leefbaarheid onder druk door de hoeveelheid autoverkeer, doorgaand verkeer en zwaar verkeer. Dit zorgt voor een slechte luchtkwaliteit wat negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid. Ook de bereikbaarheid van de binnenstad heeft te leiden onder het doorgaande verkeer over de singels.

4. Indiener bepleit de urgentie van maatregelen voor de korte (handhaving) en lange (herinrichting) termijn.

5. Indiener heeft specifiek over de komst van de supermarkt verschillende bezwaren. Dit plan staat haaks op de andere plannen om de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de singels en de binnenstad te vergroten. Er zullen veel meer verkeersbewegingen ontstaan. Dit zorgt ook voor overlast door de bodemsanering, bouw, bevoorrading en verkeer van klanten in de vorm van geluid, verkeer en luchtkwaliteit. Door de veranderde situatie sinds het ontstaan van deze plannen is de noodzaak er niet meer. Bewoners kunnen bediend worden door twee grote nieuwe supermarkten op de Sportlaan, of tot de extra supermarkt in de binnenstad (COOP). Ook zijn er plannen om de AH op de markt uit te breiden. Ook blijkt uit onderzoek van Grontmij dat er grote hoeveelheden grond gesaneerd moeten worden, en dat dit een hoog geluidsniveau met zich mee zal brengen. Tenslotte, stelt de indiener dat er terecht bezwaar is gemaakt tegen en niet consistente gebruik van verkeerscijfers. Dit heeft een negatieve impact op het vertrouwen.

Reactie

1. Bedankt voor uw aanvullende zienswijze, de zienswijze van de kerngroep Singelsbewoners is behandeld in 2.6.1 en 2.6.2.

2. Fijn om te horen dat u de geschetste mogelijke inrichting ondersteunt.
3. De gemeente is zich bewust van de verschillende knelpunten op en rond de singels. Daarom is in het VCP ook nadrukkelijk aandacht geweest voor het verminderen van gemotoriseerd verkeer over de singels. In het huidige maatregelenpakket zijn diverse maatregelen opgenomen die bij moeten dragen aan vermindering van het verkeer op de singels, zodat de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid verbeterd. Deze maatregelen zijn het instellen van 30 km/u, het herinrichten van de singels, maar ook aanpassing van het Kleiwegplein, het éénrichtingscarré en het versterken van de randwegen van Gouda. Door de combinatie van deze maatregelen wordt de verkeerintensiteit op de singels verminderd. Wel blijven de singels een belangrijke functie houden voor de ontsluiting van de binnenstad, parkeergelegenheden en de aanliggende woonwijken, ook zijn de singels een busverbinding die belangrijk is voor de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard.
4. De herinrichtingsmaatregelen voor de singels zijn in de 1e tranche van het maatregelenpakket opgenomen.
5. Omtrent de komst van de supermarkt loopt momenteel een Raad van State-procedure. De zorgen van de singelbewoners omtrent de komst van de supermarkt zijn bekend. Het oordeel is nu aan de Raad van State.

2.7 Maatregelcluster 7: Visueel versmallen Bodegraafsestraatweg

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
Een drietal zienswijzen is ontvangen met betrekking tot de Bodegraafsestraatweg, een daarvan is van het Bewonerscomité Bodegraafsestraatweg. De indieners beschrijven de opgave om de verkeerssituatie op de Bodegraafsestraatweg aan te pakken, maar hebben bezwaar tegen de plannen van de gemeente en pleiten voor een andere maatregel, namelijk een doorsteek tussen de Reeuwijkse Randweg en de Plaswijckweg. De indieners vinden dat de gemeente de doorsteek niet goed onderzocht en correct afgewogen heeft. De indieners vragen verder een goede oplossing voor wandelaars, fietsers en parkeren langs de Bodegraafsestraatweg. Het advies van Roots is om de functie van deze weg te behouden voor auto's en grote voertuigen conform het wensbeeld uit het VCP.

Reactie van het college
Het college betreurt dat de bewoners zich onvoldoende gehoord voelen en dat ze vinden dat de gemeente hun voorstellen niet goed heeft onderzocht en afgewogen. Het bewonerscomité is vertegenwoordigd geweest in de Denktank, en daar is meerdere malen gesproken over de Bodegraafsestraatweg. Het college onderschrijft dat de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg te hoog is, en dat maatregelen gewenst zijn om de verkeersdruk te verlagen naar de streefwaarden. Verschillende maatregelen zijn daarvoor bedacht, en ook buiten de Denktank-sessies om is daar met een afvaardiging van het bewonerscomité over gesproken. Het college is van mening dat er goed onderzoek is gedaan naar de mogelijkheden en effecten van een doorsteek, en dat daaruit maar een conclusie getrokken kan worden, namelijk dat dit onacceptabele effecten oplevert in Plaswijck. Gebleken is dat de doorsteek:

- Ongewenste gevolgen heeft voor de wegen in Plaswijck, waar nu reeds klachten zijn over te hard rijden en verkeersonveilige situaties op en rond de buurtontsluitingswegen, en dit bij een verdere toename van verkeer toe zal nemen. Bovendien strookt dit niet met de maatregelen die de gemeente gaat nemen om verkeersveilige schoolzones aan te leggen.
- De doorsteek kan zorgen voor sluipverkeer door Plaswijck, omdat er kortere routes ontstaan door de wijk heen tussen de Reeuwijkse Randweg (en A12) en andere delen van Gouda (zoals de spoorzone, het Boerhaavekwartier, Bloemendaal en de Goudse Poort).

Om deze redenen kwalificeert de gemeente een doorsteek als ongewenst. Het college stelt met het VCP wel andere maatregelen voor die als doel hebben de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg te verminderen en daarmee de leefbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen zorgen voor een afname van de verkeersdruk op de Bodegraafsestraatweg, maar zijn helaas onvoldoende om de streefwaarden te halen. Helaas ziet het college geen andere acceptabele maatregelen om wel de streefwaarden te halen. De maatregelen die genomen worden en bijdragen aan verbetering van de verkeerssituatie op de Bodegraafsestraatweg zijn:

- Visueel versmallen Bodegraafsestraatweg en aanleg van enkele plateaus, dit heeft als doel de snelheid van het autoverkeer te verminderen en het aantal hardrijders te beperken.
- Verminderen van doorgaand verkeer over Bodegraafsestraatweg, door noord-zuid route door Gouda heen minder aantrekkelijk te maken, en alternatieve routes zoals de randwegen te versterken. Het verbeteren van de doorstroming op de Burgemeester van Reenensingel en de N207 dragen bij aan een vermindering van het doorgaande verkeer op Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat.

Aanpassingen ontwerp VCP

- Vanwege een aankomend wegonderhoudsproject en een mogelijk geluidssaneringstraject wordt de Bodegraafsestraatweg in de komende jaren reeds aangepakt, en kan werk met werk gemaakt worden. Daardoor kunnen de beoogde maatregelen aan de Bodegraafsestraatweg eerder uitgevoerd worden, te weten in de 1e tranche. Het uitvoeringsprogramma wordt hierop aangepast.

2.7.1 Zienswijze van een bewoner van de Kramersweg

Samenvatting

1. Indiener stelt dat de gemeente Gouda een uitdaging heeft in het faciliteren van Noord/Zuid verkeer. De aansluiting van de Plaswijckweg op de Reeuwijkse Randweg heeft een dubbele functie: het ontlasten van zowel de Bodegraafsestraatweg als de Goudse Poort.

2. De scholen bij de Plaswijckweg hebben slechts in beperkte uren schoolverkeer, dus Indiener vraagt zich af de verbinding Plaswijckweg – Reeuwijkse randweg met beperkte uren/ tijdelijke afsluiting tijdens schoolverkeer, een optie is.

Reactie

1. Uit het kentekenonderzoek blijkt inderdaad dat er sprake is van substantieel doorgaand verkeer door Gouda heen van noord naar zuid en vice versa. Met name de route Bodegraafsestraatweg, Zwarteweg, Joubertstraat en Haastrechtsebrug kent een relatief hoog aandeel doorgaand verkeer. In het VCP is breed onderzoek gedaan naar mogelijkheden om deze noord-zuid verkeersstroom via de hoofd- en randwegen te laten rijden, om zo de Bodegraafsestraatweg en Joubertstraat te ontlasten. Dat is geen makkelijke opgave. In het VCP zijn een combinatie van maatregelen opgenomen die samen een substantieel effect sorteren, zo worden diverse straten aangepast naar 30 km/u, wordt een éénrichtingscarré voorgesteld bij de Thorbeckelaan en Graaf Florisweg, en krijgen op deze route fietsers en voetgangers op de dwarsrichtingen meer prioriteit bij verkeerslichten. De mogelijkheid voor een doorsteek tussen de Plaswijckweg en Reeuwijkse Randweg is ook onderzocht en meerdere malen besproken in de Denktank en met een bewonerscomité van de Bodegraafsestraatweg. Deze doorsteek is niet wenselijk beoordeeld vanwege de effecten in Plaswijck. De nadere onderbouwing hiervan is opgenomen in de technische achtergrondrapportage.
2. Een interessante suggestie om wel een doorsteek aan te leggen maar deze bij veel schoolverkeer af te sluiten. Indien de doorsteek open is, blijft er echter sprake van een korte route voor autoverkeer door Plaswijck heen, waardoor de verkeersdruk op de Plaswijckweg zal toenemen. Ook buiten tijden met veel schoolverkeer zijn er (overstekende) fietsers en voetgangers. Daarom is het oordeel van de gemeente dat een doorsteek (ook met een knip tijdens schoolverkeer-uren) niet wenselijk is, omdat daarmee verkeersknelpunten in de wijk Plaswijck ontstaan.

2.7.2 Zienswijze van het Burgercomité Bodegraafsestraatweg

De zienswijze betreft een open brief d.d. 22 maart toegezonden aan de wethouder en alle raadsleden, alsmede een nagekomen zienswijze.

Samenvatting

1. Indiener heeft deelgenomen aan de Denktank VCP en dient een zienswijze in namens alle bewoners van de Bodegraafsestraatweg. Indiener stelt dat de intensiteit van het verkeer op de Bodegraafsestraatweg al decennialang onderwerp van discussie is en de problematiek ook terugkomt in de stukken van het VCP. Indiener stelt alleen een doorsteek van de Reeuwijkse randweg naar de Plaswijckweg een structurele oplossing biedt voor de overbelaste BDGW (Bodegraafsestraatweg); ontworpen voor max 10-15.000 verkeersbewegingen. Hierdoor wordt het bestemmingsverkeer verplaatst naar de Plaswijckweg die structureel onbenutte capaciteit heeft
2. Indiener heeft deze win-win situatie meerdere malen aan de orde gesteld in de “Denktank” VCP. Diverse andere bewonersverenigingen binnen de Denktank steunen een doorsteek, en op basis van de informatie van Indiener zien vele bewoners van Plaswijck ook de voordelen van een doorsteek, het scheelt hen immers reistijd en extra kilometers. Indiener vraagt zich af waarom het wijkteam Plaswijck zo mordicus tegen het beproeven van deze plannen is. Ook vraagt Indiener zich af waarom dit geen gehoor vond bij de gemeente en ook niet terug te vinden is in het VCP. Indiener vindt de “Denktank” een gemiste kans omdat het besluit om geen doorsteek op te nemen niet transparant tot stand is gekomen. De gesprekken over de onderbouwing bij de berekeningen werden afgezegd; de gemeente gaf de Indiener een advies om een eigen zienswijze in te dienen. Indiener vindt het onbegrijpelijk dat de gemeente, ondanks deze problematiek, weigert om de effecten van door de bewonerscomité ingebrachte doorsteek door te rekenen.
3. Indiener benadrukt dat het zich niet vertegenwoordigd voelt en feitelijk ook niet vertegenwoordigd wordt door wijkteam Plaswijck, dat claimt namens alle bewoners van Gouda Noord op te treden. Het aansturen op een extra ontsluitingsweg voor het PWA-kazerneterrein via de Bodegraafsestraatweg is het meest actuele voorbeeld dat van vertegenwoordiging geen sprake is.

4. Indiener concludeert dat de toegezegde drie sporen benadering (Gouda onderneemt, Denktank en de Driehoek) in separaat overleg zonder dat de afgesproken gezamenlijke eindvergadering doorgang heeft gevonden, niet past bij de aangekondigde brede aanpak gericht op breed draagvlak.
5. Indiener stelt dat door de komst van de Reeuwijkse Randweg en door het niet nakomen van afspraken (o.a. met de raad) om de werking van deze weg te beperken. Door nieuwe woningbouwplannen (bijv. bouw vml. Kazerneterrein, Van Loon en Zoutman locaties, Landal Greenpark en Loetje) wordt de verkeersdruk alleen maar groter. Dit leidt tot een onhoudbare situatie. Een verkeersintensiteit richting de 21.000 (in plaats van de ingeschatte 19.000 voor het peiljaar 2030) is veel aannemelijker. Indiener vraagt zich af waarom de gemeente lagere groeicijfers aanhoudt voor dit soort wegen dan gebruikelijk is. Indiener stelt dat het college toestaat dat de Bodegraafsestraatweg ten onrechte een oostelijke randweg wordt, in plaats van een landelijke stadsstraat. Indiener refereert hier aan het onderzoek van DTV consultants (2021, vormtoets) waarin ook blijkt dat de BDGW niet aan minimale kenmerken voldoet. Indiener is verbaasd dat de gemeente maximale ontwerpbewegingen voor de BDGW nu ineens streefwaardes noemt, terwijl de gemeente dit wel hanteert voor de Plaswijckweg.
6. Indiener stelt dat door het wegvallen van verkeerslichten op de wegen in Reeuwijk en het ontbreken van enige structurele regulering op de Bodegraafsestraatweg nu een constante verkeersstroom op deze weg ontstaat, waardoor bewoners van de Bodegraafsestraatweg continu overlast, schade en onveiligheid ondervinden en overdag nauwelijks meer hun oprit op- en af kunnen.
7. Indiener stelt voor om een proef te doen met een doorsteek, zoals er ook ten aanzien van Veerstal tot een proef is besloten. Dit kan ook worden overwogen om te ervaren wat de door partijen geschetste consequenties nu werkelijk zijn. Indiener zou het van bestuurlijke moed getuigen als de gemeente deze proef in het VCP opneemt. Zo hoog zijn de kosten niet, het effect is direct meetbaar en de maatregel is ook weer terug te draaien.
8. Indiener dringen aan op regulerende maatregelen zoals voorgesteld maar stellen voor daarbij te focussen op echte snelheidsreducerende maatregelen in plaats van alleen “visuele” en rekening te houden met geluidoverlast. Indiener pleit ervoor om ook de Bodegraafsestraatweg in te richten als 30km/h weg.
9. Indiener pleit voor een verbod op zwaar (landbouw) verkeer inclusief een tonnage beperking. Dit kan geheel of gedeeltelijk worden toegepast door knippen en/of een afslag verbod vanuit Goudsehoutsingel en/of Reeuwijks randweg
10. Indiener pleit voor een structurele handhaving op snelheid en inhaalverbod. Indiener stelt dat er een structurele schending van snelheidslimiet en inhaalverbod plaatsvindt. Het profiel van de BDGW (rechte weg zonder onderbrekingen) nodigt uit tot hoge snelheden. Overdag en nog meer in de nachtelijke uren wordt hier gebruik van gemaakt. Permanente metingen of snelheid remmende maatregelen (flitspalen) ontbreken.
11. Indiener vraagt aandacht voor de problematiek van voetpaden, fietsers en parkeergelegenheid. Voor voetgangers en fietsers zijn de voorzieningen minimaal. De delen waar voetgangers kunnen lopen zijn extreem smal en worden mede door noodgedwongen daar geparkeerde auto’s geblokkeerd. Een kinderwagen of rolstoel kan hier niet veilig overheen. Een smal fietspad wordt als alternatief gebruikt bij het deels geheel ontbreken van een voetpad. Dit ondanks dat de BDGW een veelgebruikte fiets en wandelroute is richting Reeuwijk.
12. Indiener stelt, op basis van gemeentelijke cijfers, dat er dagelijks ca. 4000 auto’s vanuit Plaswijck via de Plaswijckweg, de Burgmeester van Reenensingel, de Bodegraafsestraatweg naar Reeuwijk, Bodegraven, Utrecht en weer terugrijden. Deze cijfers haalt Indiener uit het kentekenonderzoek uit 2018, waaruit blijkt dat ca 20% van het verkeer op de BDGW bestemmingsverkeer naar Plaswijck is. Dit aantal auto’s vormt de dagelijkse overschrijding van de maximumnorm (15.000) op de Bodegraafsestraatweg. Terwijl de capaciteit van de Plaswijckweg een sterke onderbezetting/overcapaciteit heeft, heeft de Bodegraafsestraatweg een ernstige overbezetting/ondercapaciteit. Uit cijfers van de gemeente is vrij simpel te berekenen dat een doorsteek vanuit Plaswijck naar de Reeuwijkse Randweg de gemeenschap dagelijks ca 18.000 autokilometers met de bijbehorende uitstoot van fijnstof en CO2 bespaart. Om over de tijdwinst, verminderde verkeersoverlast en een betere doorstroming van het verkeer, ook over de Plaswijckweg, de Burgemeester van Reenensingel en diverse kruispunten nog maar te zwijgen.
13. Indiener is van mening dat de gemeente een niet onderbouwde voorspelling doet van 50% reductie op de BDGW (In plaats van de 20% die Indiener zelf uit de cijfers haalt) en hierbij inschat dat dit verkeer de Plaswijckweg als sluiproute zal gaan gebruiken, zelfs als hier een 30 km/u regime gaat gelden.

14. Indiener geeft aan dat de theoretische rekensnelheid van 30 km/u in de verkeersmodellen voor de Plaswijckweg een snelheid is dit in de praktijk niet haalbaar is op de Plaswijckweg. Een vergelijking van de huidige routes met google maps levert volgens Indiener een vertekend beeld op.
15. Indiener stelt dat de Plaswijckweg ontworpen is als wijkontsluitingsweg en er zijn al snelheid beperkende maatregelen, kruispunten, oversteekplaatsen en schoolzones. Hier kunnen volgens Indiener eenvoudig nog maatregelen op worden aangevuld en deze route kent - anders dan de BDGW - geen erfontsluitingen en een profiel wat tot hard rijden uitnodigt.
16. Indiener stelt dat de Plaswijckweg een significante niet benutte overcapaciteit heeft. Zelfs met de gemeentelijke overschatting bij een doorsteek komt de overbelasting nog steeds lager uit dan die nu voor de BDGW verwacht wordt.
17. Indiener stelt dat met de doorsteek het zuidelijke deel van de Plaswijckweg ook een ontlasting voor de Plaswijckweg betekent.
18. Indiener refereert aan een, door de Raad, unaniem aangenomen motie van het CDA op 20 september 2017. Hierin is bepaald dat wethouder Niezen, alle bewoners direct dient te betrekken bij de totstandkoming van verkeersbeleid en dat alle mogelijkheden onderzocht dienen te worden.
19. Indiener vindt het vreemd dat een plan dat direct leidt tot minder kilometers, minder milieubelasting en een betere spreiding van het verkeer over de stad om onduidelijke redenen niet welkom is. Indiener refereert aan één van de uitgangspunten van het VCP: verhogen van de leefbaarheid. Volgens het VCP moeten de bewoners van de Bodegraafsestraatweg het nu doen met een povere cosmetische aanpassing van het straatbeeld in 2028, of later. Gezien de ernst van de situatie pleit Indiener om de problematiek hoger op de agenda te zetten en actie niet uit te stellen tot 2028. Bij uitstel zal de gemeente significatie kosten moeten maken voor herstel van deze snel aftakelende en verzakkende weg.
20. Indiener stelt dat zwaar landbouwverkeer sterk toeneemt en ook te hard rijdt. Dit geeft vanaf de vroege ochtend een enorme trilling en geluidshinder. Eigen metingen geven 98dB aan (lopend op het trottoir) terwijl de Gemeente Gouda in haar Richtlijn Omgevingslawaai (projectnummer 2016055842) op pagina 13 een limiet stelt van 68dB overdag en 60dB ’s-Nachts. De politie heeft de structurele snelheidsoverschrijdingen middels observaties (lasercontroles) bevestigd. Inherent aan deze snelheid is een hoog toerental (een landbouwvoertuig is ontworpen op een hoog koppel, wat leidt tot hoge benodigde toerentallen om ca 60km/h te rijden). Dit geeft een enorme geluidshinder. Vanwege de belading veroorzaken de trillingen schade en verzakkingen aan huizen en aan de weg zelf. Bodemdaling is het directe gevolg hiervan.
21. Indiener vraagt een onafhankelijke second opinion naar de effecten van een doorsteek Reeuwijkse Randweg – Plaswijck en verzoekt de gemeente Indiener daarvoor een subsidie te verstrekken.

Reactie

1. Het klopt dat de hoge intensiteiten op de Bodegraafsestraatweg al heel lang onderwerp van gesprek zijn. Dit is dan ook de reden dat serieus gekeken is naar oplossingen om de problematiek op de Bodegraafsestraatweg te verkleinen of op te lossen. De veelbesproken doorsteek tussen de Plaswijckweg en Reeuwijkse Randweg is met de laatste verkeersmodeltechnieken en inzichten doorgerekend, met verschillende invoerparameters, zoals een snelheid van 30 km/u op de Plaswijckroute, en met en zonder de rest van de VCP-maatregelen.
2. De doorsteek is inderdaad meerdere keren onderdeel geweest van gesprek in de Denktank VCP, maar uiteindelijk is deze optie niet opgenomen in het VCP vanwege de negatieve effecten hiervan. Hiervoor zijn, in samenspraak met het bewonerscomité Bodegraafsestraatweg, twee notities opgesteld met de uitkomsten van (verkeersmodel)berekeningen van de doorsteek en is naast de Denktank-bijeenkomsten een sessie belegd om de notities te bespreken. Uit deze berekeningen blijkt dat het maken van een doorsteek aantrekkelijk is voor bestemmingsverkeer van Plaswijck, die niet meer hoeft om te rijden over de Bodegraafsestraatweg. Echter, de doorsteek zorgt ook voor een snellere route over de Plaswijckweg om verschillende bestemmingen in Gouda te bereiken. Dat maakt dat een aanzienlijk deel van het verkeer dat nu over de Bodegraafsestraatweg rijdt, dan via de Plaswijckweg gaat rijden. Hierdoor stijgt de verkeersintensiteit op deze weg tot een onacceptabel niveau, waarbij een hele wijk hier last van gaat hebben. Een aanvullende berekening, waarbij de snelheid op de Plaswijckweg is teruggebracht, geeft hierin geen ander beeld. U kunt zich niet vinden in deze uitkomsten en dat is begrijpelijk. Hierover is nog diverse keren via de email een onderbouwing gegeven op alle cijfermatige vragen. Wij hebben dus, ondanks de gevoeligheid rond dit thema, uitvoerige berekeningen gemaakt, dit cijfermatig onderbouwd en daar conclusies uit getrokken. Dit is de reden dat op een gegeven moment aan u het advies is gegeven om een

zienswijze in te dienen omdat wij de wens van een doorsteek niet zullen overnemen in het VCP. Het is nu aan de politiek om hierin een keuze te maken.

Overigens, het is goed om niet uit het oog te verliezen dat door het samenhangend pakket van maatregelen, waarbij expliciet gezocht is om het regionale doorgaande verkeer uit Gouda te weren, een afname van circa 15% op de Bodegraafsestraatweg te bereiken is.

3. Uit de ingekomen zienswijzen blijkt geen bredere steun voor deze maatregel, zowel niet van andere Denktankleden als bewoners van de wijk Plaswijk zelf. Bewust is gekozen voor een deelname van een afgevaardigde namens bewoners van de Bodegraafsestraatweg in de Denktank, om zo alle belangen goed in beeld te hebben. Het project rond de PWA kazerne is opgepakt in de geest van de nieuwe Omgevingswet. Hierin is het aan de ontwikkelaar/ initiatiefnemer om draagvlak te creëren bij betrokkenen en de buurt. Pas als er voldoende draagvlak is, wordt het plan ter toetsing voorgelegd aan de gemeente. Dit is dus een heel andere manier dan de oude methode, waarin de gemeente het voortouw nam in het hele participatieproces. Het is dus aan de initiatiefnemer om aan te tonen dat de bedachte verkeerskundige oplossing in de praktijk goed gaat werken (ook in relatie tot het ontwerp VCP) en dat daar ook voldoende draagvlak voor is. Overigens zijn wij in het gebruikte verkeersmodel voor het VCP uitgegaan van een ontwikkeling van de PWA kazerne met een aansluiting op de Groen van Prinsterersingel.
4. Het plan van aanpak voor het participatietraject ging uit van een tweesporen aanpak, op nadrukkelijk verzoek van Gouda Onderneemt. Vanwege het belang van het bedrijfsleven bij dit onderwerp en de inmiddels opgebouwde ervaring en georganiseerde expertise van Gouda Onderneemt is afgesproken dat er een apart traject met de leden van het mobiliteitsoverleg ingericht werd. In het plan van aanpak werd ook gesproken over het samenkomen van de sporen Denktank en Gouda Onderneemt verder in het proces: “Op enig moment zullen de twee groepen in een gezamenlijke sessie onderzoeken of (en zo ja hoe) enige mate van integratie en consensus zou kunnen ontstaan in de twee adviesposities. Omdat nog steeds geldt dat consensus bijdraagt aan de mate van succes van het advies (ofwel: de mate waarin het advies door de politieke beslissers zal worden overgenomen).'" . Na de 2e sessie heeft GO een belangrijke schriftelijke reactie ingebracht die wat betreft de procesorde in essentie aangeeft dat zij “behoudens suggesties het ontwerp van de maatregelen overlaat aan de deskundigen. Vanuit haar taak van belangenbehartiging, zal Gouda-Onderneemt de maatregelen beoordelen op basis van de door de gemeente Gouda gekwantificeerde effecten”. Dit heeft ervoor gezorgd dat Gouda Onderneemt pas relatief laat het concept VCP heeft kunnen beoordelen en er geen tijd meer was om vooruitlopend op de zienswijzeprocedure een gezamenlijke sessie te beleggen. Deze heeft inmiddels plaatsgevonden op 21 april 2021, waarbij met elkaar de essenties uit de zienswijzen zijn besproken.
5. Zoals eerder aangegeven zijn alle ontwikkelingen binnen Gouda (PWA kazerne, Van Loonlocatie en andere) opgenomen in het prognosejaar 2030 van het gebruikte gemeentelijke verkeersmodel voor het VCP. De prognoses van verkeer op de Bodegraafsestraatweg gaan dus uit van de juiste aannames. Uit eerder onderzoek (mei 2019) dat is gedaan in reactie op een overleg met de gemeente en het bewonerscomité, op basis waarvan tijdelijke verkeersmaatregelen zijn getroffen, bleek dat de aanleg van de Reeuwijkse randweg geen grote toename van verkeer heeft veroorzaakt. Het ging om circa 5 tot 10% extra.
6. Met dergelijke hoge intensiteiten zonder onderbrekingen van de verkeersstroom door bijvoorbeeld verkeerslichten kan het tijdens drukke momenten inderdaad lastig zijn om een oprit op en af te rijden. De verkeerslichten bij Watergraspad kunnen mogelijk anders afgesteld worden om ‘hiaten’ in de verkeersstroom te creëren, zodat in- en uitrijden voor aanwonenden makkelijker wordt. Dit wordt meegenomen om te onderzoeken in de voorbereidingen voor de herinrichting van de Bodegraafsestraatweg.
7. Een proef betekent het realiseren van een grote kruising op de Reeuwijkse randweg met verkeerslichten, een doorsteek door de ecologische hoofdstructuur van de gemeente kan niet zomaar en laat ook schade achter. Bovendien is een proef iets wat de gemeente pas gaat doen als de uitkomsten niet zeker zijn, of lastig modeltechnisch te voorspellen. In het geval van de doorsteek is dat niet aan de orde.
8. De snelheidslimiet van een weg kan niet zomaar aangepast worden naar 30 km/u door simpelweg het plaatsen van een bordje. Dat is namelijk niet geloofwaardig, waardoor er niet gehandhaafd kan worden door de politie op snelheid. Alle straten die 30 km/u worden gemaakt, krijgen ook een inrichting die weggebruikers stimuleert 30 km/u te rijden. Een dergelijke inrichting is niet passend bij

de verkeersintensiteiten van de Bodegraafsestraatweg, omdat deze weg ook een verbindende functie heeft tussen Reeuwijk en Gouda, en daardoor een hoge verkeersdruk kent en houdt. Ook bij aanpassing naar 30 km/u blijft de Bodegraafsestraatweg een drukke weg.
De beoogde maatregelen aan de Bodegraafsestraatweg zijn:

- Visuele versmalling door huidige wegmarkering vervangen door visueel afwijkende verhardingsstroken en molgoten), toepassen trottoirbanden
- Realiseren van oversteekplateaus met afwijkende bestrating (streetprint) en oversteeklichten bij bestaande en nieuwe oversteken naar de oevers van de Reeuwijkseplassen: nabij de komgrens, nabij het Watergraspad en nabij de bocht bij de Goudse Houtsingel.

Deze maatregelen hebben als doel de snelheid van het autoverkeer te temperen, zodat de maximumsnelheid van 50 km/u wel gerespecteerd wordt. Door de juiste weginrichting kan het gedrag van weggebruikers beïnvloed worden, en worden er op specifieke locaties plateaus toegepast voor een snelheidsremming van het verkeer.

9. In het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (RVVP) Midden-Hollland is de Bodegraafsestraatweg aangewezen als een regionale hoofdweg. In de rapportage “Landbouw- en zwaar vrachtveer op plattelandswegen” (Ligtermoet & partners, januari 2016) in opdracht van de Regio Midden-Hollland is de Bodegraafsestraatweg aangewezen als onderdeel van een bovenregionale weg binnen het gewenste netwerk voor landbouwverkeer. Het onderzoek en de kaarten zijn regionaal vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Verkeer & Vervoer door de gemeenten van Midden-Holland en andere deelnemende gemeenten (o.a. gemeenten Alphen aan de Rijn en Woerden). Deze kaarten zijn gebruikt als input voor het RVVP Midden-Holland. Er zijn dus tussen de gemeenten onderling en met de sector hierover afspraken gemaakt. De Bodegraafsestraatweg is in regionaal verband dus aangewezen als route voor het afwikkelen van landbouw- en vrachtverkeer en vervult deze ook. Gelet hierop is de wens van bewoners om het landbouw- en vrachtverkeer op de Bodegraafsestraatweg te verminderen, zeker op de korte termijn, niet aan de orde. De Burgemeester van Reenensingel (als eventuele alternatieve route voor de Bodegraafsestraatweg) maakt geen onderdeel uit van het gewenst netwerk voor landbouw- en vrachtverkeer. Het toepassen van venstertijden voor landbouwverkeer op de Bodegraafsestraatweg is moeilijk realiseerbaar, juist omdat de weg onderdeel is van het gewenste netwerk voor landbouwverkeer. Alternatieve routes via de overige wegen van dit netwerk leiden tot zeer grote omrijdafstanden (met name in de relatie met Bodegraven en vice versa).
   In het wensbeeld zwaar verkeer van het VCP hebben wij de Burgmeester van Reenensingel wel als onderdeel opgenomen van het wensbeeld en de Bodegraafsestraatweg. Na het vaststellen van het VCP is een van de eerste projecten het actualiseren van de nota zwaar verkeer, waarbij wij kijken welke maatregelen mogelijk zijn om de overlast van het zwaar verkeer buiten de wegen van het wensbeeld te verminderen. Dit zal mogelijk leiden tot een regionale discussie.
10. De verwachting is dat door de voorgestelde maatregelen op de Bodegraafsestraatweg de snelheid omlaag gaat. In het recente verleden (juli 2020) is nog overlegd met de politie of een flitspaal hier tot de mogelijkheden behoort. De adviseur van de politie geeft aan de het ongevallenbeeld in relatie tot de gereden snelheid geen aanleiding geeft voor het aanvragen van flitspalen.
11. Bodegraafsestraatweg maakt onderdeel uit van de doorfietsroute Bodegraven – station Gouda. Hierbij zijn eerste schetsen om het bestaande fietspad te verbreden (zie achtergrondrapport VCP voor downloadlink). Aan de kant van de woningen is simpelweg geen ruimte voor een trottoir door de geparkeerde auto's op de strook. Een mogelijkheid is een parkeerverbod, en het realiseren van een trottoir. Het parkeren dient dan op eigen erf plaats te vinden.
12. Uit het kentekenonderzoek 2018 blijkt inderdaad dat circa 4000 motorvoertuigen per etmaal tussen de Burgemeester van Reenensingel en de Bodegraafsestraatweg rijden. Dit is verkeer met een herkomst/bestemming in Plaswijk, Bloemendaal of een van de wijken ten zuiden van de Burgemeester van Reenensingel. In 2018 kwam dit overeen met circa 23,5% (4.000 van 17.000) van het verkeer op de Bodegraafsestraatweg. Ook rijdt er veel verkeer op de Bodegraafsestraatweg rechtdoor met een herkomst of bestemming in de spoorzone, het Boerhaavekwartier en Ouwe Gouwe. Verder rijdt er op de Bodegraafsestraatweg zo'n 15% regionaal doorgaand verkeer, en verkeer met een herkomst of bestemming aan de oostkant van Gouda. Door een doorsteek wordt ook ander verkeer aangetrokken wat door Plaswijk gaat rijden omdat er door de wijk kortere routes ontstaan. Dit blijkt uit de verschillende verkeersmodelberekeningen die zijn uitgevoerd naar de doorsteek. Voor nagenoeg de gehele buurten Mammoet, Windrooskwartier & Heesterbuurt, en Boerhaavekwartier is de route door Plaswijck bij een doorsteek, sneller dan via de

Bodegraafsestraatweg. Dit verkeer rijdt nu deels via de Burg. van Reenensingel, en deels via de Thorbeckelaan/Graaf Florisweg.
Het is te simpel om één doelgroep als ‘schuldige’ aan te wijze voor de te hoge verkeersintensiteiten op de Bodegraafsestraatweg. Het is niet alleen Plaswijkverkeer wat van deze weg gebruikt maakt en voor te hoge verkeersintensiteiten zorgt. Idealiter wordt juist het regionaal doorgaande verkeer afgevangen omdat dit verkeer geen herkomst of bestemming in Gouda heeft, en beter via de hoofd- en randwegen kan rijden. Het verbeteren van de doorstroming op de A20, de N207 en de stedelijke randwegen kan hier aan bijdragen. De Bodegraafsestraatweg is een van de zes in- en uitvalsroutes van Gouda, waardoor deze veel verkeer krijgt te verwerken.
Verder is het helaas niet zo simpel te zeggen dat een doorsteek een reductie van CO2 uitstoot en fijnstof oplevert. De doorsteek kan ook een verkeersaantrekkende werking hebben en voor extra automobiliteit zorgen, wat juist besparingen door kortere afstanden teniet kan doen. Bovendien zou een extra aansluiting op de Reeuwijkse Randweg nodig zijn met verkeerslichten, waarbij verkeer wordt opgehouden, en door het optrekken en afremmen juist weer extra uitstoot kan ontstaan.

13. Zie antwoord 12. Het samenspel van het VCP en de doorsteek geven een grotere reductie dan 20%.
14. In het model is gerekend met een snelheidslimiet van 30 km/u, in de praktijk als de weg heringericht is ligt de snelheid waarschijnlijk hoger dan 30 km/u. Waardoor het model juist aan de voorzichtige kant zit qua berekeningen. De Plaswijckweg blijft een voorrangsstatus houden, en uit verkeersmetingen blijkt ook dat een deel van het verkeer stelstelmatig te hard rijdt.
15. Op dit moment is de maximumsnelheid op de Plaswijckweg en Ridder van Catsweg 50 km/u, wat op veel plekken gehaald wordt en zelfs wordt overschreden. Het terugbrengen naar 30 km/u is dus al een behoorlijke uitdaging, wat alleen kan met een ander materiaalgebruik en andere inrichting. Het grote verschil met de Bodegraafsestraatweg is dat deze een vrijliggend fietspad heeft en de Plaswijckweg niet, waardoor de situatie door fietsers ook anders wordt beleefd, en de Plaswijckweg dus minder verkeersintensiteiten aan kan dan de Bodegraafsestraatweg.
16. De Bodegraafsestraatweg heeft een andere functie in de gemeentelijke en regionale verkeerscirculatie dan de Plaswijckweg. Deze twee wegen met elkaar vergelijken is niet reëel.
17. Dit blijkt niet uit de verkeersmodelberekeningen, door de doorsteek ontstaan ook routes door de wijk heen naar andere delen van Gouda, waardoor er ook aan de zuidkant van de wijk geen sprake is van verkeersafnames.
18. Dit is exact wat er gebeurt, zie ook antwoord bij nummer 2.
19. De planning van de maatregelen voor de Bodegraafsestraatweg wordt aangepast. De Bodegraafsestraatweg moet vanwege beheer- en onderhoudswerkzaamheden (drooglegging / ophoging) en geluidssanering reeds aangepakt worden. Dit biedt kansen om werk met werk te maken, en ook meteen de beoogde maatregelen van het VCP door te voeren. In deze reconstructie nemen wij geluidsreducerend asfalt mee als dit uit de berekeningen van de Omgevingsdienst naar voren komt als toereikende maatregel. De maatregelen aan de Bodegraafsestraatweg verschuiven daarmee naar de 1e tranche.
20. Voor het bepalen van de geluidshinder baseren wij ons op de wettelijke voorschriften en rekenmethodieken en niet op incidentele geluidsmetingen.
21. Het staat indiener vrij om een second opinion te doen. De gemeente verstrekt hiervoor echter geen subsidie.

2.8 Maatregelcluster 8: Verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat – Zwarteweg

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
Verschillende zienswijzen zijn ingediend die zich specifiek richten op de Joubertstraat en (Zuidelijke) Zwarte Weg. Indieners zijn veelal direct aanwonenden van de Joubertstraat en/of (Zuidelijke) Zwarte weg. De meeste indieners staan achter het plan om de verkeerssituatie op dit traject te verbeteren door de inrichting aan te pakken ten behoeve van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en kwaliteit voor voetgangers en fietsers. Een enkele indiener vindt maatregelen niet nodig en vindt de huidige situatie prima. Meerdere indieners stellen echter dat invoering van de maatregelen voor de Joubertstraat te lang duren, in het ontwerp VCP zijn deze pas in de 3e tranche voorzien, en pas na maatregelen aan de Blekerssingel en Fluwelensingel. Door de maatregelen op de singels kan de situatie op de Joubertstraat en (Zuidelijke) Zwarte weg verslechteren. De verkeersveiligheidssituatie op dit traject vraagt volgens indieners al veel eerder om maatregelen. Indieners stellen ook dat de totale looptijd van het VCP te lang is. Arriva heeft zorgen bij de mogelijke inrichting van de weg als 30 km/u weg als deze mogelijk gebruikt gaat worden als busroute in plaats van de Krugerlaan.

Reactie van het college
Het college bedankt de indieners voor het insturen van hun zienswijzen, en de positieve noten daarin voor een deel van de maatregelen. De Joubertstraat en (Zuidelijke) Zwarte Weg komen inderdaad als nummer 1 traject naar boven uit de verkeersveiligheidsanalyse van trajecten met meeste verkeersongevallen in Gouda. Het college is dan ook van mening dat de beoogde maatregelen te lang op zich laten wachten en stelt voor om deze naar voren te halen in de planning van het VCP. Er dienen echter keuzes gemaakt te worden, omdat het VCP een omvangrijk maatregelenpakket is met hoge kosten. De gemeente kan niet morgen alle maatregelen al uitvoeren. Maatregelen vergen voorbereiding en afstemming met omgevingspartijen. Ook heeft het college ervoor gekozen om een lange looptijd van invoering van het VCP aan te houden om zo de financiële lasten te spreiden en de invoering beheersbaar te houden. Het is aan de gemeenteraad (die over het geld gaat), of de looptijd van het VCP verkort kan worden met hogere jaarlijkse investeringskosten dan het college nu voorstelt.

Het college stelt in de plannen ook voor om op een slimme manier werk met werk te maken, om zo ook zo efficiënt mogelijk met onze financiële middelen om te gaan. We koppelen herinrichtingsplannen zo veel mogelijk aan regulier beheer en onderhoud. De wegdekken van de Blekerssingel en Fluwelensingel kennen een slechte wegdekkwaliteit en zijn beide bijna aan het einde van hun levensduur. Daarom moeten deze wegen op korte termijn aangepakt worden en zijn deze voorzien voor de 1e tranche. De maatregelen aan de singels en de Joubertstraat/Zwarte Weg kunnen niet gelijktijdig uitgevoerd worden. Daarom passen we het plan aan dat de Joubertstraat/Zwarte Weg zo vroeg mogelijk in tranche 2 wordt uitgevoerd zodat de uitvoering van deze maatregelen dicht op elkaar volgen. In de nadere uitwerking en voorbereiding van deze maatregelen wordt bezien of het haalbaar is de busroute te verplaatsen naar de Jouberstraat met een passende inrichting, dat is wel de ambitie van de gemeente met het VCP.

Aanpassingen ontwerp VCP
- De fasering van de maatregelen aan de Fluwelensingel/Blekerssingel en Joubertstraat/Zwarte Weg worden op elkaar afgestemd. De Jouberstraat/Zwarteweg wordt verplaatst van de 3e tranche naar vroeg in de 2e tranche.

2.8.1 Zienswijze van een bewoner van de Zuidelijke Zwarteweg

Samenvatting

1. De zienswijze richt zich op maatregelcluster 8 (verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat – Zwarteweg). Indiener pleit voor het niet vergeten van de Zuidelijke Zwarteweg in de plannen omdat hier de grootste verkeersproblematiek en luchtverontreiniging is.
2. Indiener pleit voor de aanpak van vrachtverkeer op de route via de Joubertstraat – Zwarteweg. Geregeld ontstaan zeer gevaarlijke situaties op de Zuidelijke Zwarteweg als vrachtwagens daar ter

plaatste gaan keren. Daarbij zowel zorgend voor onveilige situaties op het fietspad en de trottoirs als het beschadigen van de trottoirs en de tuinen van de bewoners.

3. Indiener pleit voor het op korte termijn aanbrengen van snelheidsreducerende maatregelen. Vanaf de verkeerslichten met de kruising Voorwillenseweg wordt geregeld een sprint getrokken onder het spoorviaduct door. En andersom wordt geregeld nog extra gas bij gegeven als men uit de tunnel ziet dat de verkeerslichten op groen staan. Met alle onveilige situaties van dien met voetgangers en fietsers.
4. Indiener stelt dat op de Zuidelijke Zwarteweg kriskas door voetgangers en fietsers tussen de auto's door overgestoken wordt om de verkeerslichten te mijden. Ook wordt heel vaak in tegengestelde richting gefietst over het trottoir.
5. Indiener vindt het eigenaardig dat In de prioritering eerst Maatregelcluster 6 (30 km-zone Bleker- en Fluwelensingel) wordt uitgevoerd en jaren later pas op de Zwarteweg, Zuidelijke Zwarteweg en Joubertstraat. Nu al is de verkeersoverlast, verkeersonveiligheid en luchtkwaliteit daar vele malen groter c.q. slechter, en het eerder uitvoeren van Maatregelcluster 6 zal leiden tot een toename van de problemen op de Zwarteweg, Zuidelijke Zwarteweg en Joubertstraat. Dat kan volgens de Indiener echt niet de bedoeling zijn van de plannen.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze. De Zuidelijke Zwarteweg is onderdeel van maatregelcluster 8, waarin ook is opgenomen om de Zuidelijke Zwarteweg anders vorm te geven met een vriendelijkere inrichting voor omwonenden, voetgangers en fietsers. Diverse maatregelen in het VCP zijn er tevens op gericht om de verkeersdruk op deze route te verminderen, wat samen met een andere inrichting tot een verbetering van de leefbaarheid moet zorgen.
2. De beschreven situatie omtrent draaiend vrachtverkeer is inderdaad niet wenselijk. Op de Jouberstraat en (Zuidelijke) Zwarte Weg geldt reeds een verbod voor vrachtwagens. Dit verbod wordt soms overtreden. Daarop gaan we in het VCP de bewegwijzering en routegeleiding voor doorgaand verkeer en vrachtverkeer verbeteren, zodat vrachtverkeer meer over de gewenste hoofd- en randwegen gaat rijden. Ook een andere inrichting van de Joubertstraat en Zwarteweg zal vrachtverkeer stimuleren via de gewenste routes te rijden. Onderdeel van het VCP is ook een nadere uitwerking van de routes voor zwaar verkeer in de vorm van een actualisatie van de Nota Grote voertuigen. Deze zal binnen de kaders van het VCP en regionale afspraken geactualiseerd worden, waar mogelijk ook aanvullende maatregelen uit volgen voor vrachtverkeer.
3. De gemeente moet keuzes maken, want er is geen geld en capaciteit om alle projecten op korte termijn uit te voeren. De planning van de maatregelen voor de Joubertstraat en Zwarteweg worden naar aanleiding van de zienswijzeprocedure naar voren gehaald en zijn nu voorzien in de 2e tranche, ook om zo beter aan te sluiten op planning van de maatregelen aan de singels.
4. Niet alle weggebruikers houden zich helaas netjes aan de verkeersregels, waardoor onveilige situaties en irritatie in het verkeer kan ontstaan. Door een goede weginrichting probeert de gemeente het juiste en gewenste verkeersgedrag bij verkeersdeelnemers te stimuleren. Ook door politie en BOA’s wordt gehandhaafd op het juiste verkeersgedrag. Er is echter onvoldoende capaciteit om overal te handhaven en iedere overtreding op te merken. Er zal altijd sprake blijven van weggebruikers die verkeersregels aan de laars lappen. Wat de gemeente en handhavers wel kunnen doen is bij excessen extra aandacht leggen op een bepaalde plek voor handhaving. Ook zal met het VCP de herinrichting van de Joubertstraat en Zwarteweg worden aangepast, waarbij de nieuwe inrichting het gewenste verkeersgedrag in de hand moet werken.
5. Het traject Joubertstraat – Zwarte weg komt inderdaad bovendrijven uit de verkeersveiligheids-analyse die in het achtergrondrapport van het VCP is beschreven, en staat zelfs op plek 1 van de trajecten met de slechtste verkeersveiligheidsscore. De gemeente moet helaas keuzes maken in de fasering van maatregelen, omdat niet alle maatregelen gelijktijdig en op korte termijn uitgevoerd kunnen worden en om financiële lasten te spreiden. Daarom wordt ook zoveel mogelijk een koppeling gemaakt met regulier beheer en onderhoud. Het wegdek van de singels is slecht en aan het einde van zijn levensduur, daarom moeten de Singels in de 1e tranche aangepakt worden. In reactie op de zienswijzen halen we wel de werkzaamheden van de Joubertstraat naar voren, naar het begin van de 2e tranche.

2.8.2 Zienswijze van bewoners van de Joubertstraat

Samenvatting

1. Indiener woont al bijna 40 jaar in de Joubertstraat, en geniet van de drukte van het verkeer. Voor is het druk, achter rustig. Nieuwe bewoners willen graag de straat autoluw maken, wat de Indieners niet begrijpen. Er zijn immers andere straten in Gouda, die veel rustiger zijn. Volgens Indiener maken medebewoners zich erg druk over de verkeersveiligheid voor met name fietsers. Indiener stelt dat dit heel rustig en veilig op de Krugerlaan en de Nansenstraat kan, zonder om te rijden. Indiener zou het erg jammer vinden als het mooie karakter van de Joubertstraat zou veranderen. De prachtige brede middenberm met mooie bomen moet behouden blijven en Indieners hopen dat de Joubertstraat gewoon een doorgaande straat zal blijven.

Reactie

1. Bij een andere inrichting van de Joubertstraat wordt de bestaande structuur van middenberm en bomen gehandhaafd. Het gaat om de inrichting van de weg zelf die verandert.

2.8.3 Zienswijze van een bewoner van de Joubertstraat

Samenvatting

1. Indiener is blij met het VCP. Indiener woont op de Joubertstraat en snakt naar verlichting van de verkeersdruk daar. Voornamelijk 's avonds wordt veel overlast ervaren van zeer hard rijdend verkeer (80-100 km/u). Ook is het verkeer hinderlijk qua geluid met name als het wegdek nat is, versterkt door de slechte hemelwaterafvoer bij heftige regen.
2. De tijdelijke maatregelen om de zebrapaden aan te passen heeft niemand om gevraagd. Ze ontsieren de straat, en oversteken was niet een door de bewoners ervaren knelpunt. Voor de snelheid van het verkeer heeft het volgens Indiener geen effect gehad.
3. Indiener heeft begrepen dat de maatregelen op de Joubertstraat pas gepland staan voor de periode 2033-2037 en vindt dat erg teleurstellend, voor een van de straten waarmee de meeste problemen zijn. De maatregelen vinden pas plaats nadat de singels zijn aangepast, wat leidt tot meer verkeerdrukte en hard rijdend verkeer op de Joubertstraat. Dat vindt Indiener onacceptabel.
4. Indiener vindt het onbegrijpelijk dat de Joubertstraat als laatste wordt aangepakt en vreest om afname van woongenot en daling van de waarde van het huis. Indiener snapt ook dat niet alles tegelijk kan.
5. Indiener pleit voor het naar voren halen van de plannen voor de Joubertstraat en als dat niet lukt het weghalen van de tijdelijke maatregelen (de palen) en het treffen van andere maatregelen om het te hard rijden tegen te gaan (handhaving, flitspalen, desnoods drempels) en de hemelwaterafvoer te verbeteren)

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze.
2. De tijdelijke maatregelen zijn afgestemd met een aantal buurtbewoners, die ervaren dat het oversteken een knelpunt is. We hebben nog geen snelheidsmetingen gedaan na het realiseren van deze maatregelen. Deze borden verdwijnen weer na het realiseren van de definitieve inrichting.
3. In reactie op de zienswijzen is het voorstel om de herinrichting van de Joubertstraat te verplaatsen van de 3de tranche naar begin 2de tranche.
4. Zie antwoord 3
5. Zie antwoord 3.

2.8.4 Zienswijze van een bewoner van de Joubertstraat

Samenvatting

1. Indiener geeft complimenten voor het uitgewerkte plan, waarin verbeteren van de leefbaarheid en duurzame mobiliteit centraal staan.
2. Indiener heeft bezwaren tegen het feit dat de herinrichting van de Joubertstraat pas in de derde tranche (2033-2037) aan de orde is, omdat het handhaven van de huidige situatie onacceptabel is en pleit dat de herinrichting naar voren wordt geschoven. Indiener voert hiervoor een aantal argumenten aan:

- Volgens de risicoanalyse die is uitgevoerd m.b.v. de CROSS-methodiek komt het traject Joubertstraat/Zwarteweg op nummer 1 van de meeste onveilige trajecten. Indiener vindt het opmerkelijk dat dit kennelijk weinig invloed heeft op de prioritering en ben benieuwd naar de motivering hierachter.
- De herinrichting van de Fluwelensingel/Blekersingel zit al in tranche 1 (2022). De verwachting is dat de verkeersdruk op de Joubertstraat hierdoor zal toenemen, waardoor de situatie de komende jaren alleen maar zal verslechteren
- Indiener maakt zich ernstige zorgen over de verkeersveiligheid in onze straat. Dit heeft grote impact op de leefbaarheid en kan niet nog 15 jaar voortduren. De verkeersintensiteit is veel te hoog voor een woonstraat en er wordt veel te hard gereden. De inrichting van de weg nodigt hier ook toe uit (geasfalteerd, gescheiden rijrichting, lange rechtstanden, voorrangskruisingen, nauwelijks snelheidsbeperkende maatregelen). Ook de onlangs aangelegde visuele drempels hebben hier m.i. weinig effect op. Nog steeds worden overstekende voetgangers stelselmatig over het hoofd gezien
- De hoge snelheid in de straat wordt door Indiener als probleem ervaren. Er is een klein percentage weggebruikers dat veel te hard rijdt (80 km/h+ wordt af en toe wel gehaald), en met een etmaalintensiteit van ca. 10.000 mvt gaat dit al snel om een paar honderd voertuigen per dag. Dit betekent dat zich meerdere keren per uur een situatie voordoet waarbij een aanrijding met een fietser op de rijbaan, overstekend kind of een andere (kwetsbare) verkeersdeelnemer fataal zou kunnen zijn
- Indiener ervaart veel geluidsoverlast door o.a. hardrijders en omdat de gevel dicht bij de weg staat.
- Voor fietsers in de Joubertstraat is geen passende infrastructuur. Op een 50-weg met een dermate hoge intensiteit schrijft de CROW gescheiden fietsvoorziening voor, of op zijn minst fietsstroken. De huidige inrichting zorgt voor gevaarlijke situaties, omdat automobilisten fietsers proberen in te halen, terwijl de weg daar eigenlijk net te smal voor is. Zeker in combinatie met de geparkeerde auto's aan beide zijdes.
- In en rond de straat wonen veel gezinnen met jonge kinderen, liggen een aantal grote scholen, die veel fiets- en voetgangers bewegingen met zich meebrengen van kwetsbare verkeersdeelnemers.

3. Indiener heeft zorgen bij de toekomstige inrichting als 30 km/u als er geen aparte fietsvoorzieningen worden gerealiseerd. Indiener vraagt zich af hoe fiets- en autoverkeer op een drukke weg als de Joubertstraat op een veilige manier kunnen mengen.

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze en het ondersteunen van de ambities.
2. In reactie op de zienswijzen is het voorstel om de herinrichting van de Joubertstraat te verplaatsen van de 3de tranche naar begin 2de tranche.
3. Voor aparte fietsvoorzieningen is op de Joubertstraat geen ruimte. Dit kan alleen bij een complete herprofilering van de laan, maar dit is niet wenselijk omdat hiermee het karakter verloren gaat. De combinatie van 30 km/u, de herinrichting met andere materialen dan glad asfalt en gelijkwaardige kruispunten zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid voor fietsers omhoog gaat.

2.8.5 Zienswijze van een bewoner van de Joubertstraat

Samenvatting

1. Indiener is blij met de ambities van het VCP, met name het instellen van 30 km/u en ruimte voor fietsers.
2. Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat de Joubertstraat pas tussen 2033 en 2037 wordt heringericht, terwijl de Fluwelensingel/Blekerssingel al tussen 2022 en 2027 gebeurt. Daarmee kan er een periode van zo'n 10-15 jaar ontstaan waarbij het verkeer zich verplaatst van de singels naar de Joubertstraat en het daar dus veel drukker wordt zonder maatregelen. Indiener pleit er dan ook voor, om conform de toezeggingen van de gemeente, de maatregelen op de singels te allen tijde samen op te laten gaan met maatregelen op de Joubertstraat.
3. Indiener vindt de doorlooptijd van 20 jaar bizar. Veel mensen zullen dan onderhand verhuisd of overleden zijn voordat ze hier eindelijk eens de vruchten van zouden kunnen plukken. Over de overlast op de Joubertstraat wordt al 20 jaar geklaagd.
4. Indiener pleit ervoor om de maatregelen aan de randweg allemaal in de eerste tranche op te pakken, omdat het een randvoorwaarde is om het systeem werkend te krijgen. Ditzelfde geldt voor de

inrichting van 30 km/u wegen, anders worden de wegen waar je nog 50 km/u mag een te interessant alternatief
5. Indiener mist bij de maatregelen Joubertstraat het veiliger maken voor fietsers (versmallen rijbaan/rijstrook). Alleen maatregelen bij de kruispunten is niet voldoende. Indiener pleit ook voor camera's om de snelheid te handhaven.
6. Indiener vindt het plan voor het éénrichtingscarré Thorbeckelaan een randvoorwaarde in het geheel, anders blijft de Bodegraafsestraatweg – Zwarteweg – Joubertstraat te aantrekkelijk voor doorgaand verkeer

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze en het ondersteunen van de ambities.
2. In reactie op de zienswijzen is het voorstel om de herinrichting van de Joubertstraat te verplaatsen van de 3de tranche naar begin 2de tranche.
3. Het is nodig om een lange looptijd van invoering van het VCP aan te houden om zo de financiële lasten te spreiden en beheersbaar te houden. Het is aan de gemeenteraad (die over het geld gaat), of de looptijd van het VCP verkort kan worden met hogere jaarlijkse investeringskosten.
4. Het is niet haalbaar om al deze projecten in de eerste tranche te realiseren. Er wordt begonnen met de maatregelen aan de randwegen die het meest nodig zijn, om vervolgens eind eerste tranche te beginnen met 30 km/u wegen. In de tweede tranche loopt dit verder.
5. Voor aparte fietsvoorzieningen is op de Joubertstraat geen ruimte. Dit kan alleen bij een complete herprofilering van de laan, maar dit is niet wenselijk omdat hiermee het laankarakter verloren gaat. De combinatie van 30 km/u, de herinrichting met andere materialen dan glad asfalt en gelijkwaardige kruispunten zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid voor fietsers omhoog gaat en de snelheid van autoverkeer wordt getemperd. Camerahandhaving op snelheid mag alleen door het Openbaar Ministerie gedaan worden, die daarvoor – in samenspraak met wegbeheerders en de politie - ook de locaties bepalen. Flitspalen zijn niet meer nodig als op een juiste wijze de inrichting wordt aangepast, en worden nooit op 30 km/u wegen toegepast.
6. Het eenrichtingscarré is inderdaad een essentieel onderdeel om het doorgaand verkeer tegen te gaan, en verkeer te stimuleren via de hoofd- en randwegen te rijden. Helaas kan niet alles tegelijk worden uitgevoerd en is het nodig keuzes te maken in de planning en fasering. Het is dan logisch om eerste te beginnen met herinrichting van de singels, en de Joubertstraat, om daarna de meer ingrijpende maatregelen van het eenrichtingscarré in te voeren. Wel vragen we met dit plan geduld en is er helaas tijd nodig om maatregelen voor te bereiden en uit te voeren, waarbij Gouda ook tijdens werkzaamheden bereikbaar moet blijven.

2.9 Maatregelcluster 9: Eenrichtingcarré Thorbeckelaan- Statensingel – Graaf Florisweg

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
Indieners met zienswijze over maatregelcluster 9 betreffen voornamelijk ondernemers en bewoners die in de omliggende wijk zijn gehuisvest of woonachtig zijn. Ook Gouda Onderneemt, Roots Beleidsadvies en bewoners uit andere wijken hebben in brede zienswijzen zorgen geuit over deze maatregel. De ondernemers zijn bezorgd over de autobereikbaarheid van hun onderneming bij invoering van het eenrichtingscarré. Bezoekers zullen door de maatregel om moeten rijden, waardoor klanten volgens de Indieners uitwijken naar andere winkels en zij omzetverlies leiden. Bewoners van de aanliggende wijken vrezen voor sluipverkeer door hun wijk, hebben soms bezwaar tegen het omrijden met de auto en hebben vragen bij de autobereikbaarheid van hun wijk. Ook zijn er zorgen over de verkeersveiligheid rond de Wilhelminaschool in de wijk.

In diverse zienswijzen zijn pleidooien voor wijzigingen of aanvullingen gehouden:

- Een indiener pleit voor het behouden van de verbinding tussen de Burgemeester Jamessingel en de Graaf Florisweg (via het Albert Plesmanplein) voor tweerichtingen autoverkeer. Daardoor blijft de winkelstrip Willem en Marialaan en parkeerterrein Vossenburchkade goed bereikbaar voor autoverkeer vanuit twee richtingen, en zo worden mogelijke negatieve effecten van deze maatregel gemitigeerd.
- Een indiener pleit voor het behouden van de aanrijroute via de Bleulandweg, om het parkeerterrein bij de Pauluskerk te kunnen bereiken in combinatie met het verbeteren van de oversteekbaarheid naar de supermarkt Plus, zodat deze goed bereikbaar blijft vanuit de richting Spoortunnel.
- Een indiener pleit voor het komen tot passende maatregelen in afstemming met de ondernemersvereniging en hierbij oog te hebben voor de beschikbare parkeercapaciteit in het gebied die nu op sommige momenten al ontoereikend is.
- Gouda Onderneemt pleit voor ervoor om, na de aanpassingen ten behoeve van de verkeersveiligheid, de Thorbeckelaan (net als de Graaf Florisweg) gedeeltelijk tweerichtingen te maken. Hierbij kan gedacht worden aan het gedeelte tussen de Bodegraafsestraatweg tot aan de Gerbrandyweg (inrit parkeerterrein Van Hogendorpplein). Zo kunnen buurtbewoners van de Thorbeckelaan en ten noorden hiervan zonder veel omrijdtijd de winkels bezoeken en wordt het rouwcentrum van Monuta beter ontsloten zonder dat het veel tweerichting-verkeer oplevert omdat het echt alleen deze groepen zijn die terug zullen rijden over de Thorbeckelaan richting de Bodegraafsestraatweg.

Reactie van het college
Het college begrijpt de zorgen van de indieners, maar stelt dat het eenrichtingscarré goede bijdragen levert aan de doelstellingen. Het eenrichtingscarré is een ingrijpende maatregel voor het autoverkeer, maar sorteert ook belangrijke effecten. Door het eenrichtingscarré wordt doorgaand verkeer dwars door Gouda heen verminderd, en wordt verkeer gestimuleerd via de randwegen te rijden. De verkeersdruk op diverse neemt daardoor af. Voor autoverkeer is er daardoor ook minder ruimte nodig, en kunnen vrijliggende fietspaden aangelegd worden langs de Thorbeckelaan en Statensingel. Dit zorgt voor een sterke verbetering van de verkeersveiligheid en stimuleert het fietsgebruik in Gouda en de regionale bereikbaarheid voor fietsers uit Bodegraven-Reeuwijk.

Sluipverkeer dat kan optreden door de wijk heen moet voorkomen worden. Daarom zijn ook lokale verkeersmaatregelen nodig in de wijk, zoals het aanpassen van rijrichtingen en het instellen van een bussluis. Samen met de wijk wordt in de nadere uitwerking onderzocht hoe dit het beste vorm gegeven kan worden. Mogelijk is ook een systeem met ontheffingen voor bewoners en bedrijven denkbaar.

Het college is zich bewust dat het eenrichtingscarré zorgt voor omrijdafstanden voor bezoekers van de winkels aan het Van Hogendorpplein en de Willem en Marialaan. De gemeente verwacht dat een groot deel van de klanten aan deze winkels (met veelal een lokale buurtfunctie) met de fiets of te voet langskomen. Natuurlijk zal een deel van de klanten met de auto komen. De winkels zijn nog steeds bereikbaar, maar klanten moeten nu soms een paar minuten langer rijden. Bezoekers kunnen daardoor naar andere winkels gaan waardoor ondernemers aan het Van Hogendorpplein of de Willem en Marialaan minder bezoekers krijgen en met omzetverlies te maken krijgen. De ondernemers kunnen daardoor schade ondervinden door

het VCP. Indien het niet redelijk is dat de schade voor de ondernemers onevenredig groot is dan het normaal maatschappelijk risico, zal de gemeente tegemoet komen in de schade via een nadeelcompensatieregeling.

In de verschillende zienswijzen zijn ook verschillende suggesties gedaan om het eenrichtingscarré aan te passen om nadelige effecten te mitigeren, maar de principes van het carré in stand te houden. Het college stelt dan ook aan de raad voor om nu een principebesluit te nemen over het eenrichtingscarré als belangrijk onderdeel van het VCP, maar dat de exacte uitwerking van het carré nader onderzocht wordt in samenspraak met belanghebbenden. Voor het carré daadwerkelijk wordt ingevoerd zal dan ook een nieuwe afweging hebben plaatsgevonden voor de verschillende belangen en doelstellingen: zoals economische effecten, verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Aanpassingen ontwerp VCP

- De principes van het eenrichtingscarré blijven in stand, maar samen met bewoners en ondernemers wordt gezocht in de verdere uitwerking naar optimalisaties om de nadelige effecten zo mogelijk te neutraliseren. Het VCP wordt hierop aangepast.

2.9.1 Zienswijze van een bewoner van de Frederik Hendriklaan

Samenvatting

1. Het bezwaar richt zich op het voorstel voor invoering eenrichtingsverkeer op de Thorbeckelaan – Statensingel en Bodegraafsestraatweg (maatregel 9 uit het ontwerp VCP). Hierdoor moet Indiener een wereldreis maken om naar de supermarkt of kapper te gaan, komend vanaf de Frederik Hendriklaan.
2. Kinderen moeten zelf maar opletten en hun telefoons verplicht in hun zak houden.
3. Met de bouw van de school Leo Vroman is een uniek stuk natuur in Nederland vernield, en ook is er meer verkeer in de wijk gekomen. Dat geldt ook voor het aanbrengen van die vreselijke houten hekken in de waterpartijen. Bijna geen eenden, zwanen en andere watervogels meer. Laat staan dat de kikkers en padden en salamanders nog een kans krijgen. Door maatregel 9 wordt er nog meer vernield en verpest aan deze eens zo mooie wijk.
4. Inzet gemeente zou moeten zijn om de elektra-leidingen te vervangen. Nog steeds met katoenen bedradingen waardoor een slimmer meter niet mogelijk is.

Reactie

1. De gemeente denkt dat het omrijden wel meevalt. In de bestaande situatie is het 4 minuten met de auto, in de nieuwe situatie 5 minuten met de auto, komend vanaf de Frederik Hendriklaan. Met de fiets blijft het 3 minuten rijden. Het beperkte nadeel van het omrijden voor autoverkeer leidt tot diverse voordelen, zoals verkeersveiligheid, minder drukte op de wegen, eenvoudige kruispunten, minder doorgaand verkeer. De gemeente vindt de voordelen zwaarder wegen dan een extra reistijd van een paar minuten met de auto.
2. Kinderen moeten opletten in het verkeer, en daar zet het rijk en gemeente ook op in met behulp van campagnes (Mono), verkeerseductie op scholen en handhaving door politie (boete bij het vasthouden van een telefoon tijdens het fietsen). Echter, dit alleen is niet voldoende om de verkeersveiligheid te verbeteren en ongevallen te voorkomen. Ook de weg moet goed en veilig zijn ingericht, en ook andere weggebruikers hebben een verantwoordelijkheid voor een verkeersveilige situatie. De weginrichting moet dusdanig zijn dat automobilisten goed weten wat ze kunnen verwachten, het gewenste veilige verkeersgedrag laten zien en zich aan de snelheidslimiet houden. Je kunt de verantwoordelijkheid voor verkeersongevallen niet (alleen) bij kinderen leggen.
3. Het eenrichtingsverkeer zorgt juist voor een smallere weg voor de auto en creëert ruimte om een vrijliggend fietspad aan te leggen binnen dezelfde verkeersruimte. Hierdoor verdwijnt er geen groen of water.
4. Bij herinrichting van straten bekijkt de gemeente of nutspartijen willen meeliften om hun kabels en leidingen te vervangen, zodat alles maar één keer open hoeft.

2.9.2 Zienswijze van een bewoner van de Middenmolenlaan

Samenvatting

1. De zienswijze richt zich op het voorstel voor invoering eenrichtingsverkeer op de Thorbeckelaan – Statensingel en Bodegraafsestraatweg (maatregel 9 uit het ontwerp VCP). De vrees is dat hierdoor sluipverkeer door de wijk gaat ontstaan waar de bewoners niet bij gebaat zijn. Indiener vraagt zich af of het mogelijk is om duidelijk aan te geven dat auto's te gast zijn. Op de Wintersdijk werkt dat ook.
2. Indiener pleit voor het verbeteren van de doorstroming op de Burgemeester van Reenensingel en Goudse Houtsingel, om zo verkeer vlot rond en uit de stad te leiden. De vele stoplichten en drempels op deze route zorgen voor een averechts effect. Een groene golf zou kunnen helpen, en de drempels op de Goudse Houtsingel moeten ook weg. Voorstel van Indiener is om optische versmallingen toe te passen, of verhoogde kruisingsvlakken al dan niet voorzien met een afwijkende kleur.
3. Indiener pleit ook voor het goed aangegeven van de rondwegen door middel van borden om niet-bestemmingsverkeer uit het centrum en andere wijken te weren.

Reactie

1. Voordat de maatregel van het éénrichtingscarré wordt uitgerold, gaat de gemeente met de wijk binnen en rond het éénrichtingscarré in gesprek om een "wijkuitwerkingsplan" te maken. Hierbij is nadrukkelijk oog voor de rijrichtingen van het verkeer om mogelijke sluiproutes tegen te gaan. Ook wordt een bussluis voorzien in de wijk om sluiproutes onmogelijk te maken. Deze bussluis kan mogelijk ook uitgevoerd worden als selectief toegangssysteem waarbij inwoners van de wijk ontheffing krijgen om doorgang te blijven houden, daarmee worden ook omrijdbewegingen door het carré voor bewoners van de wijk voorkomen. Dit wordt nader uitgewerkt bij de voorbereiding en de gesprekken met de wijk.
2. In maatregelcluster 2 zijn maatregelen opgenomen om de doorstroming op de Burgemeester van Reenensingel en Goudse Houtsingel te verbeteren, door de toepassing van voorrangspleinen. Hierbij kunnen ook de tijdelijke drempels verdwijnen om plaats te maken voor een meer passende inrichting om de oversteekplaatsen te verbeteren (als voorrangspleinen), met lokaal asverspringen van de weg als horizontale snelheidsremming in plaats van verticale snelheidsremming (drempels).
3. Dit is onderdeel van maatregelcluster 1: het toepassen van bewegwijzering en dynamische reistijdinformatie. Op deze manier wordt de weggebruiker verwezen en gestimuleerd om gebruik te maken van de hoofdroutes via randwegen.

2.9.3 Zienswijze van een bewoner uit Gouda

Samenvatting

1. Indiener kan zich prima vinden in alle beoogde maatregelen en is van mening dat de verkeersveiligheid als de luchtkwaliteit zullen verbeteren als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u. Ook vindt de Indiener dat de (binnen)stad aantrekkelijk wordt door deze vriendelijker te maken voor voetgangers en fietsers, en autoverkeer te ontmoedigen.
2. Indiener is van mening dat maatregel 9 (éénrichtingscarré Thorbeckelaan – Graaf Florisweg) een tegenovergesteld effect zal hebben en de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit hier juist niet bij gebaat zijn. Indiener schetst hiervoor twee scenario's om dit toe te lichten.:

   Scenario 1: Verkeer vanaf de binnenstad [A] in de richting van winkelcentrum Bloemendaal [B].

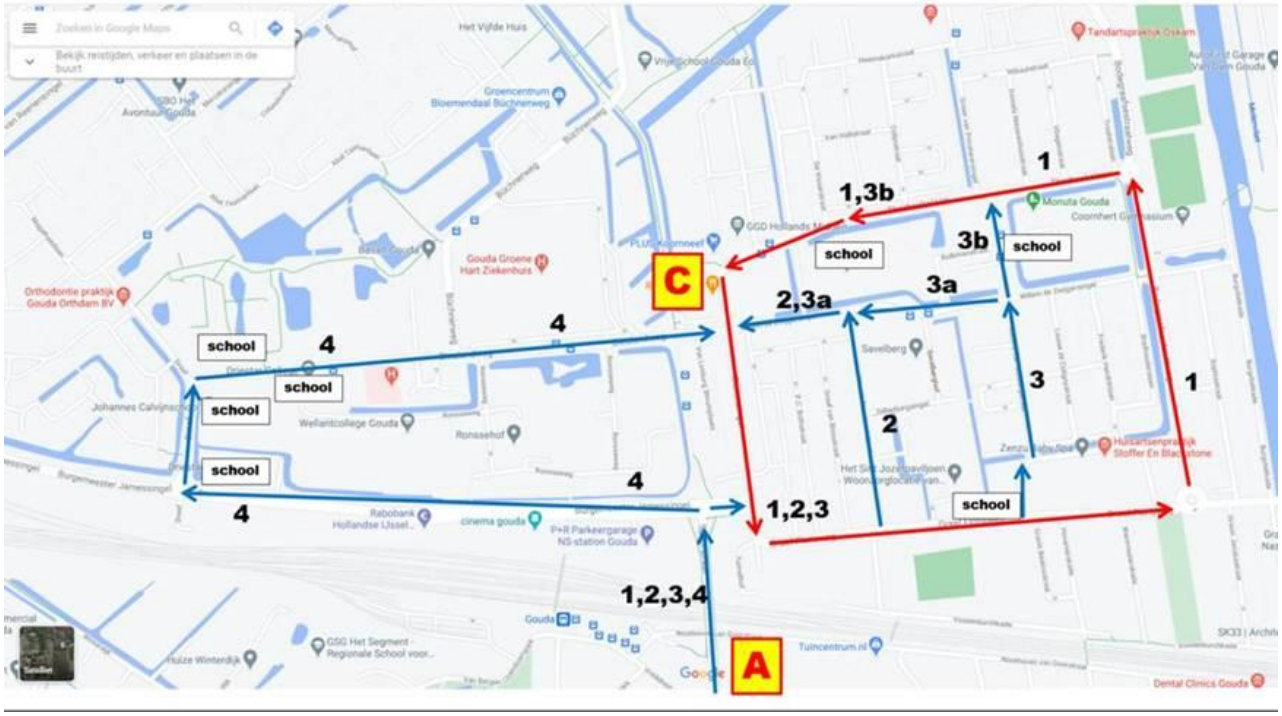
   Dit verkeer rijdt momenteel over de statensingel, maar het plan is dat dit verkeer a.g.v. éénrichtingscarré (in rood) voortaan via de Graaf Florisweg en de Bodegraafsestraatweg zal rijden (route 1 en/of 4).
   Indiener voorziet dat een hoop verkeer juist door de straten in de wijk zullen gaan rijden, route 2 en 3, of linksaf vanuit de spoortunnel over de Burgemeester Jamessingel en de Bleulandweg, route 5. Dit heeft de volgende gevolgen:
   Ten eerste zorgt omrijden voor meer brandstofuitstoot en is daarmee dus slecht voor de luchtkwaliteit, ook de verkeersveiligheid in de straten (route 2 en 3) in de wijk binnen de éénrichtingscarré zal afnemen. Ten derde leiden deze omwegen (routes 2, 3, 5) langs verschillende scholen.

Indiener las dat deze maatregel mede was ingegeven door het dodelijke ongeluk bij middelbare school de GSG enige tijd geleden, maar de sluiproutes leiden langs maar liefst 6 andere scholen. Deze drie gevolgen lijken in te gaan tegen het doel van het plan en lijken mij daarom niet wenselijk.



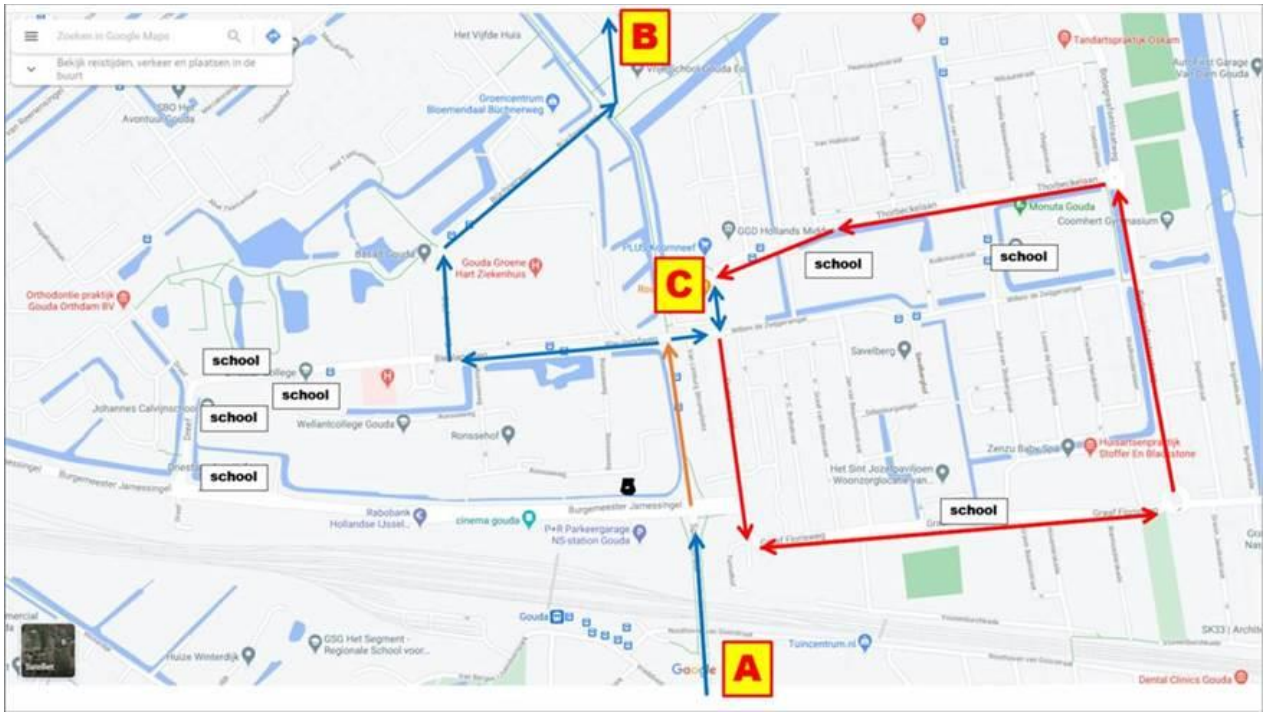
Scenario 2: Verkeer vanaf de binnenstad [A] met als bestemming het Van Hogendorpplein [C].

Verkeer vanuit de stad met als bestemming het Van Hogendorpplein (hier zitten nl. verscheidene winkels, (afhaal)restaurants en een supermarkt) rijdt momenteel over de Statensingel. In het nieuwe verkeersplan zou dit verkeer om moeten rijden volgens route 1.
Indiener voorziet dat het verkeer echter gebruik zal kunnen gaan maken van routes 2, 3 of 4.
Hiervoor gelden dezelfde bezwaren als voor het eerste scenario:
Omrijden zorgt voor meer brandstofuitstoot en is daarmee dus slecht voor de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid in de straten (route 2 en 3) in de wijk binnen de éénrichtingscarré zal afnemen en deze omwegen (routes 2, 3, 5) leiden langs verschillende scholen.
Bovendien wordt de bereikbaarheid van het Van Hogendorpplein aangetast en daarmee wellicht ook klandizie voor de winkels en restaurants die hier zijn gevestigd.



Indiener verzoekt de gemeente maatregel nr. 9 nog eens goed te heroverwegen. Met name het wijzigen van de Statensingel naar een eenrichtingsweg lijkt de Indiener geen goed idee.
Om de Statensingel toch eenrichtingsverkeer te maken adviseert de Indiener de Ridder van Catsweg (oranje in de afbeelding hieronder) weer open te stellen voor verkeer in de andere richting.
Dit zou het probleem van scenario's 1 en 2 zoals hierboven geschetst oplossen.

Voorstel: Ridder van Catsweg open stellen voor verkeer (één richting) om eenrichtingsverkeer in de Statensingel mogelijk te maken.



Reactie

1. Dank u voor uw positieve zienswijze.
2. Dank voor uw creatieve inbreng. De verkeerseffecten van het éénrichtingscarré zijn berekend met het verkeersmodel. Daaruit blijkt dat het éénrichtingscarré juist zorgt voor lagere verkeersintensiteiten op de Thorbeckelaan, Statensingel, Graaf Florisweg en Bodegraafsestraatweg. Door eenrichtingsverkeer kunnen ook de kruispunten (zoals Plesmanplein) eenvoudiger worden ingericht en worden deze wegen beter oversteekbaar voor fietsers en voetgangers (minder verkeer om te kruisen, lagere snelheid gemotoriseerd verkeer en slechts 1 rijstrook om over te steken). Mogelijk sluipverkeer in de wijk willen wij tegengaan door doorgaande routes door de wijk onmogelijk te maken. Dit kan door een knip of het instellen/omdraaien van eenrichtingsverkeer in de wijk. Daarvoor wordt samen met de wijk een wijkuitwerkingplan opgesteld. Dat maakt ook de door u geschetste verbindingen met delen door de wijk (zoals route 2, 3 , 3a en 3b) niet zullen voorkomen. Hierdoor wordt route 4 ook niet drukker. De bereikbaarheid van het winkelcentrum Van Hogendorpplein (C)vanuit de Bleulandweg kan alleen gewaarborgd worden als het gedeelte tussen de Van Limburg Stirumstraat en de Gerbrandyweg tweerichtingsverkeer voor auto blijft. De Gerbrandyweg is immers de toegang tot het parkeerterrein van de Plus. Vanwege de beperkte breedte is het dan niet meer mogelijk om een vrijliggend fietspad aan te leggen langs de winkels aan de Van Hogendorpplein. Hiermee verliest het plan zijn kracht. Ook het toestaan van autoverkeer op de Ridder van Catsweg (oranje route) zorgt voor het vermengen van verkeer op een van de belangrijkster fietsroutes van Gouda, en dat is onwenselijk.

2.9.4 Zienswijze van Ondernemersvereniging Van Hogendorpplein

Samenvatting

1. Het bezwaar richt zich op maatregel 9 (éénrichtingscarré Thorbeckelaan) omdat dit rond het winkelcentrum Van Hogendorpplein afspeelt. In 2017 heeft de ondernemersvereniging een verzoek bij de gemeente ingediend om de Thorbeckelaan te voorzien van verkeersdrempels. De reden hiervoor was onder andere het in de bocht naar het Van Hogendorpplein laden en lossen van vrachtauto's, ledigen van de containers, op een niet veilige manier kunnen oversteken, fietsers die van de stoep de weg op vliegen, etc. Dagelijks zagen wij onveilige situaties ontstaan. Op ons verzoek werd geantwoord dat dit onmogelijk was omdat dit een doorgaande 50 km weg was van en naar rijksweg A12. In 2019 is naar aanleiding van een aanrijding met dodelijke afloop op de Thorbeckelaan door de gemeente een nieuw verkeersplan gemaakt voor de Thorbeckelaan/Van Hogendorpplein. Dit plan was vooral gericht op fietsende scholieren. De ondernemersvereniging werd door de gemeente benaderd om deel te nemen aan de 2 bijeenkomsten en heeft hier ook aan deelgenomen. Tijdens deze bijeenkomsten zijn 3 plannen gepresenteerd waarover de ondernemers en bewoners konden meepraten en de voorkeur voor een van de plannen kenbaar kon maken. Deze ingediende plannen blijken nu door de Raad, om welke reden dan ook, van tafel te zijn geveegd. Hierover hebben de ondernemersvereniging, ondernemers en bewoners geen bericht ontvangen. Naar de mening van de ondernemersvereniging is dit niet een juiste manier van handelen. Als er meegesproken en meegedacht mag worden over de voorgenomen plannen, verneemt de ondernemersvereniging ook graag de genomen beslissing van de Raad hierover.
2. De ondernemersvereniging werd onlangs geconfronteerd met de nieuwe plannen van de gemeente. Hierin is volgens de Indiener niet de juist procedure gevolgd. Indieners hadden verwacht dat de gemeente, met dergelijke ingrijpende maatregelen, in gesprek zou gaan met de ondernemers in plaats van via de lokale krant. Ondernemers voelen zich niet betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp VCP. Ook is de periode om een zienswijze in te dienen veel te kort, omdat ingrijpende plannen zoals het VCP meer tijd behoeven om te kunnen bestuderen.
3. De ondernemersvereniging verwacht flinke gevolgen door het VCP. De verminderde bereikbaarheid zorgt voor omzetverlies voor de meeste ondernemers, zo ook tot gedwongen ontslagen van werknemers. Ook zorgt de verminderde bereikbaarheid tot onbegrip bij weggebruikers vanwege het omrijden, en door de frustratie verandert het rijgedrag nadelig.
4. De ondernemersvereniging vindt een extra oprit naar de parkeerplaats op het Van Hogendorpplein niet wenselijk. Hierdoor ontstaan vele gevaarlijke situaties door gefrustreerde automobilisten en die een rondje parkeerplaats moeten rijden. De huidige parkeergelegenheid is nu al dagelijks een gevecht door fout of dubbelparkerende mensen, het versperren van in- en uitritten, het parkeren op

privé-parkeerplaatsen. Dit is combinatie met fietsers die over de stoep en parkeerterrein fietsen, maakt dat de vereniging zeer gevaarlijke situaties voorziet.

Reactie

1. De kortetermijnmaatregelen op de Thorbeckelaan blijven van toepassing en de gemeente is voornemens om deze uit te gaan voeren. Het VCP kent een lange looptijd, we kunnen simpelweg niet alle maatregelen in een keer uitvoeren. Het eenrichtingscarré is voorzien voor de 3e tranche, waardoor deze maatregel niet eerder dan 2033 zal worden uitgevoerd. Zo lang kunnen we niet wachten om de verkeersveiligheid te verbeteren, en daarom wel de kortetermijnmaatregelen uitgevoerd die in 2019 zijn bedacht en met u besproken. Deze maatregelen verbeteren de verkeersveiligheid, maar het kan nog beter door ook de verkeersstructuur aan te passen. Dat kon echter alleen in het kader van het integrale VCP wat afgelopen jaar is uitgewerkt.
2. Afgelopen jaar is een uitgebreid participatietraject doorlopen met de Denktank en Gouda Onderneemt, die de belangen van de ondernemers in Gouda vertegenwoordigd. Dit traject is vormgegeven in samenspraak met de gemeenteraad.
3. Het gebruik van het éénrichtingscarré zal gewenning vragen bij alle verkeersdeelnemers. De bereikbaarheid van het van Hogendorpplein vergt in de nieuwe opzet een wat langere reistijd met de auto. De meeste ondernemingen die aan het Van Hogendorpplein gevestigd zijn, behoren tot de doelgerichte voorzieningen die op regelmatige basis bezocht worden, dat wil zeggen dat de consument een bewuste keuze maakt om (juist) deze ondernemers te bezoeken (commerciële en zakelijke dienstverlening, dagelijkse voorzieningen, horeca). Vanwege de klantenbinding aan deze specifieke ondernemers zal naar verwachting een behoorlijk deel van de consumenten bereid zijn om hiervoor een langere reistijd te accepteren.
4. De ontsluiting van de parkeergelegenheid bij het Van Hogendorpplein dient bij het beoogde éénrichtingsconcept geoptimaliseerd te worden zodat het parkeerterrein zowel voor verkeer komende vanaf de Thorbeckelaan bereikbaar is als voor verkeer vanaf de Van Limburg Stirumstraat. Daarmee kan de bereikbaarheid van het Hogendorpplein verbeterd worden. Mogelijk dat hiervoor de huidige in- en uitrit verplaatst moet worden om de verkeerssituatie op het parkeerterrein zelf ordelijk te laten verlopen. Dit dient nader afgewogen te worden in de verdere uitwerking.

2.9.5 Zienswijze van Plus Supermarkt Hogendorpplein

Samenvatting

1. Indiener vreest grote nadelige (financiële) gevolgen door vaststellen en uitvoering van het Verkeerscirculatieplan. Dit gaat hier specifiek over het éénrichtingscarré Thorbeckelaan. Deze gevolgen zien op de bereikbaarheid van de supermarkt en daarmee samenhangende omzetderving. Indiener is van mening dat in het Verkeerscirculatieplan ten onrechte geen, althans onvoldoende, rekening is gehouden met de nadelige gevolgen voor cliënten. Die gevolgen zijn ten opzichte van andere ondernemers in Gouda ook groter. Dit is in strijd met de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur. Van een zorgvuldige voorbereiding, deugdelijke motivering en/of juiste belangenafweging is geen sprake. Indiener heeft deskundigen van RHDHV verzocht het Verkeerscirculatieplan te beoordelen en te voorzien van commentaar. RHDHV komt tot de conclusie dat het VCP sterk ten koste gaat van de autobereikbaarheid. Autobezoekers doen er alleen al hierdoor veelal ten minste 4 minuten langer over om de winkel te bereiken. Het verlagen van de maximum toegestane snelheid tot 30 km/h verhoogt die extra reistijd tot ten minste 5 minuten. Aan de hand van de verandering in reistijd per wijk/buurt naar/van PLUS Koornneef en daarmee de afname van het autogebruik bij supermarktbezoek (lees minder klanten), berekend, dat de omzet van de PLUS Koornneef door de verslechterde bereikbaarheid structureel met 5,1% zal afnemen. Alsook in de berekeningen meenemen, dat tevens de maximale snelheid zal dalen op dit carré van 50 naar 30 km/h (gemiddeld uiteraard minder), dan is sprake van een geschatte omzetdaling tot wel zo'n 6,7%. Juist Koornneef wordt onevenredig getroffen door de voorgestelde maatregelen vanwege zijn locatie aan het toekomstige eenrichtingscarré, waar andere supermarkten hier niet mee te maken hebben.

2. Indiener is van mening dat het VCP niet in ongewijzigde vorm kan worden vastgesteld en wil graag in gesprek gaan met gemeente om te bezien op welke wijze er aanpassingen kunnen worden doorgevoerd in het VCP zodat de nadelige gevolgen voor cliënten worden voorkomen,

Reactie

1. Voor de reactie van uw zienswijze heeft de gemeente Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken (SAOZ) gevraagd de gemeente te adviseren over zorgvuldige motivering en behoorlijk bestuur, de nadeelcompensatie en specifiek de situatie rond de Plus supermarkt. De uitgebreide reactie op uw zienswijze kunt u hier bekijken: https://webdav.goudappel.nl/sharing/LDSXNRz3D. Samenvattend, stelt SAOZ het volgende vast met betrekking tot de zienswijze van PLUS:

- Het is niet uitgesloten dat de voorgenomen wijziging van de verkeerscirculatie in de omgeving van de supermarkt van PLUS kan leiden tot een zekere doch relatief beperkte aantasting van de bereikbaarheid van de supermarkt;
- Het is niet uitgesloten dat de bedrijfsexploitatie van PLUS daardoor zal worden aangetast, hetgeen kan leiden tot een mogelijk verlies aan opbrengsten;
- Een exacte en concrete berekening van toekomstig te lijden schade is niet mogelijk omdat niet alle feiten, omstandigheden en variabelen bij een dergelijke raming van de toekomstige schade kunnen worden betrokken;
- Dit betekent dat aan de door RHDHV exact bepaalde omzetderving niet zonder meer de betekenis kan worden toegekend die PLUS daaraan toekent;
- Het is niet uitgesloten dat de mogelijk nadelige omzetontwikkeling zal liggen in een bandbreedte van 1% a 4%, met een onzekerheidsfactor van 1% a 2%;
- De Reactie van een mogelijke (ontoelaatbare) schending van het evenredigheidsbeginsel dient plaats te vinden in relatie tot de Reactie van het aanwezig zijn van mogelijk onevenredig nadeel als bedoeld in het kader van het égalitébeginsel;
- Van een mogelijke (ontoelaatbare) schending van het evenredigheidsbeginsel kan uitsluitend sprake zijn, indien op voorhand (meer dan) evident is dat de redelijkerwijs te verwachten schade zo groot is dat er, zelfs met vergoeding ten titel van nadeelcompensatie, een gerede kans bestaat dat de bedrijfsvoering van een bedrijf, vanwege het schadeveroorzakende besluit teniet zal gaan;
- Het is aannemelijk dat de (verwezenlijking van de) voorgenomen verkeersmaatregelen ter invulling van het Verkeerscirculatieplan, in het kader van het stelsel van nadeelcompensatie kunnen worden aangemerkt als een normale maatschappelijke ontwikkeling die in de algemene lijn der verwachtingen zal liggen;
- Het is niet uitgesloten dat de drempel in het kader van de invulling van het normaal maatschappelijk risico kan worden vastgesteld op 4% a 5% van het getroffen belang (omzet c.q. brutowinst PLUS supermarkt) vast te stellen.
- Gelet op de bovenstaande overwegingen, analyses en Reactie, zijn wij van oordeel dat het op voorhand niet evident is dat de door PLUS redelijkerwijs te verwachten schade als gevolg van de voorgenomen verkeersmaatregelen die uit het vast te stellen Verkeerscirculatieplan voortvloeien zo groot zal zijn dat er, rekening houdende met een eventuele tegemoetkoming in de schade ten titel van nadeelcompensatie, een gerede kans bestaat dat de bedrijfsvoering van de supermarkt, vanwege het schadeveroorzakende besluit teniet zal gaan.

Er is derhalve naar het oordeel van SAOZ geen sprake van een mogelijke ontoelaatbare schending van het evenredigheidsbeginsel als bedoeld in het tweede lid van artikel 3.4 Awb, zodat naar ons oordeel, in tegenstelling tot hetgeen door en namens PLUS in de zienswijze wordt gesteld, geen sprake lijkt te zijn van enige strijd met de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur.

De Plus supermarkt vervult een belangrijke functie in de winkelstructuur van Gouda. Het beleid van de gemeente is erop gericht dat mensen ‘in de buurt’ hun dagelijkse boodschappen kunnen doen. In gesprekken met de heer Koornneef in het verleden is onder meer naar voren gekomen dat de Plus aan het Van Hogendorpplein relatief veel ’mandjesklanten’ heeft, dit zijn klanten die te voet of met de fiets naar de supermarkt gaan. Voor deze klanten hebben de maatregelen geen effect, maar wordt de bereikbaarheid door de plannen beter. De klanten die de supermarkt met de auto bezoeken zullen een gewenningsperiode nodig hebben om aan de nieuwe situatie te wennen. De reistijd vanuit

bepaalde windrichtingen kan toenemen door het éénrichtingscarré. Omdat deze klanten de supermarkt doelgericht bezoeken, soms ook op basis van een specifieke voorkeur voor de supermarkt(formule) is het de vraag in hoeverre deze langere reistijd doorslaggevend zal zijn om af te zien van het winkelbezoek.

Het is echter niet uitgesloten dat de supermarkt en andere ondernemers nadelige effecten en omzetverlies kunnen ondervinden van het VCP. Bovendien zijn er mogelijk nog optimalisaties aan het éénrichtingscarré waarmee negatieve effecten geneutraliseerd kunnen worden. Het eenrichtingscarré is ook een belangrijke maatregel die een significante bijdrage levert aan diverse doelen van het VCP. De college stelt dan ook voor aan de gemeenteraad om nu een principebesluit te nemen over het integrale VCP plan inclusief de principes van het eenrichtingscarré, maar in de verdere uitwerking van het eenrichtingscarré te onderzoeken wat de definitieve inrichting wordt in samenspraak met belanghebbenden.

2. De gemeente heeft juridisch bureau SAOZ gevraagd advies uit te brengen in deze. SAOZ concludeert dat de gemeente geen geschreven en ongeschreven regels van behoorlijk bestuur heeft overtreden, en dat de gemeente het VCP in ongewijzigde vorm kan voordragen aan de gemeenteraad. Wel begrijpt de gemeente de zorgen van de ondernemers. De gemeente past het VCP aan door te stellen dat het eenrichtingscarré een principebesluit wordt, maar dat de definitieve inrichting daarmee nog niet vaststaat. Wij willen na vaststelling van het VCP met bewoners en ondernemers in gesprek om samen te zoeken naar optimalisaties waarmee negatieve effecten zijn te mitigeren. Denk hierbij aan een variant waarbij de Thorbeckelaan tussen de Bodegraafsestraatweg en Gerbandyweg tweerichtingsverkeer blijft (een voorstel van Gouda Onderneemt). Hierbij blijft de supermarkt vanaf de Bodegraafsestraatweg in twee richtingen gewaarborgd. Een andere denkrichting is om het gedeelte tussen de Van Limburg Stirumstraat en Gerbrandyweg tweerichtingsverkeer te laten, maar hierbij ontstaat geen ruimte voor een vrijliggend fietspad langs de Van Hogendorpplein, wat juist een belangrijke kans is van het éénrichtingscarré. Dit zijn enkele denkrichtingen om verder met belanghebbenden te verkennen, enkele belangrijke principes van het carré blijven daarmee in stand, maar er dient een nadere afweging te komen over bereikbaarheid, economische effecten, leefbaarheid en verkeersveiligheid om tot een definitief inrichtingsvoorstel te komen.

2.9.6 Zienswijze van een bewoner van de Statensingel

Samenvatting

1. Indiener vindt het eenrichtingscarré (Thorbeckelaan en Statensingel) een fantastisch plan. Het is indiener bekend dat een aantal bewoners van de Statensingel in het verleden heeft geklaagd over de enorme geluidsoverlast. Indiener stelt dat de plannen door hem en vele andere bewoners enorm worden toegejuicht
2. Indiener heeft de reactie van de Plus supermarkt in het AD gelezen met betrekking tot het nieuwe verkeersplan waarin de zorg is geuit dat een bewoner aan het Albert Plesmanplein extra kilometers moet maken om bij de winkel met de auto boodschappen te kunnen doen. Indiener stelt dat veel van de klanten van de Plus aan de Statensingel wonen en te maken hebben met ernstige verkeersoverlast en extra herrie. Indiener schat in dat 99% van deze klanten de boodschappen per fiets of wandelend in de Plus supermarkt doen en dat de klanten die per auto moeten omrijden op een hand te tellen zijn, waarbij ook de mogelijkheid is om de boodschappen thuis te laten bezorgen.

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze.
2. Het grootste gedeelte van de klanten van de Plus komt niet met de auto. Toch is zorg van de Plus serieus en willen wij, na vaststelling van het VCP, met elkaar bekijken of door optimalisatie in het eenrichtingscarré eventuele negatieve economische effecten kunnen worden beperkt, waarbij wel de positieve effecten van het carré in stand blijven.

2.9.7 Zienswijze van een bewoner van de Componistenlaan

Samenvatting

1. Indiener vindt het VCP overkomen als Gouda fietsstad. Het klinkt zeer klimaatbewust maar is volgens Indiener uitermate onrealistisch omdat bewoners van Gouda bij slecht weer de auto nodig hebben en vervolgens kilometers moeten omrijden om de binnenstad te bereiken.
2. Indiener is van mening dat het eenrichtingscarré vragen is om problemen. Bij een bezoek ziekenhuis of bioscoop met de auto moet Indiener via de Jamessingel de stad uit en dan over de Van Reenensingel weer terug richting Goverwelle. Dit terwijl er op de Van Reenensingelsingel veel scholieren oversteken.
3. Indiener kent de situatie Thorbeckelaan, waar hard gereden wordt, maar dat na een noodlottig ongeval alles wordt ingezet op de veiligheid van fietsers gaat Indiener te ver. Een andere inrichting van de Thorbeckelaan kan al veel verschil maken, met behoud van tweerichtingsverkeer voor auto.
4. Indiener snapt niets van het voorstel, waarbij de Graaf Florisweg een uitgaande route en fietsstraat wordt, met waarschijnlijk een file tot de rotonde voor de Graaf Florisbrug.
5. Indiener begrijpt niets van de visie dat fietsers het autoverkeer moeten temperen in 30 km/u zones, en dat is ook het plan voor de Wilhelmina van Pruisenlaan en de Componistenlaan. Indiener verwijst naar de situatie in Reeuwijk-Brug en de ellende die dat opgeleverd heeft, waarbij de fietsers over het voetpad gaan. Zelfs ondanks extra obstakels blijft de weg langs de Breevaart daar zeer druk bereden door auto's.
6. Indiener is van mening dat de opstellers van het VCP de bereidheid om op de fiets te stappen enorm overschatten. Indiener vreest dat het op ene plek rustiger wordt, maar op andere plekken het gigantisch vastloopt. De inschattingen van 5 tot 10% meer verkeer op de Goverwellesingel vindt Indiener zorgelijk vanwege de druk die dit op de kruisingen legt en de luchtkwaliteit.
7. Indiener hoopt dat de gemeente een keuze maakt die verder gaat dan Gouda fietsstad, omdat Gouda al top is als fietsstad en de stad ook voor auto's toegankelijk moet blijven.

Reactie

1. Gemiddeld is het 90% van de tijd wel goed weer, dus dan is een fiets voor de meeste een uitstekend vervoersmiddel. In geval van slecht weer kan de auto of openbaar vervoer worden gebruikt om de binnenstad te bereiken, en deze is vanuit de verschillende wijken in Gouda bijna zonder omrijden te bereiken.
2. Deze bestemmingen blijven bereikbaar zonder gebruik te maken van de Van Reenensingel. De Van Reenensingel wordt aangepakt, zie maatregelcluster 2, waarbij het oversteken voor fietsers en voetgangers eenvoudiger wordt.
3. Het eenrichtingscarré is niet bedacht vanwege het noodlottige ongeval, maar dient meerdere doelen: het inbouwen van een vertraging om de 20% regionaal doorgaand te ontmoedigen om door woonstraten te rijden, het realiseren van een hoogwaardige fietsverbinding tussen Bodegraven van station Gouda, het autoluwer maken van de verschillende straten van het eenrichtingsverkeer, en het verhogen van de verkeersveiligheid over de hele route, en met name op het Plesmanplein.
4. Graaf Florisweg kan mogelijk op termijn een fietsstraat worden, als uit monitoring en evaluatie van het eenrichtingscarré blijkt dat dit kan.
5. Dit is niet een visie die in Gouda is bedacht, maar het zijn landelijke richtlijnen (duurzaam veilig) die alle gemeentes in Nederland toepassen. Een 30 km/u zone werkt beter als fietsers en gemotoriseerd de rijbaan delen, dan wordt rekening gehouden met elkaar en gaat de snelheid en daarmee de verkeersveiligheid omhoog. Als de intensiteit van de 30 km/u te hoog wordt, of de fietsroute is onderdeel van een drukke hoofdfietsroute, is de overweging om toch een vrijliggend fietspad te handhaven. Hiervan is geen sprake op de Wilhelmina van Pruisenlaan en Componistenlaan.
6. Met het bepalen van de toekomstige autodrukte op de wegen, hebben wij gerekend met een modal-shift (overstap van auto naar fiets) van 5%. Dit is een conservatieve inschatting. De berekening van de verwachte intensiteiten op wegen zijn gedaan met gekalibreerde verkeersmodellen, en de uitkomsten hiervan zijn logisch verklaarbaar. De bestaande kruispunten op de Goverwellesingel kunnen dit verkeer aan, maar de doorstroming en oversteekbaarheid kan nog beter als wij overgaan op de aanleg van voorrangspleinen.
7. De meningen zijn verdeeld of Gouda nu al een fietsstad is, feit is wel dat er al veel gefietst wordt. Dit kan echter op een veiligere en comfortabele manier. Met het VCP blijven alle bestemmingen met de auto bereikbaar, alleen wordt het voor de fietsers veiliger en prettiger om te fietsen.

2.9.8 Zienswijze van de Wilhelminaschool en de ouders (MR en SR)

Samenvatting

1. Indieners hebben vragen en zorgen bij de nadere uitwerking van de plannen rondom de Wilhelminaschool en over wegen die toegang geven tot de wijk en de school. Indieners vragen of er in het VCP nog maar twee toegangen beschikbaar (zie onderstaande tekening) zijn om met de auto de school te bereiken. Indieners hebben zorgen over de verkeersveiligheid door de toegenomen verkeersdrukte bij de twee toegangen.



2. Indieners hebben vragen en aandachtspunten die van belang zijn bij de nadere uitwerking van de plannen. Dit gaat over het instellen van eenrichtingsverkeer, realiseren van K&R plaatsen, verbeteren van het zicht bij een bocht, verbeteren van verkeersituatie bij halen en brengen bij de toegang Willem en Marialaan.
3. Indieners geven aan dat het oversteken van fietsers van het Jan van Rennesseplein richting de Willem de Zwijgersingel over de Bodegraafsestraatweg en vice versa vrijwel dagelijks gevaarlijke situaties oplevert. Indieners doen de suggestie om de voorrangssituatie hier om te draaien, zodat de overstekende fietsers voorrang hebben op de auto's van de Bodegraafsestraatweg.
4. Indieners stellen het op prijs als ze betrokken worden bij de detailuitwerkingen van het deel van de plannen wat invloed heeft op de verkeersveiligheid van de kinderen en de bereikbaarheid van de Wilhelminaschool

Reactie

1. Het klopt dat deze ingangen nog gebruikt kunnen worden om de school met de auto te kunnen bereiken. De verwachting is echter dat deze punten juist minder druk worden. Er is geen sprake meer van doorgaand verkeer door de wijk, en door het éénrichtingscarré wordt de Graaf Florisweg 10 tot 15% minder druk.
2. Deze wensen zijn bekend bij de gemeente in het kader van het project Schoolzones. Bij de verdere uitwerking van het VCP en het eenrichtingscarré (Thorbeckelaan, afwikkeling bus) kunnen we deze zaken in het ontwerp meenemen.
3. Bij de school is onlangs een schoolzone gerealiseerd, en ook zijn er attentieverhogende maatregelen getroffen bij deze oversteek. Automobilisten worden nu gewezen op het feit dat er een school in de buurt is. Bij de toekomstige inrichting als een éénrichtingsstraat wordt onderzocht hoe deze oversteeklocatie het beste vorm gegeven kan worden. Of het veilig is om fietsers voorrang te geven op de zijwegen, moet dan blijken. In de huidige situatie is de gemeente geen voorstander van fietsers in de voorrang op deze locatie, vanwege kans op verkeersonveiligheid doordat fietsers mogelijk voor autobestuurders onverwachts over kunnen steken.
4. Ja, bij de uitwerking van schoolzones en/of wijkuitwerkingsplannen wordt de school betrokken.

2.9.9 Zienswijze van een bewoner van de Graaf Florisweg

Samenvatting

1. Indiener is erg blij met de plannen, alleen is van mening dat het eenrichtingsverkeer op de Graaf Florisweg tot aan de rotonde met de Bodegraafsestraatweg moet gaan i.p.v. tot Vossenburchkade. Indiener verwacht dat automobilisten anders via de Graaf Florisweg en via zijstraten toch richting het station gaan.
2. Indiener pleit ook voor het bekijken naar oplossingen voor groot verkeer via de Graaf Florisweg, wat leidt tot het schudden van huizen. Indiener pleit ook voor het versneld invoeren van 30 km/u, omdat de laatste tijd veel ongelukken gebeuren
3. Indiener ergert zich ook aan auto's die voor opritten gaan parkeren en vraagt of het mogelijk is om kruisen voor de opritten te krijgen.

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze. Het eenrichtingsverkeer tot een de rotonde Bodegraafsestraatweg is overwogen, maar omwille van de bereikbaarheid van het parkeerterrein Vossenburchkade, de winkels aan het begin van de Graaf Florisweg de en de recente herinrichting van de Graaf Florisweg, is het voorstel om toch een groot deel tweerichtingsverkeer te laten. Het sluipverkeer door de wijk willen wij voorkomen door wijkuitwerkingsplan te maken met de buurt.
2. Met het vaststellen van het VCP is een van de eerste projecten het opstellen/actualiseren van de nota Grote voertuigen (uit 2009). Hierbij is het wensbeeld vrachtverkeer uit het VCP leidend en wordt bezien welke (aanvullende) maatregelen nodig zijn om het zware verkeer in de rest van de straten te beperken. Dit geldt ook voor de Graaf Florisweg. Onderdeel hiervan is het tegengaan van trillingen. Voor het instellen van 30 km/u is ook een aanpassing van de inrichting nodig. Enkel het plaatsen van een 30km-bord is niet geloofwaardig, waardoor er schijnveiligheid kan ontstaan omdat automobilisten zich vaak niet aan de snelheid zullen houden. Het aanpassen van de inrichting kost echter veel geld, en daarom pakken we dit gefaseerd aan wat daarmee ook tijd kost.
3. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Rvv) regelt in artikel 24 dat een bestuurder zijn voertuig niet mag parkeren voor een in- of uitrit. Het plaatsen van kruisen voor opritten is dan niet nodig, en bovendien ontsierend en onderhoudsgevoelig.

2.10 Maatregelcluster 10: aantrekkelijke autoluwe binnenstad

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
Er is een groot aantal zienswijzen binnen gekomen die specifiek gericht zijn op de maatregelen in de binnenstad. Indieners zijn veelal bewoners en ondernemers van de binnenstad. Indieners zijn verdeeld: er zijn zowel negatieve als positieve zienswijzen. Met name vanuit de bewoners zijn er positieve zienswijzen over het autoluw maken van de binnenstad. Dit zal de leefbaarheid en het wooncomfort in de binnenstad doen toenemen. Nagenoeg alle indieners staan achter het opknappen van de openbare ruimte en het aanbrengen van extra groen. Er zijn uiteraard ook zorgen en aandachtspunten.

Bewoners wijzen op een gebrek aan maatregelen om vrachtverkeer in de binnenstad te beperken, hebben zorgen over de parkeersituatie in de binnenstad, de onvolledige onderbouwing van (diverse) plannen, effecten op woningwaarden, en de effecten op de demografische samenstelling van de binnenstad. En ook zorgen over onvoldoende budgetten om de ruimtelijke kwaliteit in de binnenstad te verbeteren en hoe die ruimtelijke kwaliteit eruit zal komen te zien.

Indieners vragen de gemeente om extra onderbouwing van effecten, het vergunningsstelsel en onderzoek naar het draagvlak voor deze plannen in de binnenstad. Een aantal indieners vraagt een mogelijke afname van parkeervergunningen te compenseren door bewoners een (betaalbaar) alternatief aan te bieden. Ook worden zorgen geuit over een mogelijke waardedaling van de woning bij het niet meer verstrekken van een parkeervergunning.
Ondernemers uit de binnenstad hebben veelal zorgen over de economische gevolgen en de bereikbaarheid van de binnenstad voor bezoekers en toeleveranciers. Door de maatregelen zijn diverse indieners bezorgd dat de binnenstad een openluchtmuseum wordt, en niet meer aantrekkelijk voor bezoekers. De angst is dat daardoor ondernemers omzetverlies leiden, en uiteindelijk dat de binnenstad een spookstad wordt. Gouda Onderneemt is (o.b.v. onderzoek Roots) positief over het maatregelcluster vanwege de economisch positieve gevolgen, mits de juiste ondersteunende middelen zoals een adequaat parkeerverwijssysteem en voldoende parkeergelegenheid op goed bereikbare locaties, beschikbaar gemaakt worden. Ook uit het koopstromenonderzoek blijkt dat een aantrekkelijke autoluwe binnenstad zorgt voor meer omzet bij ondernemers.

Diverse indieners wijzen ook op de positieve effecten die dergelijke maatregelen hebben gehad in andere steden, en op de positieve effecten van het autovrij maken van de Markt in Gouda.

Reactie van het college
Het college is blij met de vele zienswijzen die zijn ingediend. Het college begrijpt dat er vele zorgen en aandachtspunten zijn, maar ziet ook kansen voor de autoluwe binnenstad. Het college wil benadrukken dat het doel is om de binnenstad aantrekkelijker te maken voor iedereen, zowel bewoners als ondernemers. Daartoe dient de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren (minder verkeer), en dient Gouda aantrekkelijker te worden voor bezoekers om te recreëren en te winkelen. Het college is van mening dat zowel bewoners als ondernemers positieve effecten ervaren van een autoluwe binnenstad, wel willen we graag met u aan de slag om de maatregelen verder uit te werken en de vragen verder te beantwoorden. Het college heeft met het VCP een voorstel gedaan, die bestaat uit drie pijlers:

1. Verbeteren ruimtelijke kwaliteit.
2. Sturen op parkeren.
3. Sturen op toegankelijkheid.

Voor elke van deze pijlers is er in het VCP een stip op de horizon gezet waar het college op de lange termijn naar toe zou willen streven. De weg hiernaartoe dient nog nader ingevuld te worden. Dit betekent ook dat de maatregelen niet van de een op de andere dag zijn ingevoerd, en dat we bijvoorbeeld pas overgaan tot het weghalen van parkeerplaatsen als de parkeersituatie in de binnenstad dat toelaat. Wel is het college van mening dat de binnenstad niet gemaakt is voor zoveel (vracht)auto's als er nu geparkeerd staan en doorheen rijden, en ziet de kansen die een autoluwe binnenstad met zich meebrengt. Door het verminderen van parkeerplaatsen komt ruimte vrij voor extra (klimaat-adaptief) groen, voor verblijfsruimte, voor horeca, voor fietsparkeergelegenheid en meer. Ook deze vrijgekomen ruimte is samen met bewoners en ondernemers in te vullen.

Alle gebruikers van de binnenstad zullen bij moeten dragen aan het aantrekkelijker en autoluw maken van de binnenstad, zowel bewoners, als ondernemers en bezoekers. We vragen de gemeenteraad om in te stemmen met het Verkeerscirculatieplan, waarna de gemeente aan de slag gaat met het uitwerken van concrete maatregelen, zoals een parkeerstrategie voor de binnenstad waarin ook wordt gekeken of en waar extra parkeercapaciteit nodig is. Het VCP schetst de kaders om de maatregelen voor de autoluwe binnenstad samen met de stad verder uit te werken. De parkeerstrategie zal vorm moeten krijgen in nieuw parkeerbeleid, waar de gemeenteraad zich t.z.t. over zal buigen.

Essentiele maatregelen in het kader van het VCP om tot een aantrekkelijke autoluwe binnenstad te komen zijn in de ogen van het college:

- Plafond op het aantal vergunningen voor straatparkeren in de binnenstad, en introductie van een wachtlijst.
- Zero emissie stadslogistiek, om groot en zwaar vrachtverkeer in de binnenstad te beperken en het aantal logistieke verkeersbewegingen in de binnenstad te verminderen (besluit gemeenteraad 14 april 2021).
- Sturen op toegankelijkheid middels een toegangsbeleid voor autoverkeer naar de kwetsbare delen van de historische binnenstad.
- Goede parkeervoorzieningen voor bezoekers aan randen van de binnenstad zoveel als mogelijk in garages en op terreinen.
- Alternatieven voor bewoners die geen straatvergunning heeft voor het stallen van een eigen auto.
- En tenslotte, het herinrichten van de straten en openbare ruimte in de binnenstad, waartoe de komende jaren in het kader van een grote vervangingsopgave van leidingen werk met werk gemaakt kan worden. Hierbij wordt de voetganger als hoofdgebruiker gepositioneerd.

Door de onafhankelijke Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken (SAOZ) is vastgesteld dat de voorgenomen wijziging van het parkeervergunningenbeleid (instellen plafond) en de toekomstige effectuering daarvan in de individuele besluitvorming met betrekking tot de parkeervergunningen, niet (in relevante mate) zal leiden tot een toerekenbare waardevermindering van de onroerende zaak. Zelfs indien uitgegaan zou moeten worden van een eventuele, aan de effectuering van de wijziging van het parkeervergunningenbeleid toerekenbare schade in de vorm van een waardevermindering, zal deze niet zo groot zal zijn dat deze het normaal maatschappelijk risico van 4 à 5% van de waarde van de onroerende zaak zal overstijgen. Zie voor een nadere toelichting het advies van SAOZ dat als bijlage bij het achtergrondrapport is bijgevoegd.

Het aantrekkelijker maken van de binnenstad kan overigens ook een positief effect hebben op de waarde van onroerende zaken in de binnenstad. De autoluwe binnenstad en de aantrekkelijke openbare ruimte kan de leefbaarheid in de binnenstad verbeteren, waardoor wonen in de binnenstad juist aantrekkelijker wordt.

Aanpassingen aan VCP.

- In de onderbouwing voor de autoluwe binnenstad gaan we dieper in op de effecten die de maatregelen kunnen sorteren, wat kan leiden tot een aantrekkelijkere binnenstad als woonomgeving, en voor bezoekers om te verblijven en te recreëren.

2.10.1 Zienswijze van bewoners uit Gouda

Samenvatting

1. Indieners zijn zeer te spreken over de ambities in het VCP, en verwijzen naar steden die eenzelfde soort plan inmiddels al ver in de uitvoering hebben, zoals Delft, Leiden en Amersfoort. Uit die steden blijkt dat de uitvoering van een plan goed doet op het gebied van verkeersveiligheid, milieubelasting, klimaat en leefbaarheid van de stad. Maar ook op de aantrekkelijkheid van de stad en op ondernemerschap. Zeker een stad als Gouda, met haar historische binnenstad en problematiek van bodemdaling, verdient het om te ontlasten van onnodige en belastende autobewegingen. Meer ruimte voor voetganger, fiets en groen zijn wensen die bij veel mensen leven.
2. Indieners zijn bereid om hun (elektrische) auto elders te stallen om de historische grachten her in te richten. Goede centrale oplaadplekken en fietsstalling om naar binnenstad te gaan, zijn suggesties die die stap vergemakkelijken voor velen.

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze.
2. Met het VCP worden alternatieven geboden voor het parkeren van de eigen auto in de binnenstad. Dit zijn zowel parkeermogelijkheden elders, als het gebruik van andere vervoermiddelen (waaronder deelauto's). De gemeente draagt ook bij aan het stimuleren van elektrische auto's door op aanvraag laadpalen te realiseren. Onderdeel van een nader uit te werken parkeerstrategie voor de binnenstad zijn ook de fietsenstallingen in de binnenstad en omliggende wijken.

2.10.2 Zienswijze van bewonersplatform Binnenstad

Samenvatting

1. Indieners zijn van mening dat het VCP veel maatregelen biedt om de doorstroming te verbeteren en meer mogelijkheden voor de voetganger en fietser te creëren. Indieners hopen dat alle aspecten van het plan gerealiseerd gaan worden zodat de doelen ook gehaald kunnen worden. Het inrichten van straten in de binnenstad, samen met bewoners wordt door indieners van harte ondersteund.
2. Indieners vinden dat het VCP onvoldoende aandacht heeft aan het verminderen van zwaar vrachtverkeer in de binnenstad en pleiten voor het opnemen van flinke restricties aan lengte en gewicht, zoals dat momenteel ook al in andere steden geldt. Indieners ondersteunen dan ook ten volle de zienswijze van de Werkgroep Vrachtverkeer Binnenstad (nummer 2.10.5)
3. Indieners hebben vraagtekens bij het weghalen van 250 parkeerplaatsen. De reden en de winst ontgaat de appelanten. Indieners vragen wat we winnen met "aantrekkelijker". Indieners missen een onderbouwing met cijfers uit andere steden die hier ervaring mee hebben.
4. Indieners vragen wat de effecten zijn op de woningmarkt en demografische effecten op de bevolkingssamenstelling van de binnenstad. Indieners geven aan dat makelaars verwachten dat woningen minder makkelijk verkocht zullen worden omdat 50% van de kopers afhaakt als er geen parkeervergunning mogelijk is. Dit heeft invloed op de koopprijs. Indieners verwachten dat dit een verschuiving heeft naar korter durende bewoning door jongeren en ouderen, niet direct een groep die investeert in onderhoud van deze panden. Indieners pleiten voor een onderzoek, waarbij alle consequenties worden meegenomen in de beslissingen over dit plan.
5. Indieners missen de onderbouwing dat dit bijdraagt aan minder verkeersbewegingen.
6. Indieners missen in het VCP de onderbouwing in hoeverre de maatregelen worden gedragen door bewoners. Indieners pleiten voor een brede enquête, omdat verschillende maatregelen opstapelen, ingrijpend zijn en meer effect sorteren dan in andere delen van de stad.
7. Indieners stellen dat opheffen van parkeergelegenheid alleen acceptabel en reëel is wanneer er aan de oostkant van de binnenstad alternatieve en met name betaalbare parkeermogelijkheid wordt geboden.
8. Indieners stellen dat het stoppen van de uitgifte van vergunningen de bewoners die willen vertrekken en de nieuwe bewoners onevenredig benadelen. Dat zou betekenen dat alleen bewoners die nu al een vergunning hebben, deze mogen behouden en niemand anders nog een vergunning mag aanvragen. Dat zal impact hebben op de samenstelling van de bevolking in de binnenstad zoals eerder al beschreven. Dit zal nog heftiger zijn als er geen alternatieven voor handen zijn. Die zijn voor indieners essentieel en een voorwaarde voordat je met vermindering van parkeerplaatsen kun beginnen.
9. Indieners vinden de voorwaarde (en geen optie) om nieuwe bewoners een vergunning aan te bieden voor collectieve parkeerlocaties zoals Bolwerk, Klein Amerika en Vossenburchkade. Alleen dit geeft in de binnenstad al binnen 10 jaar tot 25-50% minder straatparkeren. Onderdelen van dit parkeerproduct: zelfde prijsstelling als straatvergunningen, fietsenstalling bij de garage, strippenkaart voor incidenteel straatparkeren.
10. Indieners vinden parkeergarage Bolwerk alleen een reëel alternatief voor de Raambuurt, gezien de loopafstanden. Indieners missen voor de zuidwest kant een goed alternatief in het VCP. Van de kop van de haven, de Punt, is de loopafstand naar de openbare parkeervoorzieningen rond de 900 m loopafstand. Zeker voor ouderen, mensen met een beperking en gezinnen met kleine kinderen is deze afstand naar oordeel van Indieners te groot. (Nieuwe Markt garage 1000 m, Bolwerk 915 m, Klein Amerika 780m).
11. Indieners verwachten dat als er goede alternatieven beschikbaar (gemaakt) zijn, er zeker bewoners vrijwillig hun vergunning willen omruilen voor een gegarandeerde parkeerplaats elders en dat zal de transitie zeker versnellen.

12. Indieners vinden het onacceptabel om een vergunningenlimiet tot 1.000 stuks in te stellen. Het lijkt erop dat de limitering alleen bewoners treft en niet de bedrijven.
13. Indieners stellen dat het VCP kiest voor het beperken van het aantal parkeervergunningen zonder hiervoor een voor bewoners, goed en betaalbaar alternatief te bieden. Dit past een opstelling die economen betitelen als een vorm van ‘free rider gedrag’. Dat lijkt ons een verkeerde benadering. Een oplossing waarbij de ‘rekening’ eerlijker wordt verdeeld heeft onze voorkeur. Dus alleen vermindering van parkeerplaatsen wanneer voor alle binnenstadsbewoners binnen een aanvaardbare loopafstand een goed alternatief beschikbaar is.
14. Indieners missen de cijfermatige onderbouwing dat toegangsbeperking substantieel bijdraagt aan minder verkeersbewegingen en minder auto's. Indieners twijfelen of de resultaten positief zullen zijn, om de volgende redenen:
    - De limitering geldt in feite alleen voor straatparkeren geldt, omdat laden/lossen mogelijk blijft.
    - De cijfers laten alleen het aantal bezoekers zien dat de binnenstad inrijdt, maar die gaan bijna allemaal naar de parkeergarages die open blijven. Het aantal bezoekers dat op straat parkeert is relatief beperkt. Op het drukste bezoekersmoment, de zaterdagmiddag, betreft het bezoekersaandeel ongeveer 12% van de totale straatparkeerders, de overige 88% betreft vergunninghouders.”
    - Cijfers laten ook zien dat 31% de stad binnen 15 minuten verlaat, maar daar zit ook veel laden/lossen bij en geeft dus geen echt beeld hoeveel sluipverkeer er nu echt tegengehouden wordt. Indieners betwijfelen ten zeerste dat dit substantieel is.
    - Het logistieke verkeer en laden/lossen door bezoekers vermindert niet door deze maatregel.
    - Er zijn overdag voldoende parkeerplaatsen in de binnenstad voor bezoekers, alleen in de avonden en weekenden is de parkeerdruk zeer hoog. Dit lost dus ook niet het acute parkeerprobleem op voor bewoners.
    - De grootste irritatie die ook de meeste overlast oplevert voor bewoners: het bezoek van de coffeeshops, wordt hiermee niet opgelost want die scheuren wel door de stad, maar parkeren kort en vallen dus in de categorie laden/lossen.
15. Indieners missen nog de visie om campers te verplaatsen naar GoudAsfalt en dit met de Veerstal te verbinden door middel van een voetgangersbrug. Dat maakt veel ruimte vrij op Klein Amerika en zal tevens een boost geven aan de ontwikkeling van het Veerstalgebied.
16. Indieners achten het van groot belang bij het autoluw maken van de Veerstal een gedegen monitorings- en evaluatieplan op te stellen alvorens de proef in de praktijk wordt ingesteld,
17. Indieners stellen dat het VCP nauwelijks aandacht geeft aan voetgangersverkeer in de binnenstad, terwijl dit toch past binnen de doelstellingen van het VCP. Voetgangers verplaatsen zich ook in de binnenstad, zij zijn wellicht zelfs wel de belangrijkste vorm van verkeer in de binnenstad. Wanneer de gemeente de leefbaarheid van de binnenstad wilt verbeteren en hiervoor bijv. autoverkeer wilt verminderen, dan is het primaire alternatief hiervoor toch de voetganger. Voetgangers krijgen te maken met veel beperkingen in de vorm van obstakels op stoepen, zoals reclame borden, containers, (wild)geparkeerde fietsers en scooters, slecht onderhouden begroeiingen, waardoor er slechts een heel beperkte vrije doorgang overblijft. Soms ontbreekt ook geheel de mogelijkheid om je als voetganger veilig over de weg te verplaatsen (bijv. op delen van de Nieuwe Veerstal, Nieuwe Gouwe OZ bij het Bolwerk, op de Haastrechtsebrug. Indieners stellen dat wanneer straten worden heringericht vanwege aanpassing aan 30 km in het programma van eisen als uitgangspunt opgenomen moet worden dat er genoeg ruimte voor voetgangers moet zijn, voor loop/wandelpaden/ruimte.
18. Indieners pleiten ook voor meer fietsenstallingen zoals op de kop van de Kleiweg wat de overlast van door bezoekers geparkeerde fietsen zal verminderen.

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze.
2. Na vaststelling van het VCP is een van de eerste projecten een nadere uitwerking van de routes voor zwaar verkeer in de vorm van een actualisatie van de Nota Grote voertuigen. Deze zal binnen de kaders van het VCP en regionale afspraken geactualiseerd worden, waar mogelijk ook aanvullende maatregelen uit volgen voor vrachtverkeer.
3. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat draagt bij aan een meer verkeersluwe binnenstad met meer ruimte voor langzaam verkeer, groen en verblijfsruimte. Daarmee ontstaat een aantrekkelijke woon-, leef en verblijfsklimaat voor zowel bewoners als bezoekers. De maatregel staat niet op zichzelf: het terugbrengen van het aantal parkeervergunningen voor de binnenstad en

bezoekend verkeer dient eveneens te worden teruggebracht om onnodig zoekverkeer te voorkomen. Zie ook antwoord bij nummer 14.

4. Het hebben van een parkeervergunning- of plaats is geen recht dat men heeft en altijd dient te behouden. Daarnaast hangen de waarde en verkoopbaarheid van een woning van veel meer zaken af dan de mogelijke beschikbaarheid van een parkeervergunning. Er zullen ook potentiële kopers zijn die prijs stellen op een veilige en groene woonomgeving met minder parkeer- en verkeersoverlast en vervuiling. En die gebruik maken van de vele alternatieven die er zijn voor het bezit van een eigen auto. Ook zijn er genoeg starters en jonge gezinnen die juist wel investeren in een woning om daar langere tijd te blijven wonen.
   Door SAOZ is onderzocht of voorgestelde instelling van een vergunningplafond kan leiden tot een tegemoetkoming in de vorm van mogelijke nadeelcompensatie. Meer informatie is te vinden in de achtergrondrapportage. Samenvattend wordt het volgende geconcludeerd door SAOZ:
   - Het Verkeerscirculatieplan niet kan worden aangemerkt als een schadeoorzaak binnen het stelsel van nadeelcompensatie, zodat het vaststellen van een dergelijk plan niet kan leiden tot een nadeelcompensatierisico.
   - De toekomstige afzonderlijke besluitvorming met betrekking tot de individuele parkeervergunningen in beginsel kan worden aangemerkt als een schadeoorzaak binnen het stelsel van nadeelcompensatie en derhalve kan leiden tot een entree tot het stelsel van nadeelcompensatie.
   - Een parkeervergunning in de binnenstad persoonsgebonden is, voor een bepaalde tijd geldig is en niet in het vrije economische verkeer overdraagbaar is
   - De waarde van een woning in de binnenstad wordt, binnen de criteria behorende tot het stelsel van nadeelcompensatie, niet of in ieder geval niet in merkbare mate objectief mede bepaald door een al dan niet verleende parkeervergunning
   - De voorgenomen wijziging van het parkeervergunningenbeleid en de toekomstige effectuering daarvan in de individuele besluitvorming met betrekking tot de parkeervergunningen, niet (in relevante mate) zal leiden tot een toerekenbare waardevermindering van de onroerende zaak
   - Zelfs indien uitgegaan zou moeten worden van een eventuele, aan de effectuering van de wijziging van het parkeervergunningenbeleid toerekenbare schade in de vorm van een waardevermindering, deze niet zo groot zal zijn dat deze het normaal maatschappelijk risico van 4 a 5% van de waarde van de onroerende zaak zal overstijgen.
5. Wij zullen de effecten van de maatregelen op het aantal verkeersbewegingen in de binnenstad beter beschrijven in het achtergrondrapport van het VCP. Door de verschillende maatregelen verwachten wij significant minder gemotoriseerd verkeer in de binnenstad. Door selectieve toegang worden onnodige autoritten en sluipverkeer in de binnenstad tegengegaan. Door het limiteren van het aantal straatvergunningen wordt de parkeervraag en het parkeeraanbod in meer evenwicht gebracht zodat er minder sprake zal zijn van zoekverkeer. Door het parkeervrij maken van grachten en stimuleren van bezoekersparkeren aan de randen worden minder verkeersbewegingen in het ‘hart’ van de binnenstad verwacht. En ten slotte, door zero emissie stadslogistiek kunnen goederenstromen van en naar de binnenstad gecombineerd worden, waar minder voertuigen (en dus verkeersbewegingen) voor nodig zijn. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het aangepaste achtergrondrapport van het VCP.
6. Na vaststelling van het VCP volgt een nadere uitwerking van de (parkeer)strategie voor de binnenstad. Daarbij zullen de verschillende scenario's nader in beeld worden gebracht met aandacht voor de mogelijkheden en gevolgen voor verschillende deelgebieden en belanghebbenden zoals bewoners en ondernemers daarbinnen.
7. Het verminderen van het aantal straatparkeerplaatsen zal stapsgewijs plaatsvinden. Voor de huidige bewoners heeft dit geen gevolgen. Pas wanneer mutaties plaatsvinden (zoals bij vertrek) komt een volgende bewoners op een wachtlijst te staan voor een parkeervergunning totdat de beschikbare capaciteit dat toelaat. Het instellen van een vergunningplafond is een mogelijkheid die bijdraagt aan een oplossing van de problematiek wanneer de parkeercapaciteit niet voldoende is om aan alle bewoners een vergunning te verstrekken. Bij de uitwerking van de parkeerstrategie zal ook worden gezocht naar mogelijkheden om de parkeercapaciteit op parkeerterreinen- en garages uit te breiden. Dit is in de eerste tranche van projecten opgenomen (maatregel 36). Het weghalen van parkeerplaatsen langs de grachten gebeurt pas als er redelijke alternatieven voorhanden zijn.
8. Zie 4.

9. Het (beter) benutten van bestaande parkeercapaciteit en het bieden van alternatieven voor de auto, maakt onderdeel uit van de uit te werken parkeerstrategie voor de binnenstad.
10. Onderdeel van de parkeerstrategie is de loopafstand tot parkeervoorzieningen en het onderzoek naar een zuidelijke parkeervoorziening.
11. Naast het instellen van een vergunningplafond zal ook worden bezien in hoeverre huidige bewoners van de binnenstad bereid zijn elders, dan in de binnenstad op straat, te parkeren.
12. De criteria voor het vergunningplafond moeten nog nader worden bepaald. Deze zullen voor ondernemers niet anders zijn tenzij een vergunning noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering.
13. Zie antwoorden 4. en 7.
14. Er zijn veel verschillende doelgroepen en gebruikers van de binnenstad. Iedere doelgroep zal zijn steentje bij moeten dragen om de binnenstad autoluwer te maken. Het instellen van selectieve toegang tot de binnenstad helpt om een extra drempel op te werpen voor autoverkeer dat niet per se in de binnenstad hoeft te zijn. Er kan niet uitgesloten worden dat er ook sprake is van enig sluipverkeer door de binnenstad. Al het bestemmingsverkeer blijft met de selectieve toegang mogelijk zodat de binnenstad een aantrekkelijke plek blijft om te wonen, en een aantrekkelijke plek blijft voor ondernemers (en bezoekers). Om de binnenstad autoluwer te maken zijn naast de selectieve toegang ook maatregelen nodig voor parkeren en logistiek, zodat alle doelgroepen een steentje bijdragen aan het autoluw maken van de binnenstad. In de achtergrondrapportage van het VCP nemen wij een aanvullende onderbouwing op van de effecten van maatregelen om de binnenstad autoluwer te maken.

    De gemeenteraad heeft ingestemd met het plan om vanaf 2025 zero emissie stadslogistiek in te voeren, waardoor goederenstromen van/naar de binnenstad gebundeld worden en minder verkeersbewegingen nodig zijn. Om de parkeersituatie in de binnenstad te verbeteren dienen de parkeervraag en het parkeeraanbod beter op elkaar afgestemd te worden. Er zijn nu 1500 vergunninghouders (zowel bewoners als bedrijfsvergunningen), terwijl er maar 1200 straatparkeerplaatsen zijn. In de binnenstad is bovendien geen ruimte om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Daarom dient het aantal straatvergunningen verlaagd te worden, door een vergunningenplafond in te stellen en alternatieven aan te bieden aan huishoudens die geen straatvergunning hebben.
15. Stichting Goudasfalt is niet bereid tot het faciliteren van campers. In de nadere uitwerking van de parkeerstrategie zal ook het camper parkeren een belangrijk aspect zijn en wordt bezien hoe de situatie verbeterd kan worden en wat daarvoor nodig is.
16. Monitoring en evaluatie maken deel uit van de pilot.
17. Bij herinrichting staat inderdaad de voetganger op één, Dit vertaalt zich in de herinrichting van de straten van de binnenstad. Op pagina 39 van het VCP stellen wij: *In de openbare ruimte van de binnenstad wordt de voetganger de hoofdgebruiker. Hierbij past een principe-inrichting met 'woonerf-kenmerken': gemengd profiel, smalle rijlopers zonder verhoogde trottoirs, auto en fiets gedragen zich als gast, voldoende wandelruimte en groen. Daarnaast krijgen wandelaars en fietsers betere en nieuwe micro-verbindingen binnen de binnenstad en richting de omliggende delen van Gouda: een nieuwe wandelbrug tussen Klein Amerika en de Koepoort en een "voetpad, fiets te gast"-regime in enkele straten en stegen. Tot slot zijn ook voldoende hoogwaardige fietsenstallingen nodig rondom het winkelgebied. Dit vermindert wildparkeren van fietsen in de binnenstad.*
18. Een visie op het fietsparkeren in de binnenstad maakt deel uit van de uit te werken bredere parkeerstrategie voor de binnenstad.

2.10.3 Zienswijze van platform Binnenstad en haar randen

Samenvatting

1. Indiener heeft waardering voor het voorliggende VCP. Er is een grondig proces aan vooraf gegaan waar ook indiener aan heeft deelgenomen. Vanaf de start van het Platform in 1998 is Indiener voorstander van een autoluwe binnenstad. Het zal de aantrekkelijkheid van de binnenstad zeer ten goede komen als langs de grachten de parkeerplaatsen verdwijnen en er andere mogelijkheden zijn voor het gebruik van de kades. Een herontwikkeling van een autoluw IJsselfront juicht indiener toe.
2. Indiener kan zich vinden in de koppeling van het instellen van een Zero Emissie zone en de cameratoezichtpoorten voor een autoluwe binnenstad. Indiener vindt het van belang dat daarbij ook maatregelen worden genomen om beperkingen op te leggen aan lengte, belading en gewicht van de

vrachtwagens die de binnenstad in mogen. Elektrische auto's zijn zeker niet lichter. De trillingen van zware vrachtwagens veroorzaken veel schade aan de infrastructuur en oude panden in de binnenstad.
3. Indiener beperkt zich in haar reactie tot de gevolgen voor de binnenstad en haar randen. Het bereiken van minder automobiliteit in de binnenstad vergt een aantal flankerende maatregelen. De eerste is dat gezorgd moet worden voor voldoende parkeergelegenheid voor bezoekende auto's in parkeergarages en op parkeerterreinen.
4. Indiener stelt dat in verband met (te) grote loopafstanden naar de bestaande parkeerlocaties de behoefte is aan een parkeergarage bij het zuidelijk deel van de binnenstad essentieel. Er zijn twee mogelijkheden aan het Buurtje: een gezamenlijke parkeergarage met Croda en onder de kom van de Museumhaven naar voorbeeld van de garage onder de Lammermarkt in Leiden. Daarmee is rondom de binnenstad aan alle kanten een mogelijkheid de auto achter te laten. Om de prijs redelijk in de hand te houden is een garage in gemeentelijk beheer aan te bevelen. Indiener vraagt om dit te concretiseren in het VCP.
5. Indiener juicht het afnemen van parkeerplaatsen voor bewoners toe, maar er dient wel een betaalbare compensatie gevonden te worden. Dit zou rondom de binnenstad moeten plaatsvinden in bv. de parkeergarages Bolwerk en Nieuwe Markt van Q-park, en op de parkeerterreinen.
6. Indiener is groot voorstander van het autovrij maken van de kades langs de belangrijkste watergangen, dus West- en Oosthaven; Hoge- en Lage Gouwe en Turfmarkt. Dit zal het beschermd stadsgezicht zeer ten goede komen. De verwachting is dat de automobiliteit in de toekomst afneemt. Dubbelgebruik en tijdelijk gebruik zijn vormen die steeds meer ingang vinden, vooral bij jonge mensen. Het gevolg zal zijn dat er meer fietsen en scooters op straat verschijnen, ook gestald. Een goede oplossing daarvoor is nog niet gepresenteerd. Indiener heeft regelmatig aangekaart dat hiervoor gespreid over de binnenstad stallingsmogelijkheden gevonden kunnen worden in leegstaande panden.
7. Indiener stelt dat een mooie aanvulling op het nieuwe parkeerbeleid langs de grachten zou zijn dit ook van toepassing te laten worden op parkeren op bruggen over de grachten langs Zeug-, Spiering- en Peperstraat. Daarmee kan ook het beeld van de kleine grachten in de binnenstad beter tot zijn recht komen. Indiener vraagt om dit onderdeel te maken van het VCP.

Reactie
1. Hartelijk dank voor uw positieve zienswijze.
2. Na vaststelling van het VCP is een van de eerste projecten een nadere uitwerking van de routes voor zwaar verkeer in de vorm van een actualisatie van de Nota Grote voertuigen. Deze zal binnen de kaders van het VCP en regionale afspraken geactualiseerd worden, waar mogelijk ook aanvullende maatregelen uit volgen voor vrachtverkeer. De trilllingsproblematiek is daarbij een belangrijk onderdeel. De raad heeft op 14 april 2021 besloten dat vanaf 1 januari 2025 de zero emissie zone in de binnenstad ingaat. Op dat moment gaan camera's de toegang reguleren en handhaven voor bestelwagens en vrachtverkeer. De maximale gewichten en lengtes in zijn daar ook onderdeel van. Zie ook de zienswijze van de werkgroep zwaar verkeer binnenstad (nummer 2.10.5)
3. Dit wordt onderdeel van de parkeerstrategie die na vaststelling van het VCP als één van de eerste projecten met de bewoners en ondernemers wordt opgepakt.
4. Zie antwoord 3
5. Zie antwoord 3
6. Dit is een belangrijk aandachtspunt dat we goed moeten vormgeven. Een fietsparkeerplan (inclusief scooters) is onderdeel van de parkeerstrategie. Hierbij wordt gekeken naar goede locaties voor stallingsplekken voor fiets/scooters in de binnenstad.
7. Dit is een onderdeel dat we oppakken in de parkeerstrategie.

2.10.4 Zienswijze van de SOG

Samenvatting
1. Indiener verwijst naar de zienswijzen zoals deze zijn ingediend door Gouda Onderneemt (2.11.1) en Lokaal Retailbelang (nummer 2.11.2) mede namens de SOG.
2. Indiener verwijst naar een toetsingskader die SOG heeft opgesteld in het kader van het participatieproces. Indiener vraagt of in het VCP-rekening is gehouden met een groeiend aantal

bezoeker voor de binnenstad, en stelt dat duidelijk te lezen moet zijn hoe deze groei van het aantal bezoekers van zowel binnen als buiten Gouda op te vangen is. Indiener vraagt met welke getallen is gerekend. Indiener vraagt zich af of het VCP waarborgt dat er geen enkele beperking wordt opgeworpen voor het ondernemerschap van de binnenstadondernemers. Mochten er onverhoopt plannen zijn, waarbij er een beperking van ondernemerschap ontstaat, zal vooraf moeten worden gekeken naar oplossingen met deze ondernemers.

3. Indiener heeft bezwaar tegen de aanleg van een extra brug over de gracht tussen de Tiendewegbrug en de Doelenbrug, omdat dit de toegang tot de stad via de Lange Tiendeweg verzwakt.
4. Indiener stelt dat de winkelvisie niet is meegenomen in het VCP en vraagt hoe het VCP hieraan gaat bijdragen.
5. Indiener vraagt of er een nadeelcompensatie is als de uitvoering van de werkzaamheden leiden tot economisch nadeel voor de ondernemers
6. Indiener gaat ervan uit dat niet eerder met de uitvoering van de werkzaamheden wordt gestart voordat de doorstroming op de N207 is geregeld. Als dit niet op orde is heeft volgens Indiener bijna elke maatregelen binnen Gouda geen enkele zin. Als er op de N207 geen goede doorstroming is, zullen bezoekers en bewoners andere routes gaan zoeken en vinden, waarbij op verkeerde plekken vertragingen ontstaat en het effect van alle maatregelen uitblijven.
7. Indiener pleit ervoor om parkeerplaatsen in de binnenstad te behouden bij ondernemers die voor hun klanten afhankelijk zijn parkeerplaatsen, zoals een dierenkliniek en wijnhandel
8. Indiener pleit voor het behouden van de laad- en losplaats Achter de Kerk

Reactie

1. Deze zienswijzen zijn door ons ontvangen en worden elders becommentarieerd.
2. De gemeente streeft in het Koersdocument Toerisme naar groei van het aantal kwalitatieve bezoekers die meer besteden in de binnenstad en ook langer blijven. Hierbij richten wij ons nadrukkelijk ook op lokale en regionale bezoekers die de binnenstad (her)ontdekken. De maatregelen in het VCP zijn er onder meer op gericht om een aantrekkelijker verblijfsklimaat in de binnenstad te creëren. Dit draagt bij aan een langere verblijfsduur. De bereikbaarheid met het OV blijft voldoende en er is een ruim aanbod aan parkeergelegenheden voor bezoekers. De koopstromenanalyse laat zien dat eventuele nadelige effecten van een extra reistijd worden opgevangen door positieve effecten van de aanwas van meer bezoekers door een betere verblijfskwaliteit.
   Het VCP impliceert veranderingen in de verkeersstromen in de (binnen)stad en heeft hierdoor haast per definitie invloed op ‘het ondernemerschap’ van de binnenstadondernemers. Ondernemerschap is een individuele kwaliteit van een ondernemer en zorgt ervoor dat een ondernemer inspeelt op veranderende omstandigheden. Desgewenst is de gemeente bereid om mee te denken over eventuele effecten en de manier waarop hier het beste mee omgegaan kan worden. Het VCP noemt hier ook voorbeelden van. Het VCP beoogt een verbetering van het ondernemersklimaat in een aantrekkelijke autoluwe binnenstad.
3. De Lange Tiendewegbrug en de Doelenbrug vervullen beide een functie als entree van de binnenstad. De aanleg van de extra brug is ingebracht vanuit de Denktank om het parkeerterrein Klein Amerika aantrekkelijker te maken voor binnenstadbezoekers omdat in sommige gevallen looproutes korter worden via de nieuwe brug. Voor de nieuwe brug dient nog een nadere afweging plaats te vinden in relatie tot cultuurhistorische waarden. In de uitvoeringsagenda is daarom allereerst ook een onderzoek en nadere afweging voor deze loopbrug opgenomen.
4. De Winkelvisie gaat in op de gewenste detailhandelsstructuur in Gouda waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen dagelijkse boodschappen, doelgericht winkelen en funshoppen. Vanuit een ruimtelijke invalshoek worden keuzes gemaakt over de meest geschikte locaties voor deze verschillende detailhandelsvormen in relatie tot het gewenste voorzieningenniveau voor de inwoners van Gouda. In de binnenstad is het winkelgebied ruimtelijk ingedeeld in het kernwinkelgebied, functionele mixzones en het zgn. dwaalmilieu. Deze indeling is met name relevant voor de vraag in welke gebieden de gemeente wil meewerken aan het omzetten van winkels in andere functies, waaronder wonen. De functie van de binnenstad is aan het veranderen van een ‘place to buy’ naar een ‘place to be'. De voorgestelde maatregelen in het VCP die zijn samengevat in maatregelencluster 10 (en ook clusters 4,5 en 6), dragen hieraan bij.
5. Ondernemerschap impliceert inspelen op veranderende omstandigheden. Het verblijfsklimaat in de binnenstad zal verbeteren waardoor er kansen liggen voor de binnenstad om extra bezoekers te

trekken, en daar als ondernemer van te profeteren. Indien toch sprake is van toerekenbare schade voor ondernemers ten gevolge van het VCP en deze schade is groter dan het maatschappelijk risico, hebben ondernemers of andere partijen die schade ondervinden recht op nadeelcompensatie. Zie hierover ook het juridisch advies van bureau SAOZ inzake de nadeelcompensatie, een notitie is als bijlage bij het achtergrondrapport toegevoegd.
6. De randwegen op orde zodat elders maatregelen mogelijk zijn is één van de uitgangspunten voor verdere uitvoering van het VCP. Al zijn niet alle maatregelen afhankelijk van een goede doorstroming op de N207, en kunnen er diverse andere projecten parallel opgepakt worden om bijvoorbeeld de leefbaarheid in een straat te verbeteren of het fietsnetwerk aan te pakken.
7. Het VCP besteedt aandacht aan maatwerkoplossingen voor bepaalde situaties/ondernemers. Dit is onderdeel van de nog op te stellen parkeerstrategie. Het uitgangspunt is nu dat ook in de nieuwe situatie bezoekers toegang houden tot de binnenstad, maar dat wel stimuleringsmaatregelen worden getroffen om bezoekers zo veel mogelijk aan de randen in parkeergarages en parkeerterreinen te laten parkeren.
8. De aanstaande herinrichting van het Willem Vroesenplein houdt hier rekening mee.

2.10.5 Zienswijze van werkgroep Vrachtverkeer binnenstad

Samenvatting

1. Indiener beperkt zich in deze zienswijze tot de schade door verkeerstrillingen, voor andere problemen wordt verwezen naar de zienswijzen van Bewonersplatform Binnenstad (nummer 2.10.1) en bewoners Turfmarkt.
2. Indiener stelt dat grote delen van Gouda niet gebouwd zijn voor zwaar vrachtverkeer. Het toelaatbare maximumgewicht van 50 ton, 20 ton in een deel van de binnenstad, is veel te hoog voor de combinatie van dikke en slappe lagen in de ondergrond en de bebouwing. Alleen een drastische beperking van gewicht en aantal vuil- en vrachtwagens kan de sluipend toenemende trillingsschade aan gebouwen een halt toeroepen.
3. Indiener begrijpt dat de te nemen maatregelen tegen ongewenste verkeerstrillingen nader bepaald zullen worden tijdens de eerste uitvoeringstranche (van vijf jaar) nadat het VCP Gouda goedgekeurd is door de Raad. Ze worden dan verder uitgewerkt in het kader van Zero-emissiezone stadslogistiek. Hierin dienen tegengestelde belangen van bewoners en ondernemers tegen elkaar afgewogen te worden. Bewoners willen een zo laag mogelijk gewicht om trillingsschade aan huizen en gebouwen te voorkomen. Ondernemers streven naar een zo flexibel mogelijke logistiek: zo veel mogelijk vracht in één vuil- of vrachtwagen. Er staat veel op het spel en partijen zullen hun belangen zo goed mogelijk behartigen. Om onnodige discussies te vermijden is het daarom aan te bevelen de besluiten te baseren op objectieve en wetenschappelijk onderbouwde criteria.
4. Indiener pleit ervoor om het indicatieve trillingsonderzoek uit 2019 een breed opgezet vervolg te geven om zodoende objectieve criteria te verkrijgen voor een realistisch en veilig maximaal tonnage voor vuil- en vrachtwagens. Met het VCP en het Zero Emissie project toont Gouda veel ambitie, nu is het moment om daarvoor een solide basis te leggen.
5. Indiener stelt dat zelf het instellen van een 30 km/u beperking voor grote delen van de binnenstad niet zal leiden tot minder trillingsschade. In de praktijk is de snelheid al niet te halen, zo ook niet 15 km/u.
6. Indiener omschrijft de hoofdroutes voor de bevoorrading (Bolwerk route, Westhaven route, Tiendewegbrug route) en concludeert dat er behoorlijke verschillen bestaan in soorten bebouwing, funderingstypen en wegbreedten. Indiener verwacht dat ook dat een gedetailleerd onderzoek andere maximaal toelaatbare vrachtwagengewichten en lengtes zal opleveren voor de verschillende routes, ook van wegen die niet langs een van de drie hoofdroutes liggen.
7. Indiener stelt dat met het beoogde cameratoezicht in het VCP eenvoudige per route maximale toelaatbare vrachwagendimensies ingesteld kunnen worden.
8. Indiener stelt dat ook voor wijken buiten de binnenstad een plan gemaakt moet worden. Deze woningen zijn ook op slappe grond gebouwd en zijn soms trillingsgevoelig.

Reactie

Punten 1 tot en met 7 betreffen alle de toekomst voor zwaar vrachtverkeer in de (binnen)stad. Na vaststelling van het VCP is een van de eerste projecten een nadere uitwerking van de routes voor zwaar verkeer in de vorm van een actualisatie van de nota Grote voertuigen uit 2009. Deze zal binnen de kaders van het VCP en regionale afspraken geactualiseerd worden, waar mogelijk ook aanvullende maatregelen uit volgen voor vrachtverkeer. De trilllingsproblematiek is daarbij een belangrijk onderdeel. De raad heeft op 14 april 2021 besloten dat vanaf 1 januari 2025 de zero emissie zone in de binnenstad ingaat. Op dat moment gaan camera's de toegang reguleren en handhaven voor bestelwagens en vrachtverkeer. De maximaal toegestane gewichten en lengtes van verkeer is daar ook onderdeel van. De actualisatie van de nota Grote voertuigen betreft de gehele stad.

2.10.6 Zienswijze van een bewoner van de Oosthaven

Samenvatting

1. Indiener wil de gemeente complimenteren met het goed doordacht, prima uitgewerkte plan en de stevige inspanning die is gepleegd om daarover met alle belanghebbenden in gesprek te raken. Indiener ziet in het plan een zeer gebalanceerde uitwerking van alle belangen die gemoeid zijn bij de verschillende verkeersstromen door de stad.
2. Indiener geeft de gemeente graag mee dat in mijn omgeving er veelal erg positief op wordt gereageerd en dat het vooral tegenstanders van het plan zijn die zich tot u richten om aan te geven wat men van het plan vindt. Daarbij merkt de indiener ook op dat men vaak afgaat op wat men weet van ‘horen zeggen’ en veel minder van het feitelijke plan zelf.
3. Indiener hoopt van harte dat de verdere besluitvorming soepel verloopt.

Reactie

Dank voor het ondersteunen van de doelstellingen en ambities die de gemeente met het VCP heeft.

2.10.7 Zienswijze van een bewoner van de Turfmarkt

Samenvatting

1. Indiener heeft antwoorden uit de Q&A gelezen en vindt deze niet afdoende, vandaar deze zienswijze. Het gaat over het ontbreken van beleid hoe de gemeente omgaat met bezoekers van bewoners in de binnenstad in algemene zin en bezoekers op leeftijd in het bijzonder.
2. Indiener pleit voor het inzichtelijk maken van de effecten van het parkeervergunningenbeleid op de waarde van de koopwoningen in de binnenstad. De gemeente moet zich niet baseren op ongefundeerde aannames, maar moet een gedegen onderzoek doen naar de impact op de waarde van woningen in de binnenstad van de maatregel om bij verkoop geen vergunning meer beschikbaar te stellen voor nieuwe eigenaren. Indiener pleit ervoor om de aanpak en resultaten van dit onderzoek publiek te maken en die expliciet mee te wegen in haar besluit om deze maatregelen wel of niet te introduceren. Indiener heeft grote zorgen dat de gemeente dit simpelweg "veronderstelt" dat door het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid in een straat de waarde van woningen kan toenemen, zonder zich op gedegen onderzoek te baseren. Ze speelt daarmee roulette met het belangrijkste bezit van 1000-en binnenstadbewoners. Het is namelijk net zo goed "heel reëel" om te veronderstellen dat huizen lastiger verkoopbaar worden - en dus fors dalen in waarde - aangezien nog steeds heel veel Nederlanders hun auto dicht bij hun woning willen (en vaak ook moeten) kunnen parkeren a.g.v. hun persoonlijke situatie.

Reactie

1. Het moet voor iedereen mogelijk zijn en blijven om de binnenstad te bezoeken. Het blijft in de plannen mogelijk om als bezoeker met de auto de binnenstad in te rijden (tot aan de parkeervoorzieningen dan wel kortdurend of voor speciale doelgroepen). Bezoekers worden wel gestimuleerd met maatregelen om in parkeergarages of op parkeerterreinen te parkeren, maar het blijft ook voor bezoekers mogelijk om in de binnenstad op straat te parkeren. Zeker voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn is een korte afstand tussen de parkeerplek en de bestemming belangrijk. Ook een goed aanbod van gehandicaptenplaatsen in de binnenstad is belangrijk, vanaf medio 2021 kunnen inwoners met een gehandicaptenparkeerkaart overal gratis parkeren.
2. Het hebben van een parkeervergunning- of plaats is geen recht dat men heeft en altijd dient te behouden. Daarnaast hangen de waarde en verkoopbaarheid van een woning van veel meer zaken

af dan enkel de mogelijke beschikbaarheid van een parkeervergunning. Er zullen ook potentiële kopers zijn die prijs stellen op een veilige en groene woonomgeving met minder parkeer- en verkeersoverlast en vervuiling in de directe omgeving. En die gebruik maken van de vele alternatieven die er zijn voor het bezit van een eigen auto, of van parkeergelegenheid op afstand.

Door bureau SAOZ is onderzocht of voorgestelde instelling van een vergunningplafond kan leiden tot een tegemoetkoming in de vorm van mogelijke nadeelcompensatie. Meer informatie is te vinden in de achtergrondrapportage. Samenvattend wordt het volgende geconcludeerd door SAOZ:

- Het Verkeerscirculatieplan niet kan worden aangemerkt als een schadeoorzaak binnen het stelsel van nadeelcompensatie, zodat het vaststellen van een dergelijk plan niet kan leiden tot een nadeelcompensatierisico.
- De toekomstige afzonderlijke besluitvorming met betrekking tot de individuele parkeervergunningen in beginsel kan worden aangemerkt als een schadeoorzaak binnen het stelsel van nadeelcompensatie en derhalve kan leiden tot een entree tot het stelsel van nadeelcompensatie.
- Een parkeervergunning in de binnenstad persoonsgebonden is, voor een bepaalde tijd geldig is en niet in het vrije economische verkeer overdraagbaar is
- De waarde van een woning in de binnenstad wordt, binnen de criteria behorende tot het stelsel van nadeelcompensatie, niet of in ieder geval niet in merkbare mate objectief mede bepaald door een al dan niet verleende parkeervergunning
- De voorgenomen wijziging van het parkeervergunningenbeleid en de toekomstige effectuering daarvan in de individuele besluitvorming met betrekking tot de parkeervergunningen, niet (in relevante mate) zal leiden tot een toerekenbare waardevermindering van de onroerende zaak
- Zelfs indien uitgegaan zou moeten worden van een eventuele, aan de effectuering van de wijziging van het parkeervergunningenbeleid toerekenbare schade in de vorm van een waardevermindering, deze niet zo groot zal zijn dat deze het normaal maatschappelijk risico van 4 a 5% van de waarde van de onroerende zaak zal overstijgen.

Het effect van een parkeervergunning op de waarde van een woning is dan ook lastig vast te stellen. Zelfs Nederlandse banken zijn in deze tijden niet goed in staat om de ontwikkeling van huizenprijzen te voorspellen. Een deel van de geïnteresseerde voor woningen in de binnenstad haakt mogelijk af als er geen zekerheid is op een parkeervergunning, er zijn echter juist ook geïnteresseerden waarbij de interesse kan toenemen door de verbeterde woonomgeving in de binnenstad. Bovendien zijn er in de huidige situatie ook al relatief veel huishoudens zonder een parkeervergunning, en is het ‘normaal’ dat in een historische binnenstad een eigen auto niet direct voor de deur geparkeerd kan worden. In het VCP is ook opgenomen om in de parkeerstrategie verder te onderzoeken welke alternatieven geboden kunnen worden voor een parkeervergunning op straat.

2.10.8 Zienswijze van een bewoner van de Geuzenstraat

Samenvatting

1. Indiener heeft bezwaar bij de aanleg van een nieuwe voetgangersbrug tussen Klein Amerika naar de binnenstad (Koepoort) inclusief veilige oversteek. De noodzaak van deze brug is volgens Indiener niet aanwezig, omdat er bij de Tiendeweg en Doelenstraat al bruggen liggen. Een extra brug bij de Koepoort kan de toestroom van klanten voor de winkeliers aan deTiendeweg mogelijk verminderen.

Reactie

1. De Lange Tiendewegbrug en de Doelenbrug vervullen beide een functie als entree van de binnenstad. De aanleg van de extra brug is ingebracht vanuit de Denktank om het parkeerterrein Klein Amerika aantrekkelijker te maken voor binnenstadbezoekers omdat in sommige gevallen looproutes korter worden via de nieuwe brug. Voor de nieuwe brug dient nog een nadere afweging plaats te vinden in relatie tot cultuurhistorische waarden. Daarom is in de uitvoeringsagenda allereerst een nader onderzoek en afweging opgenomen.

2.10.9 Zienswijze van bedrijf X in binnenstad

Samenvatting

1. Indiener is van mening dat de economische effecten onvoldoende onderzocht zijn, en maakt zich vooral zorgen over de parkeerdruk op de parkeerterreinen buiten de Singels en de parkeergarages en de bereikbaarheid van de binnenstad. Doordat bewoners in het plan niet of nauwelijks meer langs de straten en op de parkeerterreinen binnen de singels mogen parkeren, zullen deze auto's allemaal verplaatst worden naar de parkeerterreinen buiten de Singels en parkeergarages. Uit ervaring weet Indiener dat Klein Amerika nu al regelmatig behoorlijk vol staat (ook in corona tijd), en dat zal bij uitvoering van het plan alleen maar erger worden. Maar die parkeermogelijkheden zijn bedoeld voor winkelend publiek. Straks staan er alleen maar auto's van bewoners omdat de binnenstad autoluw moet worden. De ondernemers hebben de parkeerplekken hard nodig om de binnenstad aantrekkelijk te houden voor mensen van buiten Gouda.
2. Indiener heeft ook grote zorgen over het afsluiten van wegen en het instellen van eenrichtingsverkeer op de toegangswegen van de binnenstad. Dit moet beter onderzocht worden wat voor invloed dit heeft op de bereikbaarheid van de binnenstad.
3. Indiener pleit voor een (beter) onderzoek naar bereikbaarheid en parkeren voor bezoekers van de Goudse binnenstad. Dit onderzoek zou plaats moeten vinden tijdens de top van het toeristenseizoen (dus van april t/m sept). Uiteraard wanneer er geen covid-19 beperkende maatregelen meer zijn.
4. Indiener heeft grote zorgen of met het VCP de Goudse binnenstad nog wel aantrekkelijk blijft voor bezoekers en ondernemers. Er moeten meer toeristen komen, maar de toegang tot de stad en het parkeren wordt beperkter. In de binnenstad moet ook geld verdiend worden, en door er een openluchtmuseum van te maken wat er alleen maar mooi uitziet, wordt dat volgens indiener een stuk moeilijker.

Reactie

1. Met het VCP wordt een beter verblijfsklimaat in de binnenstad beoogd dat ook ten goede komt aan het ondernemersklimaat. Dit wordt ook bevestigd door de economische onderzoeken die gedaan zijn door Roots en Goudappel. De resultaten van deze economische onderzoeken zijn als bijlage opgenomen bij de achtergrondrapportage. Voor bezoekers moeten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Met bijvoorbeeld het inzetten van een dynamisch parkeerverwijssysteem kan het overschot aan parkeerplaatsen in parkeergarages en op parkeerterreinen, waar nu sprake van is, beter worden benut. Bij het toekennen van parkeermogelijkheden aan bewoners zal altijd worden bezien hoe zich dit verhoudt tot de bezetting door niet-bewoners. Monitoring en bijsturing van de plannen is dan ook heel belangrijk, en in de nadere uitwerking van de parkeerstrategie wordt onderzocht of, wanneer en waar extra parkeerplaatsen nodig zijn. Op korte termijn ziet de gemeente kansen om bestaande restcapaciteit beter te benutten.
2. De bereikbaarheid van de binnenstad blijft op peil omdat knelpunten op de randwegen worden opgelost, en er een goed parkeerverwijssysteem komt wat onnodig omrijden zoveel mogelijk voorkomt. Uit het economisch onderzoek blijkt bovendien dat de bereikbaarheid van de binnenstad op peil blijft, en samen met een aantrekkelijker verblijfsklimaat juist kan zorgen voor meer bezoekers in de binnenstad.
3. Bezoekers van Gouda en toeristen komen met verschillende vormen van vervoer. Touroperators doen de (binnen)stad aan met groepen toeristen, er komen toeristen met camper of eigen auto en een deel komt met het openbaar vervoer of (elektrische) fiets. De bezettingsgraad van de parkeerterreinen en parkeergarages is op dit moment nog niet 100%. Met een dynamisch parkeerverwijssysteem zullen bezoekers geleid worden naar de beschikbare parkeerplaatsen. Bij een eventueel chronisch tekort aan parkeercapaciteit op piekmomenten in het toeristisch hoogseizoen zal de gemeente in overleg met ondernemers op zoek gaan naar alternatieven, mogelijk op een van de bedrijventerreinen met verbindend transport.
4. Zie 1.

2.10.10 Zienswijze van bedrijf X in binnenstad

Samenvatting

1. Indiener vindt het onduidelijk hoe het ontheffingsbeleid in de binnenstad doorgevoerd gaat worden. Aan de ene kant wordt gesproken over een ruim ontheffingsbeleid en aan de andere kant over een incidentele ontheffing.

2. Indiener pleit ervoor dat er geen ontheffing nodig zou moeten zijn om de binnenstad in te mogen rijden voor consumenten, ondernemers, bewoners etc. Het verminderen van parkeerplaatsen voor bewoners/middenstand en het weglaten van parkeerplaatsen voor consumenten, behalve beschikbare laad en los plekken zou voldoende moeten zijn voor het autoluw maken van de binnenstad. Als men er immers niet kan parkeren dan hoeft men er ook niet meer in te rijden tenzij er iets opgehaald of weggebracht moet worden. Als de consument gewoon de stad in en uit kan rijden en op een laad en los plek de mogelijkheid heeft om iets op te halen of af te geven werkt dit waarschijnlijk prima. Na het afgeven kunnen ze een parkeerplaats aan de rand van de stad opzoeken als ze langer willen verblijven. Maar als het zo is dat een consument eerst een tijdelijke ontheffing aan moet vragen, als ondernemer, voordat de consument naar ons toe kan rijden dan betekent dit in de praktijk een groot omzetverlies en geen rendabele winkel. De consument wordt juist weggejaagd op deze manier. En voor een ondernemer betekent het nog meer regels en tijdsverlies waar hij al te weinig van heeft.
3. Indiener vraagt zich of bij de doelstellingen voor het verbeteren van de lucht kwaliteit wel rekening mee gehouden dat er over 10 jaar bijna geen auto met een verbrandingsmotor meer wordt geproduceerd. Er wordt naast het weren van de auto voor een aantrekkelijk straatbeeld ook erg ingezet op de luchtvervuiling die door auto’s wordt veroorzaakt. Indiener geeft aan dat deze vervuiling is er op den duur helemaal niet meer is, waarbij de vraag is of het dan wel verstandig is om hier nu veel geld voor uit te trekken.
4. Indiener is opgevallen dat bij het webinar en overige presentaties door de gemeente erg ingezet wordt op de horeca (terrasjes en parasols bij de nieuwe indeling). Indiener is van mening dat met alleen horeca Gouda centrum aantrekkelijker wordt als regio functie. Mensen rijden rustig naar Alphen aan de Rijn of het Alexandrium als ze daar binnen 2 min. lopen kunnen parkeren. De meeste consumenten kijken niet omhoog naar de trap- en halsgevels van historische gebouwen, ze kijken in de etalages. Een toerist is daarop een uitzondering.
5. Indiener is van mening dat uit het Q&A blijkt dat op veel vragen geen antwoord wordt gegeven, omdat er veel antwoorden staan in de trant van: “de verwachting is, dat is een mogelijkheid, nadere uitwerking van, er wordt gewerkt aan, nader worden voorgegeven”. Dit maakt dat bij indiener de indruk wordt gewekt dat besluiten worden genomen zonder dat er goed gekeken is naar het economisch gevolg van de middenstand in Gouda. Indiener gaat door deze onzekerheid voor het voortbestaan van middenstand met niche producten in het centrum van Gouda, voorlopig alleen het hoogstnoodzakelijke doen aan de verbouwing van een van de twee panden.

Reactie

1. Het ontheffingsbeleid moet nog nader worden vormgegeven. Wie noodzakelijk in de stad moet zijn en geen alternatieven heeft zal, net als nu buiten venstertijden in het autovrije gebied het geval is, de mogelijkheid hebben een structurele ontheffing aan te vragen. Voor (incidentele) bezoekers of mensen zonder structurele ontheffing moet het echter ook mogelijk zijn en blijven de binnenstad met de auto te bezoeken, en daarom is het ook mogelijk om incidentele ontheffingen aan te vragen. In de binnenstad van Delft is een soortgelijk toegangsbeleid reeds actief.
2. Bij het sturen op toegankelijkheid zal rekening worden gehouden met incidenteel noodzakelijk laad- en/of losbewegingen. Het verbeteren van het verblijfsklimaat in de binnenstad komt juist ook de bezoeker, en daarmee de ondernemer, ten goede. Bij instelling van de selectieve toegang is het bovendien belangrijk dat het aanvragen van toegang/een ontheffing heel eenvoudig is, en ook achteraf met terugwerkende kracht geregeld kan worden, zodat dit geen belemmering hoeft te zijn voor klanten om winkels in de binnenstad te bezoeken.
3. De uitstoot van CO2 door auto's neemt (door een hoger aandeel elektrische auto's) de komende decennia inderdaad af. De beoogde maatregelen in het VCP zijn er dan ook juist met name op gericht om het woon-, leef- en verblijfsklimaat te verbeteren door minder verkeershinder (drukte in de straat, geluidshinder) als ook de veiligheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Bovendien zorgen ook elektrische auto's nog steeds voor uitstoot van fijnstof door slijtage van banden en remmen. Vermindering van automobiliteit draagt daarmee nog steeds bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit, ook als er in de toekomst veel elektrische auto's zijn.
4. Bezoekers aan de Goudse binnenstad komen niet alleen voor het winkelaanbod. Ook een aantrekkelijke omgeving en verblijfsklimaat spelen daarbij een belangrijke rol. Gouda onderscheidt zich nadrukkelijk van andere (genoemde) steden die deze kwaliteiten niet of minder hebben. Het is van belang deze kwaliteiten te benutten en te versterken waar mogelijk. Parkeren speelt daarbij een

ondergeschikte rol maar ook in Gouda is de binnenstad vanuit alle parkeervoorzieningen binnen een paar minuten bereikbaar. Daarbij geldt een lager parkeertarief dan elders (8 euro per dag).
5. Het VCP is een plan op hoofdlijnen met een duidelijk beeld op de toekomst (stip op de horizon). Vanuit die basis worden de opgenomen maatregelen de komende jaren stapsgewijs verder uitgewerkt. Er zullen geen maatregelen genomen worden die een negatief effect hebben op de economische gevolgen voor de middenstand.

2.10.11 Zienswijze van een bewoner van de Turfmarkt

Samenvatting

1. Indiener is enthousiast over de plannen voor de binnenstad. De gemeente wordt hiermee aantrekkelijker voor bewoners, bedrijven en bezoekers.
2. Indiener heeft zorgen bij het toepassen van een camerasysteem voor de handhaving. Ten eerste om dat een bouwsteen is voor een dystopische samenleving, waarin alles en iedereen continu geobserveerd wordt, ten tweede omdat er veel gegevens verzameld worden (wie heeft daar toegang toe) en ten derde is het niet erg gastvrij of gebruiksvriendelijk. Indiener vraagt zich af of er niet een andere methode georganiseerd kan worden. En ten vierde heeft Indiener de zorg of kentekenregistraties wel gekoppeld zijn aan het buitenland. Anders hebben houders van buitenlandse kentekenplaten vrij spel en dat is oneerlijk
3. Indiener pleit dus voor een handhaving op dezelfde manier als nu: door boa's en/of parkeerwachten
4. Indiener vraagt een bijzondere aandacht voor beveiliging en privacy als toch wordt gekozen voor een camerasysteem.
5. Indiener pleit voor meer specifieke aandacht voor het beperken van vrachtverkeer in het VCP, wat nodig is voor een aantrekkelijke binnenstad, voorkoming van trillingsschade en schade aan de weg vanwege de bodemgesteldheid. Indiener stelt voor een aslastbeperking van 2 ton, een breedtebeperking tot 2,2 meter en een vrachtwagenverbod met ontheffing voor hulpdiensten en andere noodzakelijke activiteiten
6. Indiener pleit voor het niet meer gebruiken van de route Achter de Vismarkt, Naaierstraat en Turfmarkt voor bevoorrading van winkels en bedrijven die niet aan deze route zijn gelegen. De meeste overlast wordt veroorzaakt door de AH.
7. Indiener stelt voor om de bevoorrading te plaatsvinden aan de Marktzijde. Door het instellen van venstertijden en andere beperkingen kan overlast voor bewoners en bedrijven aan een alternatieve route worden beperkt. Emissieloos bevoorraden mag niet leiden tot een aanpak waarbij kleinere voertuigen meerdere malen per dag via de Naaierstraat het Albert Heijnfiliaal gaan bevoorraden. Dat is in strijd met het doel van een autoluwe stad. Ook vuilniswagens en andere noodzakelijke voorzieningen moeten kleinschalig en emissieloos worden.
8. Indiener vindt het een prima plan om door middel van “uitsterfbeleid” het aantal parkeervergunningen (en als gevolg daarvan het aantal parkeerplaatsen) te laten dalen, maar is wel van mening dat die twee in balans moeten blijven.
9. Indiener vindt het opheffen van parkeerplaatsen alleen acceptabel en reëel wanneer rondom de binnenstad voldoende en betaalbare parkeermogelijkheid geboden wordt.

Reactie

1. Dank voor het ondersteunen van de ambities en doelstellingen.
2. Een camerasysteem controleert alleen of een voertuig een ontheffing heeft om te passeren, er is geen sprake van observatie. Met steeds meer landen vindt uitwisseling van kentekens plaats teneinde ook bezoekers van buiten Nederland een sanctie op te kunnen leggen. Hierbij is de privacy natuurlijk erg belangrijk.
3. De huidige controle door toezichthouders vindt ook digitaal plaats door het scannen van kentekens.
4. Een goede beveiliging en privacy staan centraal bij toepassing van handhavingsinstrumenten
5. Er zal een actualisatie van de nota Grote voertuigen (2009) worden opgesteld waarbij mogelijke trillingsschade één van de aandachtspunten is.
6. In het kader van de actualisatie als genoemd onder 5. en een nieuwe visie op (zero emissie) binnenstadslogistiek zullen ook alle bevoorradingsroutes in de (binnen)stad worden beoordeeld.
7. Zie 6.

8. Een plafond is noodzakelijk om de parkeerdruk terug te kunnen dringen. Huidige vergunninghouders zullen over een vergunning kunnen blijven beschikken, voor nieuwe inwoners zal een wachtlijst worden opgesteld.
9. Er is in en rondom de binnenstad onvoldoende ruimte om iedereen een parkeerkeerplaats te kunnen aanbieden. Daarom stimuleert de gemeente het gebruik van alternatieve vervoermiddelen.

2.10.12 Zienswijze van acht bewoners van de Turfmarkt

Samenvatting

1. Indieners zijn enthousiast over de plannen voor de binnenstad in het VCP. De binnenstad zal aantrekkelijker worden voor bewoners, bedrijven en bezoekers.
2. Indieners pleiten ervoor dat het VCP wordt bezien in samenhang met het terugdringen van zwaar verkeer in de binnenstad en de plannen voor emissieloze logistiek. In het VCP is geen specifieke aandacht voor beperking van het vrachtverkeer. Dat is niet alleen noodzakelijk voor een aantrekkelijke binnenstad, maar ook ter voorkoming van trillingschade en schade aan de weg vanwege de bodemgesteldheid. Voor zwaar verkeer moeten daarom verregaande beperkingen komen. Indieners stellen voor 2 ton aslastbeperking en een breedtebeperking tot 2,2 meter en een vrachtwagenverbod met ontheffing voor hulpdiensten en andere noodzakelijke activiteiten. De route Achter de Vismarkt, Naaierstraat en Turfmarkt moet niet meer worden gebruikt voor bevoorrading van winkels en bedrijven die niet aan deze route zijn gelegen. De meeste overlast is afkomstig van de bevoorrading van Albert Heijn aan de Markt. De huidige plannen voor verbouwing van Albert Heijn zijn een uitstekend moment om de logistiek van deze onderneming te wijzigen. Bevoorrading kan net als andere winkels, plaatsvinden aan de Markt zijde. Door het instellen van venstertijden en andere beperkingen kan overlast voor bewoners en bedrijven aan een alternatieve route worden beperkt. Emissieloos bevoorraden mag niet leiden tot een aanpak waarbij kleinere voertuigen meerdere malen per dag via de Naaierstraat Albert Heijn kunnen bevoorraden. Dat is in strijd met het doel van een autoluwe stad. Ook vuilniswagens en andere noodzakelijke voorzieningen moeten kleinschalig en emissieloos worden.
3. Indieners constateren dat het VCP inzet op een afname van het aantal parkeervergunningen voor de binnenstad, door nieuwe bewoners geen recht te geven op een parkeervergunning. Wat indieners betreft kan dit worden aangevuld met een beleid gericht op het actief intrekken van parkeervergunningen op vrijwillige basis. De gemeente kan huidige vergunninghouders een aanbod doen om tegen gereduceerd tarief voor een aantal jaren een parkeerplaats te huren in een parkeergarage, in ruil voor het afzien van een recht op een vergunning.
4. Indieners stellen voor dat het vrijwillig afzien van recht op een parkeervergunning kan worden beloond met het direct opheffen van een parkeerplaats voor de eigen deur, waar de bewoner(s) dan bijvoorbeeld groen en een bankje kunnen plaatsen. Dit “quid pro quo” zal het draagvlak voor het autoluw maken doen toenemen.
5. Indieners constateren dat de plannen voor de binnenstad nog geen fasering kennen. De “lus” Achter de Vismarkt – Naaierstraat en Turfmarkt is een mooi gebied om als pilot voor verkeersveiligheid, emissiereductie en aantrekkelijke stad snel mee te beginnen. Indieners verwachten dat bewoners bereid zijn af te zien van het recht op een parkeervergunning als zij aan de gracht een groen gedeelte kunnen inrichten en onderhouden. Hiermee ontstaat ook een aantrekkelijke looproute vanaf de parkeergarage Bolwerk naar de binnenstad.
6. Indieners pleiten voor een bescherming van de privacy als het gebruik van camera's voor de handhaving plaatsvindt middels cameratoezicht. De beelden mogen uitsluitend worden benut voor dit doel, niet worden gedeeld en niet langer worden bewaard dan strikt noodzakelijk voor dit doel.
7. Indieners pleiten voor het combineren van werkzaamheden in de binnenstad met het inrichten van de Turfmarkt als voetgangersgebied. In de binnenstad staat de komende jaren veel te gebeuren. Het waterpeil in de Turfmarkt wordt verlaagd, gasleidingen moeten worden vervangen en kademuren hersteld.

Reactie

1. Dank voor het ondersteunen van de ambities en doelstellingen.
2. Er zal een actualisatie van de nota Grote voertuigen (2009) worden opgesteld waarbij mogelijke trillingsschade één van de aandachtspunten is. In het kader van deze actualisatie en een nieuwe

visie op (zero emissie) binnenstadslogistiek zullen ook alle bevoorradingsroutes in de (binnen)stad worden beoordeeld.
3. In een nader uit te werken parkeerstrategie zal worden ingegaan op de mogelijkheden om het gebruik van parkeerplaatsen op straat te reduceren.
4. Zie 3.
5. In de uitvoeringsagenda en de projectenlijst is de fasering per maatregel opgenomen. In de parkeerstrategie zullen de mogelijkheden worden aangegeven voor onder meer het vrijwillig beëindigen van het met de eigen auto parkeren in de binnenstad.
6. Een goede beveiliging en privacy staan centraal bij toepassing van handhavingsinstrumenten.
7. Juist deze mogelijkheid grijpen wij aan om bij de werkzaamheden in de binnenstad de gewenste verbetering van de verblijfskwaliteit te verzilveren.

2.10.13 Zienswijze van bewoners uit Gouda

Samenvatting

1. Indiener herhaalt een spreektekst die hij tijdens de eerste verkenning van het Verkeerscirculatieplan op 14 oktober 2019 wilde toelichten, maar hiervoor kwam geen uitnodiging. Hierin is een aantal zaken opgenomen die ook nog relevant zijn voor het nieuwe Verkeerscirculatieplan.
2. Indiener pleit voor het kunnen bereiken van het huis op de Markt met de auto op ieder tijdstip van de dag. Dit niet via de Markt maar via de achteringang “Achter de Kerk”
3. Indiener pleit voor de garantie dat de winkel dagelijks bevoorraad kan blijven, dus zonder Gouds overslagdepot dat voor vertraging gaat zorgen.
4. Indiener pleit voor de garantie dat laden en lossen bij de winkel mogelijk blijft.
5. Indiener wil een heroverweging van het standpunt dat zijn 24 uur ontheffing voor laden en lossen Achter de Kerk is ingetrokken. Indiener maakte voor de invoering van het selectie toelatingsbeleid binnenstad al 23 jaar lang van een dergelijke ontheffing, waarbij de veronderstelling was dat dit was na een weloverwogen afweging van bijzondere omstandigheden c.q. belangen. Indiener loopt nu een persoonlijk risico door met waarde over straat te moeten lopen door toenemende verruwing van de samenleving, waarbij ook de verzekeringseisen/voorwaarden steeds stringenter worden.

Reactie

1. Dank voor het (nogmaals) indienen van een reactie op het ontwerp-VCP.
2. Het ontheffingsbeleid moet nog nader worden vormgegeven. Wie noodzakelijk in de stad moet zijn en geen alternatieven heeft zal, net als nu buiten venstertijden in het autovrije gebied het geval is, de mogelijkheid hebben een ontheffing aan te vragen.
3. De mogelijkheden passend binnen de (zero emissie) binnenstadslogistiek worden de komende periode onderzocht. Op 14 april 2021 heeft de raad besloten dat de zero emissie zone vanaf 1 januari 2025 operationeel wordt. Het VCP biedt geen garanties dat er niets aan het huidige systeem zal veranderen.
4. Zie 3.
5. Het VCP richt zich niet op de toetsing van de aanvragen volgens de huidige regelgeving voor ontheffingen. Hiertoe wordt indiener verzocht een separaat verzoek aan het college van B&W te richten.

2.10.14 Zienswijze van een bewoner uit Gouda

Samenvatting

1. Deze zienswijze is grotendeels hetzelfde als die van het Platform Binnenstad (nummer 2.10.2)
2. Indiener heeft grote bezwaren bij het vervangen van parkeerplaatsen in de binnenstad door groen, omdat er al sprake is van schaarste van parkeergelegenheid, of men moet in bezit zijn van een elektrische auto, want die plekken zijn altijd beschikbaar.

Reactie

1. Zie de Reactie onder 2.10.2
2. De binnenstad biedt onvoldoende ruimte om iedereen die dat wenst een parkeerplaats aan te bieden. Een autoluwe binnenstad met meer groen biedt inwoners en bezoekers een beter woon-,

leef- en verblijfsklimaat en daarnaast wil de gemeente het gebruik van alternatieve en elektrische vervoermiddelen stimuleren.

2.10.15 Zienswijze van bedrijf X uit de binnenstad

Samenvatting

1. Indiener heeft grote bezwaren tegen het VCP als bewoner en ondernemer. Het verminderen van de toegankelijkheid van de binnenstad heeft grote economische gevolgen voor de bereikbaarheid van de detailhandel en zal een oneerlijke concurrentiepositie realiseren tegenover omliggende steden. En vooral de regiofunctie van de nu bruisende binnenstad zal hierdoor in aantrekkelijkheid voor bezoekers en ondernemers afnemen. Minder bezoek = minder bedrijven (detailhandel) = minder levendig en prettig verblijfsklimaat = minder fijne stad met uiteindelijk ook minder inkomsten voor de gemeente Gouda.
2. Indiener heeft grote moeite met het afsluiten van het Kleiwegplein en Veerstal voor lokaal verkeer. Dit geeft alleen maar een zwaardere belasting op andere knelpunten, onnodig veel omrijden en dus meer luchtvervuiling. Daarnaast ook economische schade door de extra omrijtijd. Indiener heeft geen moeite als de routes met doorgaand verkeer bijvoorbeeld tussen Haastrecht en A20 worden afgesloten.
3. Indiener stelt dat het Kleiwegplein de toegang is tot de binnenstad, en ook tbv parkeerplaatsen te bereiken. Als dit niet meer mogelijk is zal de binnenstad minder aantrekkelijk worden voor bezoek.
4. Indiener stelt dat het VCP niets bijdraagt een betere luchtkwaliteit, omdat er meer kilometers worden gereden door het eenrichtingsverkeer of afsluitingen, ook al neemt het verkeer niet toe. Dit geeft meer vervuiling, meer rubber op asfalt en meer uitlaatgassen.

Reactie

1. Het bureau Roots beleidsadvies heeft onderzoek gedaan naar de economische effecten van het VCP. Hierin geven zij aan dat met inachtneming van een aantal aandachtspunten, het maatregelenpakket 10 gericht op een hogere verblijfskwaliteit en groen in de binnenstad, in potentie positieve spin-off kan genereren.
2. Het (doorgaande) verkeer heeft goede alternatieven bij afsluitingen van de Kattensingel en de Nieuwe Veerstal. Bij laatstgenoemde maatregel zal monitoring en evaluatie plaatsvinden voordat een besluit over definitieve afsluiting genomen zal worden. Voor lokaal verkeer zijn de afstanden veelal dermate kort dat er ook alternatieve vormen van vervoer dan het gebruik van de (eigen) auto mogelijk zijn.
3. Het Kleiwegplein blijft bereikbaar. Ook zullen alle parkeervoorzieningen in de stad door toepassing van een dynamisch verwijssysteem vanuit alle richtingen beter bereikbaar zijn.
4. Uit de resultaten vanuit de onderzoeken zoals opgenomen in de achtergrondrapportage VCP is een lagere CO2-uitstoot te verwachten op grond van de te nemen maatregelen. Een beter doorstroming zonder veel stoppen/optrekken en onderbrekingen als verkeerslichten dragen bij aan vermindering van de uitstoot. Ook zullen de maatregelen en alternatieve vervoersvromen bijdragen aan een lager (eigen) autogebruik en daarmee de luchtvervuiling die dat met zich meebrengt.

2.10.16 Zienswijze van bedrijf X uit de binnenstad

Samenvatting

1. Indiener staat positief tegenover het voorstel om tot een betere doorstroming van verkeer in en naar de binnenstad te komen en hierbij een prettige leefomgeving te creëren
2. Indiener twijfelt aan de haalbaarheid van de plannen en de gevolgen voor de detailhandel in de binnenstad. Indiener is van mening dat in het VCP een te positief beeld wordt geschetst van de voordelen van de detailhandel en daarmee economische belangen. Het autoluw maken van de binnenstad heeft een groot (negatief) gevolg voor de lokale ondernemers
3. Best Western is een logiesverstrekkende organisatie met een groot aandeel toeristische gasten waarvoor het van noodzaak is een florerende binnenstad te hebben met een breed aanbod. Groen en een fijne leefomgeving zijn hier onderdeel van, zo ook een breed aanbod van winkels en activiteiten. Indiener is van mening dat het VCP de mogelijkheden voor winkels zeer beperken. Leveranciers kunnen de detailhandel slecht bereiken. Ook klanten kiezen minder snel voor de binnenstad omdat deze minder goed bereikbaar is met een gemotoriseerd voertuig. Gevolg is

leegstand en het gebrek aan goede en kwalitatieve detailhandel, met als gevolg een lagere aantrekkingskracht van de binnenstad.
4. Indiener pleit voor het opnieuw bekijken van het verkeerspunt bij de Pottersbrug, omdat dit nu een onveilige situaties voor alle verkeersdeelnemers. Indiener stelt dat als de parkeerdruk in de binnenstad wordt verplaatst naar de parkeergarages, het nog drukker wordt op dit verkeerspunt wat leidt tot meer gevaarlijke situaties.
5. Indiener adviseert de gemeente om het belang van grote en goede bereikbaarheid met allerlei vervoersmiddelen in acht te nemen. Gouda is niet alleen een stad voor Gouwenaars, maar heeft een zeer belangrijke regionale functie. Het huidige VCP doet afbreuk aan de bereikbaarheid van Gouda en daarmee ook aan haar regionale (economische) functie.
6. Indiener attendeert de gemeente erop dat er schriftelijke afspraken zijn gemaakt tussen de gemeente en Best Western met betrekking tot het inkomend en uitgaand verkeer van bus vervoerders en bus groepen. Deze afspraken zijn essentieel voor een logiesverstrekkende organisatie. Indiener gaat ervan uit dat het VCP geen invloed heeft op deze afspraken.
7. Indiener is van mening dat er een duidelijke uitzonderingspositie moet komen voor taxi's en ander bestemmingsverkeer.

Reactie
1. Dank voor uw positieve zienswijze.
2. Het bureau Roots beleidsadvies heeft onderzoek gedaan naar de economische effecten van het VCP. Hierin geven zij aan dat met inachtneming van een aantal aandachtspunten, het maatregelenpakket 10 gericht op een hogere verblijfskwaliteit en groen in de binnenstad, in potentie positieve spin-off kan genereren.
3. Zie 2.
4. Een meer autoluwe binnenstad betekent ook dat er minder verkeer over de Pottersbrug zal rijden hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.
5. Met de maatregelen in het VCP worden de aantrekkelijkheid, doorstroming, bereikbaarheid en toegankelijkheid juist verbeterd, ook voor verkeer vanuit de regio. Bureau Roots beleidsadvies geeft ook aan dat met de uitvoering voorgestelde maatregelen de bereikbaarheid van Gouda overall niet onder druk komt te staan en op sommige locaties beter zal worden.
6. Wanneer er sprake is van afspraken zullen deze worden gerespecteerd.
7. Het ontheffingenbeleid zal nog nader worden uitgewerkt. Het ligt voor de hand dat noodzakelijk verkeer mogelijk zal blijven, net zoals dat nu het geval is voor ontheffingen buiten venstertijden binnen het autovrije gebied.

2.10.17 Zienswijze van een bewoner van de Vrouwesteeg

Samenvatting
1. Indiener kan zich volledig scharen achter de zienswijze van het bewonersplatform Binnenstad, zie zienswijze 2.10.2 maar wil graag een aantal ideeën aandragen voor de parkeerproblematiek.
2. Indiener heeft als binnenstadbewoner altijd last gehad van beperkte parkeermogelijkheden, vaak is bij thuiskomst geen parkeerplaats meer over. Het plan om parkeerplaatsen weg te halen valt niet mee te leven. Indiener vraagt zich af waarom juist bewoners zo hard worden getroffen. Er wonen relatief veel ouderen in de binnenstad, die steeds slechter ter been worden. Parkeerplaatsen voor binnenstadsbewoners aan de randen van de stad zou betekenen dat sommigen dan bijna een kilometer moeten lopen om bij hun auto te komen. Ook voor gezinnen met kleine kinderen is een dergelijke afstand ook een obstakel. Moet het hele gezin dan eerst honderden meters lopen met kinderbedje, luiertas, maxi cosi en drie wellicht jengelende kinderen voordat het gezin in de auto kan stappen? Of dat eerst een van de ouders de auto moet voorrijden? En zo zijn er nog zat andere voorbeelden te verzinnen.
3. Indiener stelt dat het plan om geen parkeervergunning meer te verlenen aan nieuwe bewoners, niet alleen betekent dat onze huizen in waarde dalen, maar ook dat een potentiële koper wel even twee keer zal nadenken voordat hij een huis koopt zonder parkeergelegenheid.
4. Indiener snapt goed dat de gemeente de stad groener wil maken, maar vraagt waarom dat ten koste moet gaan van bewoners. Zij zijn de levende have van de mooie middeleeuwse binnenstad. Indiener vreest voor het feit dat als binnenstadbewoners wegtrekken, en er nog meer toeristen komen en Gouda straks een openluchtmuseum wordt.

5. Indiener stelt voor dat elke bewoner een eigen parkeerplaats krijgt. Er zijn 4000 woningen in de binnenstad en er zijn nu 1250 openbare parkeerplaatsen. Er hoeven geen 4000 parkeerplekken te worden gecreëerd want een deel van de bewoners heeft al een eigen parkeergelegenheid (denk aan het Clarissenhof, Koningshof, de privéplekken en privégarages). Er zijn natuurlijk ook mensen die geen auto hebben. Maar het aantal parkeerplekken kan wel omhoog in plaats van omlaag. De maximale loopafstand naar je eigen parkeermogelijkheid dient volgens Indiener op 100 meter gesteld te worden.
6. Indiener stelt voor om parkeergarage Nieuwe Markt volledig gebruiken voor binnenstadbewoners, aangezien er straks toch geen 'vreemde' auto's de binnenstad meer in mogen. Eventueel kunnen hier één of twee lagen worden gereserveerd voor ondernemers die in de binnenstad hun bedrijf hebben. Personeel hoeft volgens indiener inziens geen parkeerplek te hebben. Een medewerker van de rechtbank in Den Haag of een werknemer op de Zuidoost As in Amsterdam heeft dat ook niet. Het is hooguit tien minuten lopen van het station naar de binnenstad.
7. Indiener stelt voor met een andere verdeling meer parkeerplaatsen te maken tussen De Raam en de Vest. Datzelfde geldt voor lege terreinen en parkeerterreintjes tussen De Raam en de Hoge Gouwe. Ook tussen De Raam en de Keizerstraat/Kuiperstraat/Peperstraat zijn wat hofjes en poortjes waar de parkeerplekken anders ingedeeld zouden kunnen worden. Het terrein van de Koepoort zou anders kunnen worden ingedeeld, evenals dat van het Zwaansgat. Misschien zijn er nog wel meer van dat soort terreintjes.
8. Indiener stelt voor om priveparkeerterreinen openbaar te maken. Op de Vest, naast de coffeeshop ligt een parkeerterrein waar bijna nooit een auto staat. Er moeten meer van dergelijke stukken grond zijn. Indiener vraagt of de gemeente het niet op een akkoordje gooien met die eigenaars. Daarnaast zijn er de grotere privéparkeerterrein, bijvoorbeeld het terrein aan de Slapperdel en het terrein op de hoek van de Herpstraat en de Kleiwegstraat. Indiener snapt dat deze eigenaren hun inkomsten niet snel zullen opgeven. Maar op deze plekken zou misschien wel een gelaagde parkeerplaats kunnen komen of een ondergrondse.
9. Indiener stelt voor om de kosten van een parkeervergunning te verhogen naar 250-300 euro, omdat het realiseren van eigen parkeerplekken of terreinen met eigen parkeerplekken in de papieren lopen. Hierbij stelt indiener wel de voorwaarde dat de bewoner dan de garantie heeft om de auto ook kwijt te kunnen. Op die manier hoeft de gemeente minder geld te steken in regelingen met al bestaande parkeergarages die niet van de gemeente zijn. Voor eigenaren van privéterreinen zou de gemeente eventueel het geld van de parkeervergunning aan de eigenaar van het terrein kunnen geven, als deze niet bereid is te verkopen. Als er met een efficiënte indeling van het privéparkeerterrein aan de Slapperdel 3 tot 4 x zoveel auto's kunnen worden gestald (als er dus een gelaagde parkeerruimte zou komen), zou de eigenaar niet eens zo heel veel van zijn opbrengst missen.
10. Indiener stelt dat als binnenstadbewoners allemaal kunnen parkeren en er niemand anders de stad meer in mag met zijn auto, de stad heel autoluw kan zijn. Eventuele bezoekers kunnen worden opgehaald door de gastheer vanaf Klein Amerika of een andere gelegenheid buiten de Singel zonder dat de gastheer bang hoeft te zijn dat zijn plek alweer door iemand anders is ingenomen. Voor laden en lossen van klein vrachtverkeer en klusbedrijven zouden een paar aparte vakken kunnen worden ingeruimd.

Reactie

1. Dank voor het aandragen van aanvullende ideeën.
2. De ruimte in de historische binnenstad is te beperkt om iedereen een parkeerplaats aan te bieden. Er zijn te weinig parkeerplaatsen als iedereen, die het recht heeft op een parkeervergunning, deze gaat aanvragen. De auto in de nabijheid van de woning parkeren is moeilijk en leidt tot veel zoekgedrag. Veel binnenstadbewoners parkeren daarom reeds noodgedwongen buiten de binnenstad. Het instellen van een vergunningplafond biedt meer ruimte voor bewoners met een vergunning en verbetert het woon- en leefklimaat voor bewoners.
3. Er zijn meer en belangrijker aspecten die de waarde van een woning bepalen. Het beschikken over een parkeerplaats is geen recht en het verbeteren van het woon- en leefklimaat door minder verkeer op straat heeft een positieve invloed op de woningwaarde. Ook zijn veel (nieuwe) bewoners bereid om gebruik te maken van alternatieve vervoermiddelen en/of beschikken niet over een eigen auto.
4. Het verbeteren van het woon-, leef- en verblijfsklimaat komt ook de bewoners ten goede.
5. Het beschikken over een parkeerplaats is geen recht en kan niet worden gegarandeerd in een historische binnenstad met beperkte ruimte voor alle functies. Het aan iedere inwoner -zonder eigen

parkeerplaats- verstrekken van een parkeerplaats is niet mogelijk. De gemeente zet in op het gebruik van alternatieve vervoermiddelen en deelgebruik, hetgeen ook het milieu ten goede komt.
6. De parkeergarage Nieuwe Markt zal bereikbaar blijven voor al het autoverkeer en is voor eenieder beschikbaar, zowel voor bewoners als bezoekers.
7. Het realiseren van extra parkeerruimte in de binnenstad (op straatniveau) past niet binnen het streven naar een meer autoluwe binnenstad.
8. Zie 7. Daarnaast heeft de gemeente heeft niet de beschikking en zeggenschap over privéparkeerterreinen.
9. Zie 5. Daarnaast wil de gemeente eigenaren met een grotere financiële bestedingsruimte niet bevoordelen ten opzichte van mensen waarbij deze ruimte geringer is.
10. Uit onderzoek is gebleken dat op de piekmomenten vrijwel alle parkeerplaatsen in de binnenstad uitsluitend worden bezet door bewoners. Het instellen van een vergunningplafond is daarmee een belangrijke maatregel om zoekverkeer en daarmee verkeerdruk te verlagen, naast het beiden van meer ruimte voor andere functies die het verblijfsklimaat in de openbare ruimte verbeteren.

2.10.18 Zienswijze van een bewoner van de Korte Tiendeweg

Samenvatting

1. Indiener constateert dat er tot nu toe zonder overleg met bewoners van de binnenstad parkeerplaatsen in het centrum van Gouda verdwijnen. Indiener verwijst naar aan ‘valet parking’ en laad- en loshavens in de omgeving van het hotel in het voormalige Weeshuis aan de Spieringstraat. Eerder gebeurde hetzelfde op de Houtmansgracht. Zonder overleg werden daar alle parkeerplaatsen aan de grachtzijde weggehaald.
2. Indiener constateert dat hierdoor bewoners die 's avonds thuis veel moeten rondrijden om een parkeerplaats te vinden, wat leidt tot extra CO2 uitstoot. Bewoners hebben geen keuze, want er is geen alternatief. ’s Nachts parkeren op Klein Amerika kan wel, maar dan moet de bewoner voor 09.00 uur als het betaald parkeren ingaat de auto daar weghalen en in het centrum opnieuw rondjes rijden.
3. Indiener concludeert dat de gemeente geen aandacht voor het milieu heeft.
4. Indiener vindt het een bijzonder slechte zaak dat de gemeente met het VCP auto's gaat wegpesten van bewoners in de binnenstad, wat net als in de jaren tachtig leidt tot een doods, donker gebied, zonder sociale controle. Met het mede door de gemeente gestimuleerde ‘Wonen boven winkels’ en de nieuwbouw (zoals rond winkelcentrum Nieuwe Markt Passage) is de leefbaarheid van de binnenstad vergroot.
5. Indiener vreest dat een woning zonder parkeervergunning kan leiden tot een kortere bewoningsduur. Mensen die een, twee jaar in de binnenstad wonen, gaan niet investeren in hun huis, en ook komt het de cohesie van deze woonwijk niet ten goede. Uit het VCP blijkt op geen enkele wijze dat daarover is nagedacht door de gemeente. Het VCP spreekt van een aantrekkelijkere binnenstad bij minder straatparkeren. Daar valt al met al dus behoorlijk wat op af te dingen.
6. Indiener pleit ervoor om herhaling te voorkomen van het ‘stelen van parkeergelegenheid’ door in het VCP 2021 bij het onderdeel parkeren binnenstad in elk geval de keiharde garantie op te nemen dat er pas parkeerplaatsen verdwijnen (ook voor laden en lossen en dergelijke) als eenzelfde aantal parkeervergunningen voor het centrum is afgenomen.
7. Indiener pleit voor het opnemen van een 0 meting is het VCP, om zo een ieder inzicht te krijgen in het aantal parkeervergunningen en straatparkeerplaatsen, onderverdeeld in bewoners en bedrijven, in het voorjaar 2021. Dit om later discussie over getallen te voorkomen.

8. Indiener pleit voor een enquête onder binnenstadbewoners naar het draagvlak voor de maatregelen. Dit omdat ze niet zijn gehoord in het voortraject van het VCP. Uit overleg met 1 bewoners, en lid bewonersplatform, mag beslist geen draagvlak worden afgeleid. Die omissie moet worden goedgemaakt voordat het VCP door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

Reactie

1. De plannen zoals in de voorbeelden geduid zijn voorbereid in nauw overleg met vertegenwoordigers vanuit belanghebbenden, waaronder de bewoners. Voor het verdwijnen van genoemde parkeerplaatsen is ter compensatie het parkeergebied voor de huidige vergunninghouders verruimd waartoe veel waardering is uitgesproken.

2. Omdat er meer vergunninghouders zijn (of daarop aanspraak kunnen maken) dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is er sprake van veel zoekverkeer naar een beschikbare plaats. Om die reden wordt er ook een vergunningplafond voorgesteld teneinde de ongebreidelde groei van het aantal vergunninghouders te maximeren.
3. Het streven naar een meer autoluwe binnenstad draagt juist wel bij aan een beter milieu. Minder zoek- en doorgaand verkeer betekent immers een lagere CO2 uitstoot en meer ruimte voor vergroening.
4. Het verminderen van een aantal parkeerplaatsen en het verstreken van andere functies kan de leefbaarheid van de binnenstad juist vergoten. Alle nieuwbouwplannen in de binnenstad zoals bijvoorbeeld het wonen boven winkels en de transformatie van kantoren naar woningen (Houtmansgracht, Agnietenstraat), hebben aangetoond dat dat juist mogelijk is zonder het toedelen van parkeervergunningen.
5. Er ligt geen relatie tussen een vergunning en bewoningsduur. Er zijn ook veel inwoners zonder eigen auto en juist voordelen ervaren van beter woon- en leefmilieu.
6. De gemeente garandeert niet iedereen in de binnenstad een parkeerplaats. Daarvoor zijn er veel te weinig plaatsen beschikbaar, afgezet tegen het aantal mensen dat een vergunning heeft of daar aanspraak op kan maken.
7. Deze aantallen zijn bekend.
8. Aan de totstandkoming van het VCP hebben talrijke vertegenwoordigers vanuit belanghebbenden bijgedragen. Daarbij is altijd gezocht naar een zo goed mogelijk afgewogen compromis in de wijze waarop de gestelde doelstellingen behaald kunnen worden. De gemeenteraad zal deze overwegingen meenemen in de besluitvorming over de te nemen maatregelen.

2.10.19 Zienswijze van bewoners van de Peperstraat

Samenvatting

1. Indieners sluiten zich aan bij de zienswijze van het Bewonersplatform Binnenstad Gouda, en willen hier nog een aantal zaken aan toevoegen.
2. Indieners stellen dat het voor potentieel nieuwe bewoners van de binnenstad van Gouda minder aantrekkelijk of zelfs onwenselijk/onmogelijk om in het centrum van Gouda te gaan wonen!
3. Indieners stellen dit aanzienlijke waardevermindering van de panden tot gevolg heeft
4. Indieners stellen dat er minder doorstroming plaatsvindt; pandeigenaren kunnen zich "rijk" rekenen met een parkeervergunning en vanwege de noodzakelijke boodschap aan potentiële kopers dat er geen parkeervergunning te verkrijgen is, vermoedelijk aarzelen hun pand te verkopen en derhalve honkvaster worden.
5. Indieners concluderen dat in het VCP geen rekening wordt gehouden met de vele busjes en andere wagens die parkeerplaatsen bezetten, bijv. van bedrijven die restauraties, zoals schilderwerk uitvoeren, of reparaties dan wel leveranties voor huishoudens en bedrijven verrichten of werkzaamheden t.b.v. het openbaar gebied uitvoeren.
6. Indieners stellen dat het voor bewoners aan de zuidkant van de stad zeer onwenselijk om slechts na bijna zo'n 800 meter à 1 km lopen een parkeerplek te kunnen gaan vinden! Dit geldt zeker voor de ouderen en mensen met een beperking, alsook voor jonge gezinnen,
7. Indieners pleiten voor een ondergrondse parkeergarage aan de zuidkant van de stad. Bijv. bij de Bogen en onder de Museumhaven, zoals al is gesuggereerd. Een andere optie zou kunnen zijn om onder de Raam afwisselend stroken water terug te brengen en ondergrondse parkeerstroken te verwezenlijken. Die onderbrekingen zouden dan kunnen fungeren als toegangspoorten naar de ondergrondse parkeerstroken. Bovengronds geeft het beeld dan weer enigszins het historische beeld terug van de Raam met water. En wellicht is er zelfs een variant te bedenken met een iets excentrisch gelegen doorlopende watergang met toegangspoorten via de rijbaan aan één zijde van het water.
8. Indieners concluderen dat voor ook voor bezoekers van bewoners, vooral voor ouderen, mensen met een beperking en jonge gezinnen, de grote afstand tot een parkeerplek als een probleem wordt ervaren en bezoek derhalve zelfs worden gemeden. Vaak wordt aan binnenstadbewoners voorgesteld door hun familie en vrienden om liever naar hen, buiten het centrum of elders wonend te komen, omdat men het te lastig vindt om ver weg te moeten parkeren. Maar dan dient zich het dilemma aan, dat de betreffende binnenstadbewoner(s), vooral 's avonds, grote moeite heeft/hebben bij hun terugkeer naar hun huis, om nog een parkeerplek te vinden en er vaak niets anders op zit

dan op parkeerterreinen ver weg te moeten parkeren. Indiener vreest bij het oplopen van de parkeerdruk niet te overzien is wat het gevolg hiervan zal zijn.
9. Indieners roepen op om beter na te denken over de consequenties van het VCP op de binnenstadbewoners en hierover in grote verantwoordelijk een besluit te nemen. Indiener pleit voor het levendig en leefbaar te houden voor alle groepen van de bevolking.
10. Indieners vinden het belang voor de winkeliers ook belangrijk. Voor winkelend publiek zouden wellicht, naast de parkeergarages en parkeerterreinen nog wat kort-parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd.

Reactie
1. Dank voor de reactie en de toevoegingen.
2. Doe van het VCP is juist om van de binnenstad een beter, veiliger en gezondere plek te maken. Deze verbetering kan voor velen juist een aantrekkelijker woon- en leefomgeving betekenen.
3. Zie 2. De waarde van een woning hangt samen met vele aspecten, een betere woonomgeving kan ook een waardevermeerdering betekenen. Zie ook Reactie 2.10.2 onder 4.
4. Er is in de binnenstad onvoldoende ruimte om iedereen een auto te kunnen laten parkeren. Het stellen van een plafond aan het aantal uit te geven vergunningen draagt bij een beter woon- en leefmilieu. Daarnaast zijn er voor eenieder vele goede alternatieve vervoermiddelen beschikbaar.
5. Er wordt in het VCP en de nader uit te werken parkeerstrategie rekening gehouden met alle parkeerders.
6. In de historische binnenstad is het helaas niet mogelijk om een eigen auto voor de deur te kunnen parkeren. In een nader op te stellen parkeerstrategie voor de binnenstad zijn loopafstanden tussen parkeerlocaties en de bestemmingen uiteraard belangrijk om maatregelen af te wegen. Het klopt dat deze loopafstanden voor de verschillende gebieden in de binnenstad verschillen, daar moet ook oog voor zijn. Mensen met een handicap komen mogelijk in aanmerking voor een invalide-parkeerkaart, waarmee op iedere parkeerplaats en invalideplaats gratis geparkeerd kan worden om zo loopafstanden zo veel mogelijk te beperken. Door het instellen van een vergunningplafond streven we naar een gezondere balans tussen het aantal straatvergunningen en het aantal straatparkeerplaatsen, zodat dit ook leidt tot minder zoekverkeer en een hogere kans op een parkeerplaats op kortere afstand van de woning.
7. De op te stellen parkeerstrategie zal inzicht bieden in de (on)mogelijkheden voor uitbreiding van parkeercapaciteit in en rond de binnenstad in de vorm van parkeerterreinen/-garages.
8. Voor mensen met een beperking en in bezit van een gehandicapten- of begeleiderskaart blijft het altijd mogelijk in de buurt van de eigen woning te parkeren. Ook voor laden en lossen dan wel het afzetten en kortdurend parkeren blijven er mogelijkheden bestaan.
9. Dit wordt onderschreven.
10. Hiermee wordt rekening gehouden in de parkeerstrategie.

2.10.20 Zienswijze van een bewoner van Westhaven

Samenvatting
1. Indiener is voorstander van de mooiste straten van Gouda autovrij te maken (voor parkeren). Ook het autoluw maken van de Nieuwe Veerstal vindt Indiener een goede ontwikkeling.
2. Indiener vindt het weghalen van parkeerplaatsen langs de Westhaven, Oosthaven, Lage Gouwe en Hoge Gouwe, zo ook IJsselkade echter te ingrijpend. Het aangeboden alternatief, ergens anders parkeren binnen sector 1, vindt indiener niet voldoende. Indiener verwacht dat in de nieuwe situatie het zoeken naar een parkeerplek veel moeite gaat kosten, langer gaat duren en ook extra verkeer veroorzaakt. Indiener mist de garantie op een parkeerplaats in de binnenstad, die makkelijk te vinden is, zeker tijdens drukke perioden zoals avonden en in het weekend.
3. Indiener pleit ervoor om de sector 1 vergunning te verruimen met een toegang tot Klein Amerika of Bolwerk. Dit zou de voornaamste zorg wegnemen.

Reactie
1. Dank voor het ondersteunen van deze doelstellingen.
2. Door het instellen van een vergunningplafond wordt het zoekverkeer juist minder en kan er sneller een parkeerplaats gevonden worden door vergunninghouders. Het bieden van een garantie voor iedereen die woonachtig is in de binnenstad is niet mogelijk en wenselijk.

3. Wanneer eenieder op andere plekken kan parkeren dan in de eigen sector, ontstaan elders weer problemen om aldaar de inwoners en de bezoekers een plek te bieden.

2.10.21 Zienswijze van bedrijf X uit Raam

Samenvatting

1. Indieners delen de ambities van het VCP om Gouda groener te maken en waar mogelijk het fietsverkeer te stimuleren. Ook het instellen van 30 km/u zone vinden indieners een goed idee.
2. Indieners maken zich ook grote zorgen over het voortbestaan van het bedrijf als gevolg van het VCP. Indieners verzorgen momenteel een vrij groene functie in de lokale handel in wijn. De meeste particuliere klanten komen op de fiets naar de winkel. Voor zakelijke klanten hebben indieners een regionale functie, wat nodeloos transport van goederen voorkomt. Aan de import kant komen de goederen direct van de producent (veelal buitenland), dus zonder onnodige omzwervingen en extra transport.
3. Indieners geven aan dat voor het voorbestaan van het bedrijf twee zaken essentieel zijn: mogelijkheid tot het lossen van pallets t/m 1200 kg op Raam. En mogelijkheid tot kort parkeren op Raam voor particuliere klanten die meer wijn kopen dan redelijkerwijs op een fiets past of door een klant naar de parkeergarage getild kan worden. Indieners concluderen dat door het VCP beide zaken in de toekomst onmogelijk worden en hopen dat voor beide punten een goede oplossing wordt gevonden.
4. Indieners ervaren de Raam als een rustige straat met oude bomen. Wel staan er veel auto's geparkeerd van met name bewoners. Indieners zouden een groenere Raam met een andere oplossing voor parkeren (zoals een ondergrondse parkeergarage) mooi vinden.

Reactie

1. Dank voor het ondersteunen van deze doelstellingen.
2. Wij waarderen de 'groene' achtergrond en inzet rond de manier van bevoorrading van uw bedrijf en uw klanten.
3. Bij de uitwerking van de plannen zal rekening worden gehouden met voldoende laad- en losmogelijkheden.
4. De nader uit te werken parkeerstrategie zal ook ingaan op de (on)mogelijkheden om in of rond de binnenstad parkeercapaciteit uit te breiden in de vorm van parkeerterreinen/-garages.

2.10.22 Zienswijze van een bewoner van de Lange Groenendaal

Samenvatting

1. Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van het bewonersplatform Binnenstad (nummer 2.10.2)

Reactie

1. Zie reactie onder 2.10.2.

2.10.23 Zienswijze van bewoners van de Nieuwehaven

Samenvatting

1. Indieners steunen het VCP in grote lijnen. Bij de uitwerking vragen indieners wel meer aandacht voor parkeervoorzieningen voor de binnenstad, langzaam verkeer en snelheidsbeperkende maatregelen
2. Indieners vinden het niet juist om nieuwe bewoners geen betaalbare en bereikbare oplossing te bieden. De parkeerterreinen zijn onevenredig verdeeld ten opzichte van de binnenstad, dus een oplossing bij Croda (bijvoorbeeld) en nabij Bolwerk is wenselijk. Hierdoor ontstaan er parkeer-satellieten die de overloop kunnen faciliteren. Een andere (beperkte) mogelijkheid is creëren van laad- en losvakken die s 'nachts als parkeergelegenheid kunnen dienen.
3. Indieners beschouwen de binnenstad ook als een woonwijk met sociale woningen, ook nieuwe bewoners in dit segment moeten over betaalbare en bereikbare parkeerruimte kunnen beschikken. Gevaar bestaat dat anders Korte Akkeren nog meer als (gratis) parkeergebied wordt gebruikt.

4. Indieners pleiten voor het meenemen van het aantal bezoekers via straatparkeren, aantal parkeervergunningen en aantal straat parkeervakken in het capaciteitsvraagstuk, naast de capaciteit van parkeergarages. Voor bezoekers ondersteunen indieners overigens deze uitwerking (zolang minder validen op kortere afstand voorzieningen houden). Voor bewoners is het tarief van 1000 euro per jaar zoals eerder aangegeven niet een redelijk alternatief.
5. Indieners pleiten voor voldoende aandacht voor de mensen op straat in de uitwerking. De behoeftes zijn divers (minder validen, kinderwagens, fiets parkeren). Indieners zien dit graag gebeuren zonder allemaal obstakels en borden om een en ander te reguleren.
6. Indieners pleiten voor snelheidsbeperkende maatregelen op routes voor bussen, ambulances zonder drempels. Er zijn mensen die hier lichamelijk erg veel hinder van ondervinden (ook met 15-30 km per uur). Voorbeeld de Kattensingel heeft drempels en comfortabel wegdek. De inrichting lijkt echter nog steeds op een 50 km weg. De Bleker-/Fluwelen singel is doordat deze geknepen is een straat waar je iets “meer vanzelf” voorzichtig/rustig rijdt.

Reactie

1. Dank voor het in grote lijnen ondersteunen van de doelstellingen van het VCP. De verdere uitwerking zal de door u benoemde onderdelen bevatten.
2. In de nadere uitwerking van de parkeerstrategie zullen genoemde locaties worden betrokken. Het garanderen van een parkeerplaats voor iedereen is daarbij niet het uitgangspunt. De gemeente wil het gebruik van vele beschikbare alternatieven voor de eigen auto stimuleren.
3. Zie 2.
4. Met genoemde punten zal in de uitwerking van de parkeerstrategie rekening worden gehouden.
5. In de plannen die gemaakt worden voor de binnenstad, is hier nadrukkelijk aandacht voor.
6. Bij de herinrichting zal rekening worden gehouden met de verschillende toepasbare snelheidsbeperkende maatregelen, rekening houdend met diverse belangen zoals ook die van bijvoorbeeld hulpdiensten en (bus)vervoerders.

2.10.24 Zienswijze van ondernemersvereniging Kleiwegstraat en Nieuwehaven

Samenvatting

1. Indiener maakt zich ernstig zorgen over de bereikbaarheid voor de klanten en leveranciers van de winkels en bedrijven aan de Kleiwegstraat en Nieuwehaven.
2. Indiener vindt een evenwicht tussen verkeer, leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid ook belangrijk maar het voortbestaan vindt indiener essentieel. Door de binnenstad nog moeilijker bereikbaar te maken vreest indiener voor het voortbestaan van de ondernemingen en zal er een spook binnenstad ontstaan door wegvallen van vele bedrijven. Dit kan en mag natuurlijk nooit de bedoeling zijn.
3. Indiener ziet wel mogelijkheden in het reguleren en samenvoegen van het vele verkeer van leveranciers wat nu voor veel overlast en verkeersbewegingen zorgt. Een verzamelpunt zou een goede oplossing zijn dit vele verkeer terug te brengen. Dit verzamelpunt zou omgekeerd ook als ophaalpunt kunnen fungeren voor het verzenden vanuit de binnenstad. Dit geldt natuurlijk ook voor de vele vuilnisauto's van allemaal verschillende bedrijven die nu een klein beetje afval komen halen ipv meer in minder auto's.
4. Indiener doet een suggestie om de vele parkeervergunningen voor bewoners in te dammen. Er zijn immers steeds minder parkeerplekken tegen een groeiend aantal parkeervergunningen. Indiener kent genoeg binnenstad bewoners met meerdere auto's geparkeerd in de binnenstad. Dit zou ook terug te brengen zijn naar 1 vergunning per huishouden i.p.v. per adres. De auto's moeten dan wel elders in de buurt van de binnenstad op loopafstand geparkeerd kunnen staan.

Reactie

1. In de nader uit te werken strategie voor de toekomstige toegankelijkheid van de binnenstad zal rekening worden gehouden met genoemde doelgroepen.
2. Het bureau Roots beleidsadvies heeft onderzoek gedaan naar de economische effecten van het VCP. Hierin geven zij aan dat met inachtneming van een aantal aandachtspunten, het maatregelenpakket 10 gericht op een hogere verblijfskwaliteit en groen in de binnenstad, in potentie positieve spin-off kan genereren. Ook het uitgevoerde koopstromenonderzoek door Goudappel laat een positief effect zien voor de binnenstad. De maatregelen uit het VCP hebben een klein negatief

effect op de koopstromen richting binnenstad, omdat autoreistijden beperkt toenemen. Dit geldt met name voor doelgerichte functies. Echter, de verbeteringen in verblijfsklimaat, het fietsnetwerk en met name de bewegingsruimte voor de voetganger en de leefbaarheid in het centrum zorgen voor een toename van de koopstromen en een positief effect voor het winkelaanbod. Dit geldt in sterke mater voor de recreatieve sector.

3. Hartelijk dank voor uw suggestie. Deze zal worden meegenomen in de visie op (zero emissie) binnenstad logistiek.
4. Binnenstadbewoners mogen nu reeds over maximaal 1 vergunning beschikken. Desondanks zijn er (veel) te weinig parkeerplaatsen op straat beschikbaar om iedereen met een eigen auto te laten parkeren. Ook werkt dit veel onwenselijk zoekverkeer in de hand. De gemeente wil meer inzetten op de vele mogelijkheden zijn voor alternatieve vormen van (deel)ververvoer.

2.10.25 Zienswijze van een bewoner van de Lage Gouwe

Samenvatting

1. Indiener pleit ervoor om het plein rond om de Agnietenkapel mee te nemen bij de herinrichting van de binnenstad, en dit plein een functie als tweede plein in de binnenstad te geven. Een flexibele inrichting met ruimte voor aangenaam verpozen, horeca en fiets. Ook kunnen er kleinschalige evenementen gehouden worden en mogelijk ook een uitwijkmogelijkheid voor de marktkramen bij bijvoorbeeld de kermis.
2. Indiener pleit voor het instellen van 30 km/u voor het weggedeelte tussen de Haastrechtsebrug en de rotonde, Indiener pleit ook voor het instellen van 30 km/u op de Nieuwe Gouwe OZ vanaf Bolwerk tot de kruising met de Bibobrug. Dit omdat hier 4 zijwegen zijn voor ontsluiting van de achterliggende woonwijken en scholengebied. De huidige wegindeling stamt nog uit de tijd dat men hier 70 km/u mocht rijden.
3. Indiener maakt zich zorgen over het combineren van fietsers en voetgangers in de binnenstad, omdat het snelheidsverschil tussen elektrische fietsen en voetgangers steeds groter wordt. Dit geldt met name voor de bezorgfiets, de step, de zitstep en eenwieler. Indiener pleit ervoor om deze gebruikersvormen in combinatie met voetgangers kritisch te bekijken. En ook hoe gehandhaafd kan worden, want het mandaat van BOA's is niet toereikend.

Reactie

1. Een herinrichting van het gebied achter de Agnietenkapel behoort niet tot de reikwijdte van het VCP maar uw suggesties zullen wel worden meegenomen bij mogelijke plannen daartoe. Zo zal dit gebied ook onderdeel vormen van een plan om het fietsparkeren beter vorm te geven.
2. Deze weg maakt onderdeel uit de randwegenstructuur en heeft de functie om de stad goed bereikbaar te houden. Het afwaarderen naar 30 km/u met bijpassende inrichting is dan niet passend. Ditzelfde geldt voor de Nieuwe Gouwe OZ.
3. Uw zorgen worden gedeeld, ook scooterverkeer kan er nog aan worden toegevoegd. Er vindt momenteel voor de Tiendeweg een onderzoek plaats of en op welke wijze deze verkeersstromen samen kunnen gaan. Vervolgens zal dit voor de binnenstad worden toegepast, samen met het maken van keuzes waar het gaat om de problematiek rond het stallen van fietsen.

2.10.26 Zienswijze van Bewonersplatform Binnenstad, Nieuwe Haven

Samenvatting

1. Indiener pleit voor betaalbare parkeeroplossingen ter compensatie van verlies aan openbare parkeerplaatsen in de westelijke binnenstad, en voor de Nieuwehaven een substantiële korting op de nu dure tarieven voor het nachtparkeren in de garage Bolwerk.
2. Indiener stelt dat bewoners van Nieuwehaven verschillend denken over de nabijheid van straatparkeren. Indiener stelt dat compensatie het draagvlak zal vergroten voor minder parkeerplaatsen in de planvorming. Indiener vraagt om een sneller toepassing van en parkeerproduct voor collectieve parkeerplaatsen, zoals benoemd op pag. 39 van het VCP
3. Indiener stelt dat het voorstel in het VCP om “het aantal straatparkeervergunningen (voor bewoners) door natuurlijk verloop en wachtlijst te verlagen (pag. 39)’ voor meer bewoners acceptabel wordt wanneer het totaal aantal vergunningen voor openbare parkeerplaatsen ongeveer gelijk blijft. Een voorwaarde is dan het aanbieden van vergunningen voor ‘collectieve’ (resp. openbare)

parkeerlocaties. Voor bewoners van de Nieuwehaven liggen het Bolwerk en de Nieuwe Markt op een redelijke afstand. Dit “parkeerproduct met zelfde prijsstelling” etc. (pag. 39) is ook aan huidige bewoners aan te bieden en niet alleen aan nieuwe.
4. Indiener stelt dat voor een aantrekkelijke binnenstad het VCP voorrang geeft aan de grachten. Maar ook bewoners en ondernemers van ‘woongebieden’, zoals de Nieuwehaven, moeten een aanvraag kunnen doen voor vervanging van straatparkeren door groen en verblijfsruimte voor ontmoeten, horeca, spelen en kunst. Dit vergelijkbaar met het Grijs Wordt Groen Idee.
5. Indiener concludeert dat het VCP stelt dat er sturende maatregelen nodig zijn. Het aantal straatvergunningen zal via “organisch uitdoofbeleid” (pag. 41) ofwel verhuizingen worden verlaagd. Nadeel is dat realisering dan afhankelijk is van een onvoorspelbare ontwikkeling. In een meer programmatische aanpak zou de gemeente ieder jaar een aantal vergunningen voor collectieve parkeerlocaties kunnen aanbieden aan bewoners ter vervanging van straatvergunningen. Eenzelfde aantal parkeerplekken kan dan worden verminderd. Wanneer dit op korte termijn gebeurt, kunnen bewoners in het kader van Gouda 750 “gastvrije plekken” (zoals vrij toegankelijke terrassen) creëren.

Reactie
1. De gemeente kan niet elke inwoner een parkeerplaats aanbieden. Daarvoor is niet voldoende ruimte bij een (onbeperkt) toenemende vraag. Om ook ruimte te kunnen bieden aan andere functies wil de gemeente de leefkwaliteit in de binnenstad verbeteren. Daartoe wordt ook ingezet op vele andere vormen van mobiliteit in plaats van het eigen autobezit.
2. De parkeerstrategie wordt nog nader uitgewerkt. Daarbij komen ook alternatieven zoals het gebruik van collectieve parkeerlocaties in beeld.
3. Het aantal uit te geven parkeervergunningen kent momenteel geen plafond. Een vergunningplafond en alternatieve vormen van (deel)mobiliteit kunnen het eigen autobezit terugdringen waardoor meer ruimte ontstaat voor verbetering van het woon-, leef en verblijfsklimaat in de binnenstad.
4. Voor de Nieuwe Haven is met bewoners recent een participatietraject afgerond voor wat betreft de nieuwe inrichting van de parkeerplaatsen.
5. De wijze waarop het vergunningplafond zal worden bereikt zal worden vastgelegd in een nader uit te werken parkeerstrategie.

2.10.27 Zienswijze een bewoner van Nieuwehaven

Samenvatting
Indiener onderschrijft de zienswijze van R.S. namens Bewonersplatform Binnenstad (nummer 2.10.2) en de zienswijze van de bewoners van de Turfmarkt (nummer 2.10.12)
1. Indiener ervaart veel problemen op de Nieuwehaven met zwaar vrachtverkeer en het te hard rijden door dit verkeer (waaronder cyclus) dat niet wordt gehandhaafd. Indiener ervaart dat Nieuwehaven wordt gebruikt als sluiproute voor andere wijken in Gouda en omstreken. Indiener stelt dat de Nieuwehaven zeer overzichtelijk is, wat leidt tot hoge snelheden.
2. Indiener pleit ervoor om de Nieuwehaven en zijstraten niet bereikbaar te laten zijn via de Kleiwegbrug maar via de Nieuwehavenbrug, bijvoorbeeld door een bord “verboden in te rijden” op de hoek Regentesseplantsoen / Herpsstraat. Hierdoor wordt mogelijk sluipverkeer voorkomen dat oorspronkelijk over de Kattensingel reed (die wordt afgesloten).
3. Indiener wil de mogelijkheid laten onderzoeken om de Nieuwehaven geen voorrangsweg meer te laten zijn en bij herinrichting de parkeerplaatsen te verdelen over beide zijden van de weg. Dit zorgt voor lagere snelheden. Ook pleit indiener voor een zebrapad ter hoogte van de Langedwarsstraat / Korte Dwarsstraat. Indiener pleit niet voor eenrichtingsverkeer omdat hiermee de Regentesseplantsoen te zwaar wordt belast.
4. Indiener heeft zorgen bij het handhaven van 30 km/u op de Nieuwehaven. De hoge snelheid zorgt voor verzakkingen van de woningen, scheuren in gevels, verzakkingen in het wegdek en zeer gevaarlijke situaties. Indiener verwacht dat het verlagen van de maximale tonnage en geringe lengte alleen effect heeft als de snelheid maximaal 30km/u en roept de gemeente op om te gaan handhaven. Indiener verwacht dat er door restricties aan vrachtverkeer nog meer verkeersbewegingen in de straat zullen komen.

5. Indiener refereert aan het trillingsonderzoek uit 2019, dat niet goed is uitgevoerd omdat de trilllingsmeters niet geplaatst zijn aan woningen die hinder van het zware verkeer ondervinden en omdat het onderzoek in een paasweekend en –week is uitgevoerd.
6. Indiener heeft zorg dat door het VCP de Nieuwehaven via de Kleiwegbrug drukker zal worden met name door mensen die plaatselijk bekend zijn.
7. Indiener is van mening dat er een oplossing moet komen voor het zware verkeer dat zich niet aan snelheid, gewicht, lengte en veiligheid houdt in de binnenstad. Maar Indiener stelt dat deze oplossing financieel niet afgewenteld moet worden op de ondernemers in de binnenstad. Indiener vreest dat de kosten van een distributiecentrum en het verdere vervoer naar de binnenstad hoger zullen zijn dan de huidige kosten. Indiener kan zich een opslag op de prijzen van zijn artikelen niet permitteren.
8. Indiener pleit voor een rechtvaardig beleid zonder vrijstellingen voor bijvoorbeeld een AH.
9. Indiener is verbaasd dat in de binnenstad wel vuile dieselauto's mogen blijven rijden maar een vuil dieselbusje niet. Indiener verwijst naar Rotterdam, die een jaar geleden gestopt is met het weigeren van oude diesels omdat het beoogde resultaat zo goed als 0% bedroeg. Indiener hoopt dat de gemeente ook deze weg zal inslaan.

Reactie

1. De Nieuwehaven zal binnenkort opnieuw worden ingericht op basis van de uitkomsten van een uitgebreid participatietraject met omwonenden. Bij de uitwerking van maatregelen in het kader van het verbeteren van de verblijfsklimaat in de binnenstad zal ook de Nieuwehaven worden betrokken.
2. Onderdeel van de uitwerking van de voorgestelde maatregelen is het voorkomen van sluipverkeer.
3. Voort de Nieuwe Haven is met bewoners recent een participatietraject afgerond voor wat betreft de nieuwe inrichting van de Nieuwehaven. Deze zal binnenkort worden uitgevoerd overeenkomstig het definitieve plan.
4. De voorgestelde maatregelen op de Nieuwehaven hebben een positieve invloed op de gereden snelheid.
5. Een van de eerste projecten na vaststellen is het updaten van de nota zwaar/groot verkeer, waarin de trillingsproblematiek een onderdeel is. Dan wordt bekeken of een nieuwe of aanvullende trillingsmeting in de (binnen)stad noodzakelijk is.
6. Een mogelijke sluiproute over de Nieuwehaven wordt voorkomen door het camerasysteem voor ontheffingshouders.
7. Dit wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de zero emissie stadslogistiek, waar de komende tijd gesprekken met ondernemers gaan plaatsvinden hoe de logistiek van hun onderneming het beste kan plaatsvinden.
8. De regelgeving voor vrijstelling wordt nader uitgewerkt. Ondernemers die noodzakelijk bevoorraad moeten worden maken daar onderdeel van uit. Ook wordt gewerkt aan het verbeteren van de (zero emissie) binnenstadlogistiek voor het efficiënter uitvoeren van bevoorrading in de binnenstad. (minder verkeersbewegingen, minder uitstoot)
9. Zero emissie stadslogistiek gaat alleen over bevoorradend en logistiek verkeer. Dit omdat grotere voertuigen de grootste vervuilers zijn en hier de grootste winst te behalen is.

2.10.28 Zienswijze van een bewoner van de Veerstal

Samenvatting

1. Indiener complimenteert de gemeente over de duidelijkheid van de webinars, waarbij de gemeente duidelijk de wensen, plannen en tijdfasering zien. De gemeente liep niet weg voor eventuele problemen en vertragingen.
2. Indiener stelt dat het autoluw maken van historische binnensteden in het verleden zeer profijtelijk is geweest voor bewoners en middenstand, hiervan zijn voorbeelden te over in Nederland. Indiener adviseert om ondernemers op deze good practices te wijzen, zo ook op internet en online komen. Mensen gaan de stad in voor ideeën, advies, bestellingen, kleine boodschappen en horeca. Toen de Markt en omgeving autovrij werden zijn er daardoor geen zaken omgevallen. De ‘ondernemers’ zijn a priori altijd verdeeld en conservatief. En er is altijd een schijnbare tegenstelling tussen bedrijven en bewoners.
3. Indiener stelt dat de binnenstad van Gouda al een woonstad was en dit nog meer uitbreidt. Uiteraard moet er geparkeerd kunnen worden voor de bewoners. Bewoners gaan primair voor woongeluk en

woonplezier naast veiligheid en een veel schoner leefmilieu. Het is dus een zeer goede en zinvolle zaak dat de historische binnenstad autoluw wordt gemaakt! En scooterluw in het voetgangersgebied.

4. Indiener pleit voor het afremmen cq. beperken van het bezorgverkeer en afhaalverkeer. Dat kan door tijdslots (bijv in de ochtend) Ook voor winkeliers. Er staan iedere dag- ook in de middag- grote vrachtauto's op en bij de Oosthaven. Een hub buiten de stad gaat jaren duren omdat er diverse commerciële partijen voor nodig zijn. Er moet dus een tussenoplossing komen.
5. Indiener pleit voor een stop- en parkeerverbod in de bocht bij Dubbele Buurt/ Wijdstraat (bij ING en afhaal snackbars). Dit is toch al een onoverzichtelijke plek.
6. Indiener pleit voor het direct instellen van een 30km zone/gebod in hele binnenstad met vaste flitscamera's. Dit wordt een goudmijn voor de gemeente. Er wordt veel te hard gereden. Bovendien werkt de 30 km ontmoedigend.
7. Indiener pleit voor het direct instellen van max 7,5 ton voor vrachtauto's in hele binnenstad. Dit verlicht de drukte op de Schielandse Hoge Zeedijk. Uit eigen waarneming van indiener blijkt dat de Dijk/ Nieuwe Veerstal een doorgangsweg is en dat veel vrachtverkeer over de Haastrechtsebrug gaat. Het is mij opgevallen dat veel vrachtauto's nu over de Nieuwe Veerstal rijden naar de Randweg ipv direct richting Juliana sluis. Wellicht heeft dit te maken met de lastige krappe U bocht bij de Bosweg.
8. Indiener pleit voor een fietspad/voetgangerspad op de Schielandse Hoge Zeedijk, bij Croda verbreden. Huidige situatie is heel gevaarlijk omdat de vrachtauto's zeer dicht langs de fietsers rijden. Deze route moet aantrekkelijker gemaakt worden voor fietsverkeer uit andere wijken.
9. Indiener pleit voor het verzinnen van een oplossing voor verkeer naar winkels op het Raam en de Vest (coffeeshop). Let wel: de brug bij de Vlamingstraat is vlakbij. Autoverkeer gaat nu over Zeedijk, Oosthaven Westhaven Veerstal Boogjes en Raam.
10. Indiener pleit voor het terugbrengen naar max. 1 parkeervergunning per woning. Het valt niet te ontkennen dat de gemeente in het verleden te ruimhartig is geweest in de toekenning van dubbele vergunningen. Bedrijfsauto's of auto's van de zaak dienen dus elders gestald te worden. Een mogelijkheid is op de Bosweg, tussen Croda en het Gemaal.
11. Indiener pleit voor geen parkeervergunningen meer voor bedrijven zoals makelaars, advocaten, therapeuten.
12. Indiener pleit voor het creëren van nieuwe parkeerplaatsen creëren voor personenauto's en visgraat parkeren bijvoorbeeld bij het Buurtje bij IJsselhuis. Ook op de dijk bij croda en compaxo is ruimte te maken. Ook Goudasfalt is een optie. Als de IJsseloever eindelijk een prachtige autovrije boulevard wordt moet er een oplossing gevonden worden voor het verdwijnen van 20 permanent bezette parkeerplekken.
13. Indiener pleit het openbaar maken van voor grote privé parkeerplaatsen op de Vest (zoals bij club Animo) (Of vergroenen)
14. Indiener pleit voor het bieden van betaalbare parkeerplaatsen in Bolwerk garage voor bewoners van de binnenstad die hun vergunning inleveren. Indiener heeft zijn tweede auto weggedaan toen hij in de binnenstad kwamen wonen. Indiener is bereid de huidige auto in Bolwerk te parkeren, zolang gegarandeerd wordt dat dit betaalbaar is en blijft. Indiener denkt dat € 350,- per jaar reëel is. En mits er daar ook ruimte is om je fiets daar neer te zetten. Als het parkeertarief te hoog wordt is het absoluut niet aantrekkelijk om je vergunning in te leveren. Voor de panden van degenen die hun inleveren komt een parkeerverbod of worden die plekken vergroend. Op gemerkt moet wel worden dat veel auto's langdurig op dezelfde plak staan. Dat is meer stallen dan parkeren.
15. Indiener pleit voor overdekte, afsluitbare fietsenstallingen (fietskooien), zoals ook toegepast in andere steden (Rotterdam). Nu hebben binnenstadsbewoners vaak geen schuur of stalling en staan fietsen onbeschermd buiten.
16. Indiener concludeert dat het VCP een zeer goede zaak is en raadt aan zo snel mogelijk die maatregelen te nemen en zaken uit te voeren die niet veel geld kosten. Van uitstel komt meestal afstel. En gezondheid kan daar niet op wachten.

Reactie

1. Dank voor de complimenten en ondersteuning van genoemde doelstellingen
2. Zie 1.
3. Zie 1.
4. Er vindt reeds onderzoek plaats naar de mogelijkheden voor verbetering van binnenstadsdistributie, in combinatie met zero emissie stadslogistiek.

5. Voorgestelde maatregel valt buiten de reikwijdte van het VCP, maar is onderdeel van de uitwerking van de binnenstad per straat.
6. De hele binnenstad kent al een maximumsnelheid van 30 km/u. Handhaving van de snelheid is een politietaak maar heeft meer taken en kan niets alles tegelijk. De gemeente treft –waar mogelijk- snelheidsbeperkende maatregelen, rekening houdend met de diverse gebruikers van de weg en omwonenden. Bijvoorbeeld het aanbrengen van drempels kan (forse) schade opleveren aan de historische panden. Flitscamera's worden niet toegepast in 30 km/u gebieden en de “opbrengst” is niet voor de gemeente, maar het rijk.
7. Er komt een actualisatie van de nota grote Voertuigen (2009) waar routes en maximale gewichten deel van uitmaken.
8. Hiervoor zijn al een aantal denkrichtingen uitgewerkt, die worden betrokken bij het verder vormgeven van deze weg als onderdeel van een hoofdfietsroute. (maatregelcluster 5)
9. Het VCP bevat geen aanbevelingen voor maatregelen om de routing in de binnenstad te wijzigen.
10. Er geldt momenteel al een limiet van 1 vergunning per adres.
11. Het opstellen van regels voor de toewijzing van parkeervergunningen maakt deel uit van de uit te werken parkeerstrategie.
12. Het (gefaseerd) reduceren van parkeerplaatsen is één van de maatregelen in het VCP. Het is niet mogelijk alle inwoners een parkeerplaats aan te bieden binnen de beperkte ruimte die beschikbaar is.
13. De gemeente heeft geen zeggenschap over privéparkeerplaatsen.
14. Voorgesteld een vergunningplafond in te stellen. Voor de huidige bezitters van een parkeervergunning heeft dat geen gevolgen. De parkeerstrategie wordt nog nader uitgewerkt, de gemeenteraad neemt uiteindelijk een besluit of financieel wordt bijgedragen aan het parkeren door bewoners in een private parkeergarage.
15. Er wordt gewerkt aan een fietsparkeerplan om de vraag naar en het aanbod van fietsenstallingen beter op elkaar af te stemmen.
16. De fasering en bijbehorende investeringen maken deel uit van de besluitvorming over het VCP.

2.10.29 Zienswijze namens bewoners van de Geuzenstraat

Samenvatting

1. Indiener woont in de binnenstad en heeft een eigen parkeerplek. Indiener wil een toezegging van de gemeente dat zij te allen tijden hiervan gebruik kunnen maken, en vraagt hoe dit wordt geregeld met het VCP?

2. Indiener vraagt hoe ouderen die slecht ter been zijn, maar te goed voor een invalidekaart, toch bij hun huis kunnen blijven komen als ze geen parkeervergunning hebben?

3. Indiener vraagt of anderen die geen parkeervergunning hebben, maar wel familie / huisgenoten zijn met de auto de binnenstad in rijden en op bezoek komen bij binnenstadbewoners?

4. Indiener stelt dat er al twee bruggen zijn over de singel in de zeer directe omgeving van Klein Amerika, vindt een extra brug een zeer kostbaar alternatief, en vreest voor overlast van personen die de brug als fietsbrug gaan gebruiken en het mooie Houtmanspark ontsieren. Ook stelt de indiener dat een extra brug niet goed is voor de ondernemers, de Lange Tiendeweg is veel breder voor toeristen en winkelend publiek en daarmee geschikter. Indiener verzoekt de brug uit het VCP te schrappen.
5. Indiener vraagt de toezegging dat zij komende vanaf de molen via de Oosthaven, Minderbroedersstreeg, Vijverstraat naar hun eigen straat (de Geuzenstraat) kunnen blijven rijden met de auto. En vervolgens ook terug via de Oosthaven Westhaven de stad weer uit kunnen rijden per auto.
6. Indiener vragen als de pilot bij de Nieuwe Veerstal zal plaatsvinden, wanneer de pilot start, wanneer de pilot is geslaagd, wie dit beslis, en als de pilot niet geslaagd is, of speciale maatregelen weer worden teruggedraaid?

Reactie

1. In het VCP verandert er niets aan de toegankelijkheid en bruikbaarheid van eigen parkeerplaatsen. Ook bij een autoluwe binnenstad blijft het mogelijk om de eigen parkeerplaats te bereiken. Voor

vaste gebruikers wordt het bij instelling van het selectieve toegangsbeleid mogelijk vaste ontheffingen aan te vragen.

2. De gemeente neemt geen parkeervergunningen af van bestaande bewoners, en voor iedereen blijft het mogelijk om met de auto de binnenstad in te rijden met een vaste of incidentele ontheffing. Ouderen die nu een parkeervergunning hebben blijven deze houden.

3. Ja, andere mensen die geen parkeervergunning hebben kunnen nog steeds met de auto de binnenstad in om ouderen af te zetten met de auto of op bezoek te gaan bij binnenstadbewoners. Bij invoering van het selectief toegangsbeleid wordt een ruimhartig ontheffingenbeleid gevoerd, zodat dit gewoon mogelijk blijft.
4. De nieuwe wandelbrug is opgenomen in het wensbeeld omdat dit loopafstanden tussen parkeergelegenheid aan de rand van de stad en bestemmingen in de binnenstad kan verkorten. Met het VCP is de komst van de brug nog niet zeker. In het VCP-plan is opgenomen dat er eerst een nadere afweging gemaakt moet worden of deze brug wenselijk en haalbaar is, er zijn mogelijk ook cultuurhistorische bezwaren. Na besluitvorming over het VCP zal deze nadere afweging plaatsvinden.
5. Met het VCP (en concreet de plannen voor de autoluwe binnenstad) zijn er geen veranderingen voorzien aan de routes die u beschrijft. Deze routes blijven bij instelling van het VCP dus mogelijk.
6. De pilot bij de Nieuwe Veerstal is gepland in de 1e tranche. Wanneer deze exact plaatsvindt gaan we verder bekijken. Dat doen we ook in overleg met de organisatie van Gouda 750 om te zien of dat een goede aangelegenheid is om de pilot te straten, en in overleg met het waterschap of de pilot gecombineerd kan worden met geplande dijkwerkzaamheden. De effecten omtrent de pilot worden gemonitord en geëvalueerd. Daarvoor wordt een monitorings- en evaluatieplan opgesteld, waarin beschreven wordt wanneer de pilot geslaagd is en wanneer niet. Het uiteindelijke oordeel over de pilot is aan de gemeenteraad, zij zullen beslissen of overgegaan kan worden op een definitieve herinrichting van de Nieuwe Veerstal. Voor de pilot zelf worden enkel tijdelijke maatregelen genomen die aan het einde van de pilot worden weggehaald.

2.11 Algemene / brede zienswijze

Verschillende indieners hebben een algemene of brede zienswijze ingediend, die op het gehele plan of een groot aantal maatregelclusters betrekking heeft. Om recht te doen aan deze zienswijze zijn deze niet concreet benoemd bij de verschillende maatregelclusters, maar zijn deze afzonderlijk in dit hoofdstuk behandeld. Vanwege de brede en uiteenlopende aard van deze zienswijze, en het feit dat deze niet tot hun recht komen in een samenvatting van de hoofdlijn, is van deze zienswijzen geen introducerende tekst opgesteld.

Er zijn door indieners zorgen geuit over:
- Onvoldoende financiële reserves bij de gemeente.
- De te lange doorlooptijd van het VCP.
- Onvoldoende effect van het VCP op het behalen van de milieudoelstellingen.
- Verplaatsen van problemen in plaats van oplossen.
- De onveilige verkeerssituatie bij de Ronsseweg-Oost – Bleulandweg.
- De gekozen route van vrachtverkeer over de Middenmolenlaan.
- Toenemende drukte op de KW-weg.
- Het handhaven van 50 km/u op de Rotterdamseweg.
- Het realiseren van nieuwe fietsbruggen over de Karnemelksloot in relatie tot de mogelijkheid om een rondje Rijn-IJssel te kunnen varen.

Indieners pleiten voor de volgende uiteenlopende aanpassingen of maatregelen:
- Duidelijkheid over de volgordelijkheid van de maatregelen.
- Een besluitvorming die primair gericht moet zijn op de eerste tranche van maatregelen. Dit om te profiteren van voortschrijdend (technisch) inzicht en de feitelijke resultaten van deze eerste serie maatregelen maar ook om de financiële lange termijn gevolgen en de beslissing voor het vastleggen van middelen daarvoor over te laten aan de dan zittende raad (waarbij zij dan rekening kunnen houden met de dan actuele situatie).
- Het aanschrijven van alle bewoners van Gouda, om hun mening te horen (referendum).
- Meer aandacht voor de knelpunten rond zwaar verkeer, met concrete oplossingen.
- Meer aandacht voor de verblijfsstraten in andere straten die genoemd zijn in het VCP.
- Meer duidelijkheid over de wijkuitwerkingsplannen, met name planning hiervan en hoe de samenwerking met betrokkenen wordt voorgegeven.
- Meer duidelijkheid met wat met een “aangenaam en aantrekkelijk verblijfsklimaat” wordt bedoeld.
- Een routestructuur waarin ook de Reigerstraat – Wachtelstraat autoluw wordt en gunste van fiets en bus. Dit voor eenrichtingsverkeer op deze route te introduceren en autoverkeer via de Industriestraat en Nieuwe Gouwe OZ te laten rijden.
- Invoeren van milieuzones binnen de randwegenstructuur.
- Meer ongelijkvloerse kruisingen van fiets en auto en auto's onderling.
- Meer aandacht voor rijgedrag van fietsers en schoolkinderen, en meer handhaving.
- Meer aandacht voor vervoer/verkeer over water in het VCP.
- Minder verkeersdrempels op de (rand)wegen, want dit leidt tot tijdverlies (ook voor hulpdiensten), hinder en schade.
- Het uitwerken van duidelijke indicatoren en streefwaarden ter beoordeling van o,a, de economische gevolgen van maatregelen. Ook het uitwerken van duidelijke kaders waaraan de resultaten getoetst en beoordeeld worden.

Reactie college
De breed ingestoken zienswijzen zijn hierna stuk voor stuk behandeld en beantwoord. Gezien de uiteenlopende reacties is het niet goed mogelijk een algemene samenvattende reactie hierop te geven. Naar aanleiding van diverse zienswijzen zijn aanpassingen of verhelderingen doorgevoerd in het VCP. In hoofdstuk 3 is hier een overzicht op hoofdlijnen van opgenomen.

2.11.1 Zienswijze van Gouda Onderneemt

Samenvatting

1. Gouda Onderneemt (Indiener) heeft deelgenomen aan het participatietraject voorafgaan aan het tot stand komen van het ontwerp VCP. In de zienswijze gaat Indiener vooral in op de economische effecten van het VCP, waarbij Indiener zich baseert op het onderzoek dat Roots beleidsadvies heeft uitgevoerd, in opdracht van Indiener en in afstemming met de gemeente. Ook input die Indiener van haar achterban heeft ontvangen komt in de zienswijze naar voren. De resultaten van de in opdracht van de gemeente uitgevoerde koopstromen analyse waren niet tijdig beschikbaar voor de zienswijze van Indiener. Mogelijke, daaruit naar voren komende, inzichten zijn in deze zienswijze niet verwerkt en zullen op een later moment mogelijk nog tot gewenste aanpassingen leiden.
2. Indiener stelt dat in de participatie over plannen voor Gouda partijen hun eigen rol hebben. Gouda Onderneemt treedt op als vertegenwoordiger van het overkoepelend belang van ondernemers en beoordeelt deze plannen daarom op de invloed op het Goudse ondernemersklimaat en het behoud van een gezonde economie, een onmiskenbare voorwaarde voor een vitale stad en goede werkgelegenheid.
3. Indiener verwijst voor de technische onderbouwing en verdere detaillering van de beoordeling van maatregelen(clusters) naar de Notitie “Economisch effecten van het VCP” van Roots Beleidsadvies (bijlage 1.02). (zie zienswijze 2.11.2) Deze notitie moet worden beschouwd als integraal onderdeel van onze zienswijze en ook als zodanig worden behandeld. Dit geldt ook voor de verdere stukken die als bijlage aan deze zienswijze zijn toegevoegd.
4. Maatregelenclusters 1 en 2 zijn door Roots beoordeeld als positief en essentieel voor de rest van het plan, omdat ze doorstroming bevorderen. Goede randwegen en communicatie van reistijden door routeinformatieborden zal bijdragen aan het verkeer via de randwegen te laten rijden en doorgaand verkeer door de stad verminderen. In hoeverre de oversteekbaarheid op het traject Van Reenensingel-Goudse Houtsingel de doorstroming belet moet na invoering geëvalueerd en indien nodig bijgesteld worden. Omdat de randweg een belangrijke pijler is voor het mogelijk maken van de andere maatregelen is het van belang dat op deze routes de doorstroming van autoverkeer prioriteit heeft en dit ook uitgangspunt is in de inregeling van oversteeklichten.
5. Maatregelenclusters 3, 6, 7 en 8 worden door Roots als neutraal van invloed op de economische situatie beoordeeld omdat ze er niet noemenswaardig op van invloed zijn. De kanttekening die daarbij gemaakt moeten worden is dat de volgorde van invoering en detaillering van uitvoering van zeer grote invloed zijn op de economische effecten die deze maatregelen genereren. Om de effecten van maatregelenclusters 3 ,6 ,7 en 8 neutraal te houden dienen de maatregelenclusters 1 en 2, verbetering van de randwegen, uitgevoerd te zijn.
6. Indiener brengt met betrekking tot de inrichting van de Koningin Wilhelminaweg nogmaals het advies van TLN onder de aandacht; “Straatinrichting als 30 km weg draagt in deze situatie niet bij aan de veiligheid omdat ervaring leert dat fietsers en voetganger meer vrijheid nemen, terwijl doorgaand zwaar-verkeer onvermijdelijk is. Onderzoek bevestigt dat (rekening houdend met verkeersintensiteiten en de aanwezigheid van fietspaden) steden met een hogere mate van ontvlechting minder doden en ziekenhuisgewonden onder fietsers bij aanrijdingen met motorvoertuigongevallen hebben.”
7. Indiener herhaalt de wens om (in ieder geval het doorgaand-)fietsverkeer te ontvlechten van de KW-weg.
8. Indiener heeft, in ditzelfde kader, twijfels over de inrichting van de Blekerssingel en Fluwelensingel gezien het aantal verkeersbewegingen, waarbij ook bussen elkaar moeten kunnen passeren en de verkeersintensiteit toeneemt als gevolg van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal. Ook zullen er door het vervallen van de parkeerstrook mogelijk moeilijkheden ontstaan bij het laden en lossen t.b.v. de aan deze singels gevestigde bedrijven, maar ook bij bijvoorbeeld verhuizingen e.d.
9. Maatregel 10 kan volgens Roots economisch positief van invloed zijn mits de juiste ondersteunende middelen en maatregelen, zoals een adequaat parkeerverwijssysteem en voldoende parkeergelegenheid op goed bereikbare locaties, beschikbaar gemaakt worden. Aandachtspunt bij het autoluw maken is de bereikbaarheid van bedrijven, winkels, horeca, enz. voor bijvoorbeeld personen die minder mobiel zijn maar geen gehandicapten parkeervergunning hebben. Of voor winkels die zware/grote artikelen verkopen waar klanten mee moeten sjouwen naar de dichtstbijzijnde parkeerlocatie. (Denk aan dozen wijn, serviezen of elektronica enz. enz.). Maar ook andersom is het belangrijk dat bedrijven die service verlenen hun klanten (bedrijven en inwoners) kunnen blijven bereiken. De uitwerking en invulling van deze plannen is nog niet beschikbaar, maar

de intentie wel. Het is belangrijk dat ondernemers betrokken worden bij de uitwerking van de plannen, wie kunnen zo'n tijdelijke vergunning krijgen en is die dan kosteloos, eenvoudig en snel te verkrijgen? Komen er kort-parkeren-zones zodat iemand die minder mobiel is dichtbij afgezet kan worden of er iets opgehaald kan worden bij een bedrijf? Vragen die van groot belang zijn voor de ondernemers die gevestigd zijn in de binnenstad én voor hen die hier hun werkgebied hebben. Een reactie van een in de binnenstad gevestigde ondernemer die zich hier zorgen over maakt is bijgevoegd (bijlage 10.01).

10. Indiener wenst een nadere toelichting op de tekst uit het VCP "Selectieve toegang binnenstad, waarbij alleen de doelgroepen die nodig zijn, gemotoriseerd toegang hebben tot kwetsbare delen van de stad.".
11. Indiener stelt dat het reëel is om in de budgetten rekening te houden met kosten voor de aanleg van een nieuwe parkeervoorziening of voor het uitbreiden van een bestaande voorziening ter compensatie van de parkeerruimte die op/binnen de singels anders ingericht gaat worden.
12. Indiener wijst op het ontbreken van budgetten voor de kosten van het gewenste "meer groen" en de aanpassingen ter verbetering van de verblijfskwaliteit en wordt slechts gerekend met de kosten van verkeerstechnische aanpassingen, welke zonder de betreffende investeringen niet het effect zullen hebben zoals in de artistieke impressies (van onder meer maatregelen 4, 5, 6 en 10) wordt weergegeven. Een nadere uitwerking van de ideeën en een vermelding van de verwachte kosten hiervan en beschikbare budgetten is reëel.
13. Maatregelencluster 4, 5 en 9 worden in het Roots onderzoek als negatief voor de Goudse economie beoordeeld.
14. Indiener stelt dat door het losknippen van de Kattensingel van het Kleiwegplein (maatregelcluster 4) voor autoverkeer de bereikbaarheid van de Bolwerkgarage en de bedrijven op die locatie wordt verminderd. Het Bolwerk is een parkeerlocatie waar capaciteit beschikbaar is die juist nodig is met het verminderen van de beschikbaarheid van parkeermogelijkheden binnen de singels. De toegang tot de Vredebest wordt beperkt en de invulling daarvan is onduidelijk. De reactie van de Ondernemersvereniging Stationsgebied die Indiener ontving, waarin zij hun zorgen uiten en om overleg vragen, is bijgevoegd als bijlage 4.01. Ook een reactie van een ondernemer aan de Kattensingel is bijgevoegd als bijlage 4.02.
15. Indiener vindt het niet duidelijk hoe de toegang en ontsluiting van deze wijk - waar veel bedrijven gevestigd zijn - geregeld gaat worden. Ook antwoorden op vragen hierover geven die duidelijkheid niet. Dat dit nog nader uitgewerkt wordt is geen basis om deze maatregel positief te kunnen beoordelen. Veel verkeer via het Van Bergen IJzendoornpark is voor aanwonenden ongetwijfeld een verslechtering van de leefbaarheid en een risico voor de verkeersveiligheid. In het bijzonder de fietsroute naar de daar gevestigde scholen. Een reactie van een in het park gevestigde ondernemer met kantoor aan huis is bijgevoegd (bijlage 4.03). Indiener vindt een nadere uitwerking van dit punt noodzakelijk vóór vaststelling van het VCP.
16. Indiener verwacht ook veel sluipverkeer op de Noothoven van Goorstraat, Crabethstraat, van Swietenstraat en het Regentessenplantsoen. Indiener vraagt in hoeverre er alternatieven zijn als dat inderdaad zo blijkt te zijn.
17. Indiener mist voor het Kleiwegplein een microscopische modelberekening, die wel voor andere maatregelen zijn doorgerekend. Indiener stelt dat daarom een goede technische onderbouwing ontbreekt van de verwachte gevolgen van deze maatregel. Ook de gevolgen van deze (en andere maatregelen) voor de Nieuwe Gouwe OZ ontbreekt terwijl dit voor de bereikbaarheid van onder meer de bedrijventerreinen een zeer belangrijke route is.
18. Maatregelcluster 5: Pilot Autoluwe Nieuwe Veerstal wordt in de notitie van Roots als zeer risicovol omschreven omdat deze ingreep niet alleen de positieve invloed van maatregel 1 geheel teniet doet, maar ook de bereikbaarheid van de binnenstad schaadt. Het verlies van het positieve effect van maatregel 1 heeft bovendien zijn weerslag op maatregelen 4, 6, 8 en 10.
19. Indiener stelt dat deze maatregel een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van de Bolwerkgarage
20. Indiener refereert aan het VCP waarin wordt gesproken over verkeer dat verdampt en naar men aanneemt via andere vervoersmiddelen of route naar de binnenstad komt. Een andere verklaring is het wegblijven van bezoekers uit de regio die elders gaan winkelen waarmee ook omzet van ondernemers verdampt.
21. Indiener stelt dat bij de inrichting rekening moet worden gehouden met calamiteiten bij bijvoorbeeld de Gouderakse brug (denk aan Waddinxveen en Boskoop) of op de Zuidwestelijke Randweg. Dan is het noodzakelijk de Nieuwe Veerstal (tijdelijk) weer open te stellen.

22. Indiener stelt dat deze maatregel leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de KW-weg die die al zwaarder belast wordt dan eigenlijk passend is bij het profiel van deze weg.
23. Indiener geeft aan dat tijdens de pilots met deze knip voor- en nametingen van het autoverkeer worden gepland. Echter ook criteria met betrekking tot bezoekersaantallen en gemiddelde besteding moeten deel uitmaken van de beoordeling. Bezoekers die vanwege de aanpassing in de bereikbaarheid op de fiets komen, wordt als positief genoteerd maar wanneer zij hierdoor minder besteden omdat het vervoeren van aankopen lastiger is, is dat negatief en een ongewenste ontwikkeling.
24. Indiener stelt dat de reistijd per auto naar de binnenstad voor bewoners van Westergouwe langer wordt, wat mogelijk kan leiden tot keuze voor bezoek aan een ander winkelgebied (bijv. Waddinxveen)
25. Indiener vindt de economische potentie van deze maatregel onzeker is en het risico zeer groot, en vraagt zich af in hoeverre deze maatregel proportioneel is.
26. Indiener stelt dat door maatregel 9: éénrichtingscarré Thorbeckelaan – Statensingel – Graaf Florisweg de bereikbaarheid van de bedrijven aan het Van Hogendorpplein wordt slechter vanwege veel omrijdtijd voor buurtbewoners en bezoekers en vermindering van parkeergelegenheid. De reactie van de ondernemers aan het Van Hogendorpplein is bijgevoegd als bijlage 9.01.
27. Indiener stelt dat er al een benodigde aanpassing aan de Thorbeckelaan vanwege de verkeersveiligheid als zgn. no-regret maatregel gepland staat, is er in deze maatregel ruimte voor aanpassing ter verbetering van de situatie voor de ondernemers in dit gebied. Het feit dat deze aanpassing gepland staat in de 3e uitvoeringstranche onderschrijft het gebrek aan noodzaak van dit maatregelencluster.
28. Indiener stelt dat de bereikbaarheid van rouwcentrum Monuta door deze maatregel slechter wordt met als gevolg veel onnodige extra verkeersbewegingen waaronder extra km-ers voor rouwstoeten, wat extra vertraging voor het gebied oplevert en extra kosten voor de betrokkenen. Een ontheffing voor het statierijden voor de bussluis in de Willem de Zwijgerlaan kan hierin verbetering brengen. Een mogelijk alternatief kan zijn om, na de aanpassingen ten behoeve van de verkeersveiligheid, de Thorbeckelaan (net als de Graaf Florisweg) gedeeltelijk twee-richting te maken. Hierbij kan gedacht worden aan het gedeelte tussen de Bodegraafsestraatweg tot aan de Gerbrandyweg (inrit parkeerterrein Van Hogendorpplein). Zo kunnen buurtbewoners van de Thorbeckelaan en ten noorden hiervan zonder veel omrijdtijd de winkels bezoeken en wordt het rouwcentrum van Monuta beter ontsloten zonder dat het veel tweerichting-verkeer oplevert omdat het echt alleen deze groepen zijn die terug zullen rijden over de Thorbeckelaan richting de Bodegraafsestraatweg.
29. Indiener stelt dat voor het aantrekkelijk maken van de parkeerlocatie Vossenburghkade voor verkeer vanaf de stationszijde, een ontsluiting naar het Albert Plesmanplein wenselijk is.
30. Indiener hecht er aan dat alle maatregelen nader bekeken worden om de negatieve effecten zoveel mogelijk weg te nemen en de positieve, met name verkeersveiligheidsdoelen te bewaren. Waarbij rekening gehouden wordt met de door Roots geadviseerde aandachtspunten waarvan indiener schriftelijk terugkoppeling vraagt. Wanneer dit een extra tijdsinvestering vraagt, is het nodig deze tijd ervoor te nemen en te kiezen voor een plan waarbij de verschillende belangen in een goede balans zijn, boven een plan wat per sé voor de zomer “door de raad” moet.
31. Indiener stelt dat er naast de fysieke gevolgen van het voorliggende VCP er ook een financieel vraagstuk is. De gemeenteraad gaat beslissen over het integrale VCP plan, waarvan alleen de kosten van eerste tranche, zijnde 12 miljoen, in het plan inzichtelijk gemaakt worden. Verder staat er; “De gemeenteraad krijgt bij de behandeling van het Verkeerscirculatieplan een separaat financieel overzicht van alle maatregelen op de projectenlijst, op basis van kentallen.” Onduidelijk is waarom deze blijkbaar beschikbare gegevens, eventueel per tranche, niet gedeeld worden in het VCP. Daarnaast is het de vraag of het reëel is dat deze gemeenteraad een financiële verantwoordelijkheid neemt die van belangrijke invloed is op de beschikbare middelen voor de komende 20 jaar. Het VCP gaat immers om vele miljoenen. Zoals eerder opgemerkt zal er vóór besluitvorming over het VCP, naast het budget voor de kosten voor verkeerstechnische aanpassingen ook nog een budget opgesteld en beschikbaar gemaakt moeten worden voor het gewenste “meer groen” en aanpassingen in de openbare ruimte ter verbetering van de verblijfskwaliteit. Immers zonder deze aanpassingen leidt het VCP niet tot het voorgespiegelde beeld.
32. Indiener sluit zich aan bij de aanbevelingen van Roots ten aanzien van de besluitvorming, evaluatie en vervolg participatie. Indiener neemt het advies van Roots over dat de besluitvorming primair gericht moet zijn op de eerste tranche van maatregelen. Dit om te profiteren van voortschrijdend

(technisch) inzicht en de feitelijke resultaten van deze eerste serie maatregelen maar ook om de financiële lange termijn gevolgen en de beslissing voor het vastleggen van middelen daarvoor over te laten aan de dan zittende raad (waarbij zij dan rekening kunnen houden met de dan actuele situatie). Om de gevolgen van de maatregelen te monitoren en evalueren is het noodzakelijk duidelijke indicatoren en streefwaarden uit te werken ter beoordeling van de economische gevolgen van de maatregelen en duidelijke kaders waaraan de resultaten getoetst en beoordeeld worden. In het mobiliteitsoverleg met Gouda Onderneemt! kunnen deze met elkaar besproken en uitgewerkt worden.

33. Indiener concludeert dat het duidelijk is dat meerdere maatregelen(clusters) om nadere uitwerking en planning vragen. Het is van belang dat hierbij ook de expertise en belangen van ondernemers, via Gouda Onderneemt!, vertegenwoordigd zijn. Indiener gaat er vanuit dat ook dit deel van het proces zal verlopen volgens de basis van participatie die gelegd is in het amendement m.b.t. het betrekken van belanghebbenden en raad, het te volgen proces en het aspect verminderen/ontmoedigen van doorgaande verkeer in plaats van het opheffen verbindingen/functies van 20 september 2017 behorende bij het Mobiliteitsplan Gouda 2017 – 2026.

Reactie

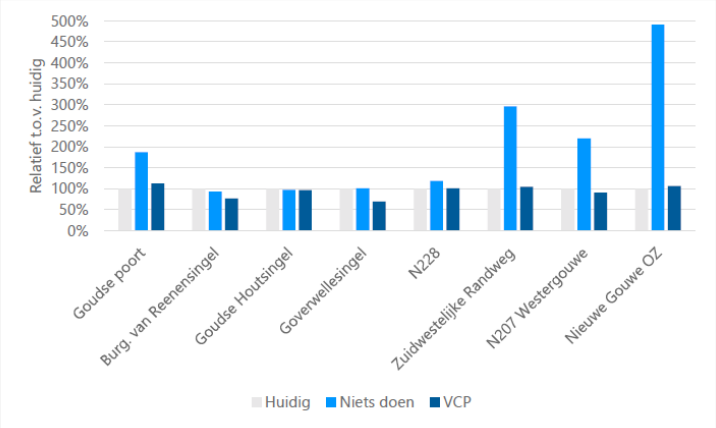
1. Bedankt voor uw inspanningen om de belangen van ondernemend Gouda altijd scherp voor ogen te houden. Inmiddels is het koopstromenonderzoek opgeleverd en met u gedeeld. Deze liggen in lijn met het kwalitatieve onderzoek van Roots beleidsadvies.
2. U heeft zich altijd geprofileerd als de vertegenwoordiger van de Goudse Ondernemers, waarbij een rechtstreekse communicatie met specifieke ondernemers niet nodig is. Gouda Onderneemt heeft de communicatie met haar eigen achterban gedurende het proces op zich genomen. Wij bespreken graag met u hoe u de rolverdeling ziet bij de uitwerking van de verschillende maatregelen.
3. De economische beoordeling door Roots is ook als zienswijze op het Ontwerp VCP ingediend, en deze wordt in 2.11.2 dan ook separaat beantwoord. Volledigheidshalve is deze ook opgenomen ter aanvulling op de zienswijze van Gouda Onderneemt, omdat hierin net andere accenten zijn gelegd.
4. De gemeente onderstreept de conclusie dat maatregelenclusters 1 en 2 positief zijn voor de bereikbaarheid van Gouda en daarmee ook de lokale economie. Met de beoogde maatregelen verbetert de doorstroming op zowel de N207 als de stedelijke randweg, bestaande uit de Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houstingel en Goverwellesingel. Uit verkeersberekeningen blijkt dat de voorrangspleinen die zijn beoogd voor significant kortere reistijden en daarmee betere doorstroming op de stedelijke randweg kan zorgen ten opzichte van de huidige situatie met meerdere verkeerslichten. De doseerlichten bij de nieuwe voorrangspleinen moeten inderdaad zo ingeregeld worden dat de doorstroming niet onnodig beperkt wordt. In principe zijn de doseerlichten enkel nodig voor voetgangers of fietsers die niet zelfstandig kunnen oversteken, zoals mensen die slecht ter been zijn of slechtzienden. De doseerlichten zijn in eerste instantie dan ook niet actief, zodat het automobilisten, fietsers en voetgangers zelf onderling de voorrang regelen conform de geldende verkeersregels. Autoverkeer heeft voorrang op fietsverkeer, wat ook veiliger is dan andersom. Voor voetgangers wordt per situatie bekeken of zebrapaden wenselijk zijn en veilig zijn in te richten, op sommige plekken zal dat niet het geval zijn en heeft autoverkeer ook voorrang op voetgangers.
5. We zijn het er mee eens dat een volgordelijkheid belangrijk is. In het definitieve VCP is daarvoor ook een schema met een rode draad opgenomen. Het is belangrijk om vroegtijdig maatregelen te treffen aan de randwegen om de capaciteit te vergroten en de doorstroming te verbeteren. In de eerste tranche wordt begonnen met het maatregelcluster 1 en 2, maar deze lopen door in de tweede tranche. Niet alle maatregelen zijn afhankelijk van de randwegen, en er kunnen dus reeds diverse maatregelen worden opgepakt parallel aan het verbeteren van de randwegen. Bovendien kennen diverse delen van de randwegen nog voldoende restcapaciteit om extra verkeer op te vangen. Meest prioritair voor de doorstroming is de N207 bij Westergouwe en de kruispunten bij de Goudse Poort. Er kunnen al prima herinrichtingsprojecten worden gestart zonder dat alle randwegmaatregelen compleet zijn uitgevoerd en hoeft dit niet tot negatieve economische effecten te leiden. In tranche 1 is dan ook bijvoorbeeld voorzien om de Blekerssingel en Fluwelensingel reeds aan te pakken. Aan het eind van de eerste tranche wordt begonnen met maatregelcluster 6 vanwege de kansen die er liggen om dit te combineren met groot wegonderhoud en het vervangen van de waterleiding, ook dit zal geen negatieve economische effecten wat wordt bevestigd door Roots in de economische effectbepaling. Aan het begin van de tweede tranche wordt gestart met maatregelcluster 8. Dit om te

voorkomen dat na het herinrichten van de Fluwelensingel en Blekerssingel de Joubertstraat-Zwarteweg te maken krijgt met een te lange periode met extra verkeer.

6. Het VCP heeft de doelstellingen om de verkeersveiligheid en het fietsgebruik te verbeteren. Daarvoor is het gehele wegennet van Gouda onder de loep genomen en is een wensbeeld voor het fietsnetwerk gedefinieerd. Volgens het SWOV (stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid) draagt het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u significant bij aan het reduceren van ernstige verkeersongevallen. Het SWOV stelt echter ook dat het niet wenselijk en nodig is om de snelheidslimiet binnen de gehele bebouwde kom stadsbreed te verlagen naar 30km/u. Goed ingerichte 50 km/u-wegen met vrij liggende fietspaden zijn veilig en verlaging van de snelheid zal in deze gevallen eerder tot negatieve effecten op bereikbaarheid leiden. De gemeente Gouda staat achter deze visie op het nieuwe 30, en heeft deze dan ook toegepast op de beoordeling van het wegennet om te bepalen waar een verlaging van de snelheid naar 30 km/u wenselijk en nodig is om de verkeersveiligheid en het fietsklimaat te verbeteren. Daar waar vrijliggende fietspaden aanwezig zijn is 50km/u prima mogelijk. Op de Koningin Wilhelminaweg is echter geen ruimte om vrijliggende fietspaden aan te leggen, en ook al zijn er parallelle fietsroutes er blijft altijd sprake van fietsverkeer op de KW-weg. Uit onderzoek van het SWOV blijkt dat juist in dit soort gevallen het effectief is om het risico op ernstige ongevallen te voorkomen, omdat simpelweg de rijsnelheden lager zijn en daardoor ook de botsimpact bij eventuele aanrijdingen. Ook hebben weggebruikers bij een lagere snelheid meer tijd om op elkaar te anticiperen, waardoor de kans op een ongeval afneemt. Wat ook meespeelt is dat de KW-wegen relatief hoge verkeersintensiteit kent, waardoor dit hinder kan geven voor de omgeving en de oversteekbaarheid van de weg bemoeilijkt. Aanpassing naar 30km/u draagt ook bij aan de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de KW-weg. Zie ook de visie van het SWOV op het nieuwe 30: https://www.swov.nl/publicatie/naar-een-algemene-snelheidslimiet-van-30-kmuur-binnen-de-bebouwde-kom
7. In het wensbeeld van het VCP is een parallelstructuur voor fietsers op het Ruigeweteringsepad opgenomen, dit kan een deel van het doorgaande fietsverkeer van de KW-weg afvangen. Er blijft echter altijd sprake van fietsverkeer op de KW-weg omdat deze midden door een woongebied is gelegen. Ontvlechten van het fiets- en autonetwerk draagt ook bij aan verbetering van de verkeersveiligheid, maar is nog geen oplossing voor de verkeerssituatie en leefbaarheid van de KW-weg zelf.
8. Het VCP is een integraal samenhangend plan dat als geheel uitgevoerd moet worden om de doelen te bereiken. Effecten van maatregelen dienen in samenhang bekeken te worden, en uit verkeersberekeningen blijkt dan ook dat door het VCP de verkeersintensiteiten op de Blekerssingel en Fluwelensingel met 20% tot 30% afnemen. In de huidige inrichting is er nauwelijks ruimte voor voetgangers, is het onprettig fietsen over de singels, en is de ruimtelijke kwaliteit ondermaats (onder meer door het half parkeren van voertuigen op het trottoir en de rijbaan). De gemeente is overtuigd dat de beoogde herinrichting mogelijk is, mede door de vermindering van het verkeer en ook doordat bij lagere rijsnelheden er minder ruimte nodig is om elkaar te passeren. De rijbaan kan daardoor smaller. Door het weghalen van de parkeerstrook ontstaat een breed trottoir. Dit trottoir biedt mogelijkheden voor het parkeren door minder validen of voor het laden en lossen van bedrijven.
9. De uitwerking van de parkeerstrategie vindt plaats na vaststelling van het VCP, samen met bewoners en ondernemers. Hierbij is maatwerk altijd noodzakelijk. Met het vaststellen van het VCP stelt de raad de kaders vast waarbinnen de parkeerstrategie uitgewerkt moet worden.
10. Uitgangspunt van het selectieve toegangsbeleid is dat bewoners, ondernemers, logistiek en bezoekers toegang blijven houden tot de binnenstad. Het idee daarbij is dat vaste gebruikers daarvoor een permanente ontheffing kunnen aanvragen, en incidentele gebruikers een incidentele ontheffing die op een laagdrempelige en eenvoudige manier te verkrijgen is. Met de selectieve toegang wordt beoogd om onnodige autoritten van/naar/door de binnenstad te reduceren. Uit verkeerstellingen blijkt dat zo'n 15% à 20% van het verkeer dat de binnenstad inrijdt, binnen 5 à 6 minuten ook weer de binnenstad uitrijdt. Een deel hiervan is mogelijk sluipverkeer wat met het toegangsbeleid geweerd kan worden uit de binnenstad.
11. In de 1e tranche is opgenomen om een parkeerstrategie uit te werken voor de binnenstad, hoe binnen de kaders van het VCP parkeermaatregelen worden doorgevoerd. Onderdeel van de parkeerstrategie is ook een onderzoek of, en wanneer extra parkeercapaciteit nodig is, en wat daarvoor de mogelijkheden zijn. Uitbreidingsmogelijkheden zijn er mogelijk bij Klein Amerika, Schouwburgplein, Vossenburchkade, Stationsgarage, en in de zuidelijke binnenstad nabij Croda of GoudAsfalt. De uitbreidingsmogelijkheden verschillen sterk van aard, waardoor hier op voorhand

geen kosten zijn te specificeren. De uitwerking van de parkeerstrategie zal als een van de eerste maatregelen binnen de 1e tranche worden uitgevoerd, zodat bij de herinrichting van de Singels zicht is op de effecten en eventueel benodigde maatregelen.

12. In de maatregelclusters 4,5 en 6 is bij de herinrichting van de weg is in het VCP ook budget voor een groene invulling. Bij maatregelcluster 10 is dit onderdeel van de herinrichting van de binnenstad vanuit beheer en onderhoud.
13. Roots stelt ook dat voor maatregelcluster 4 en 9 mitigerende maatregelen mogelijk zijn, die de negatieve effecten kunnen neutraliseren. Deze wil de gemeente na vaststelling van het VCP graag met ondernemers gaan verkennen. Dit gaat om een aantal varianten om de bereikbaarheid van de Plusmarkt aan het Van Hogendorpplein te verbeteren, en selectieve toegang voor bedrijven rond het stationsgebied om van de Vredebest gebruik te kunnen maken. Vanwege de mogelijke negatieve effecten van maatregelcluster 5, wordt daar juist een pilot voorgesteld om o.a. de economische effecten goed te kunnen monitoren.
14. Roots stelt dat met de realisatie van een goed dynamisch parkeerverwijssysteem de mogelijke negatieve effecten van het losknippen van de Kattensingel gemitigeerd kunnen worden. Dit in combinatie met een selectieve toegang voor bedrijven in het gebied rond het station, zorgt voor een economisch neutrale maatregel. Dit in combinatie met de voordelen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid, toegankelijkheid stad zorgt ervoor dat deze maatregel essentieel is in het VCP.
15. De Vredebest blijft toegankelijk voor de bedrijven en bewoners in het gebied nabij het station, welke voor autobereikbaarheid inderdaad groot belang hebben bij de Vredebest. De Vredebest krijgt dan ook middels bebording een geslotenverklaring, met uitzondering van de direct aanwonenden en bedrijven. Daarmee moet voorkomen worden dat deze straat als route wordt gebruikt om op de Kattensingel te komen.
16. Dit kan een alternatieve route zin voor een deel van het verkeer wat nu over de Kattensingel en het Kleiwegplein rijden. De gemeente acht het risico op substantieel sluipverkeer over deze route niet dermate in dat er nu op voorhand reeds maatregelen nodig zijn om dit tegen te gaan. Wel blijft deze route mogelijk, en is dit ook een belangrijke route om mee te nemen in de monitoring en evaluatie. Verkeer van en naar de Kadenbuurt zal mogelijk van deze route gebruik maken, maar doet dit in de huidige situatie deels ook al. Bovenlokaal verkeer zal minder geneigd zijn deze route als sluiproute te gebruiken en wordt juist gestimuleerd via de randwegen te rijden.
17. Deze microscopische berekening specifiek voor het Kleiwegplein is inmiddels gedaan, hieruit blijkt dat het beoogde concept voor het Kleiwegplein ten aanzien van verkeersafwikkeling prima in staat is het verkeer vlot af te wikkelen en dus goed functioneert. In de achtergrondrapportage is hier een verdere toelichting over opgenomen. Het VCP is als samenhangend pakket doorgerekend, en daarbij zijn de effecten op alle (drukkere) wegen in Gouda bepaald. Op randwegenniveau is ook een microsimulatieberekening gedaan van de effecten van het VCP, waar ook de Nieuwe Gouwe O.Z. in meegenomen is. Daaruit blijkt juist dat de toegang vanaf de Nieuwe Gouwe OZ naar de bedrijventerrein op peil blijft en grote knelpunten worden voorkomen met het VCP doordat maatregelen worden genomen bij de kruispunten bij de Goudse Poort, die ook invloed hebben op de verkeersafwikkeling op de Nieuwe Gouwe O.Z.. Zie voor een nadere toelichting hierop de technische achtergrondrapportage.



18. Met maatregelcluster 5 Autoluwe Nieuwe Veerstal blijft de binnenstad goed bereikbaar. Immers, de maatregel is alleen bedoeld om het doorgaande verkeer over de Nieuwe Veerstal tegen te gaan. Verkeer met een bestemming binnenstad kan via deze route de binnenstad in- en uitrijden. In combinatie met het gebruikte camerasysteem van de zero emissie stadslogistiek, en een ruimhartig ontheffingsbeleid is de bereikbaarheid van de binnenstad gewaarborgd. Met de pilot gaan wij bekijken wat de verkeerseffecten in de praktijk zijn en of de verkeersafwikkeling en doorstroming van de N207 (Zuidwestelijke randweg) het toelaat om over te gaan op een definitieve instelling van deze maatregel. Juist door dit als pilot aan te pakken zijn de risico's te mitigeren, en wordt na monitoring en evaluatie pas besloten of overgegaan kan worden tot een definitieve herinrichting. Effecten op de bereikbaarheid van zuidelijk Gouda en de Krimpenerwaard zijn natuurlijk belangrijke beoordelingscriteria daarbij.
19. Met het dynamische parkeerverwijssysteem wordt verkeer op een goede wijze richting Bolwerkgarage geleid. De Bolwerkgarage heeft nu veel restcapaciteit, wat beter benut kan worden, en daar draagt het dynamische parkeerverwijssyteem aan bij. Binnenstadbezoekers kunnen daardoor tijdig zien of de Bolwerkgarage vrije parkeerplaatsen heeft.
20. Ten tijde van de uitvoering van de werkzaamheden aan de IJsseldijk zijn er geen berichten ontvangen van ondernemers uit de binnenstad die te kampen hadden met een terugval in omzetten. In de monitoring en evaluatie, zullen ook economische indicatoren een plek krijgen om mogelijke effecten van het VCP inzichtelijk te maken. Kanttekening daarbij is natuurlijk wel dat er ook andere factoren de economische omstandigheden beïnvloeden en effect hebben op de omzetten van ondernemers. In de monitoring en evaluatie dient daar goed rekening mee gehouden te worden om het VCP-effect te beschouwen.
21. Bij de nadere uitwerking van de plannen voor de Nieuwe Veerstal zal onderzocht worden of het nodig en haalbaar is om de Nieuwe Veerstal in geval van calamiteiten open te stellen. Dat is een afweging over het risico op calamiteiten/stremmingen van de brug, de gevolgen als de Nieuwe Veerstal niet opengesteld gaat worden, en of een dergelijk ‘overloop’-functie ingepast kan worden in de inrichting en plannen voor de autoluwe Nieuwe Veerstal.
22. Ook dit is onderdeel van de pilot om te bepalen hoeveel verkeer over de KW-weg gaat rijden als gevolg van de afsluiting van de Nieuwe Veerstal. Uit de modelberekeningen neemt door het totale pakket aan VCP maatregelen de drukte op de KW weg met 5 tot 10% toe, en is dit niet enkel toe te rekenen aan de maatregelen bij de Nieuwe Veerstal.
23. Voordat wordt gestart met de pilot stellen wij, samen met bewoners en ondernemers een monitorings- en evaluatieplan op, waarin ook de economische effecten een plek krijgen. Hierbij is een aandachtspunt hoe lang de pilot moet duren om deze effecten meetbaar te kunnen laten zijn, en hoe de effecten van het VCP inzichtelijk worden gemaakt rekening houdend met economische ontwikkelingen.
24. Ook bij instelling van het VCP zal de binnenstad van Gouda aantrekkelijk zijn voor bewoners van Westergouwe, en wordt kans op weglekking naar Waddinxveen zeer beperkt geacht. De reistijd vanuit Westergouwe naar de binnenstad van Gouda is nog steeds korter dan de reistijd naar Waddinxveen. Bovendien kent het winkelgebied van Waddinxveen met name dagelijks en doelgerichte winkels, die deels ook in het winkelcentrum van Westergouwe zelf komen. Het winkelaanbod (en horeca, en cultuuraanbod) van de binnenstad is veel breder dan Waddinxveen, waardoor de gemeente overtuigd is dat inwoners van Westergouwe de binnenstad blijven bezoeken.
25. De gemeente heeft al lange tijd de ambitie om het Nieuwe Veerstalgebied aantrekkelijker te maken. De aanleg van de Zuidwestelijke Randweg in 2012 is een eerste stap hierin geweest, zodat regionaal verkeer niet meer over de Nieuwe Veerstal hoeft te rijden. De Nieuwe Veerstal is een historische plek voor Gouda, en in de huidige situatie is er weinig ruimte voor fietsers en voetgangers. Vanuit de binnenstad is het nu moeilijk om het water te beleven. Ruimtelijk zijn er dan ook hele mooie kansen om van dit gebied een aantrekkelijke plek te maken, en daarom is het College overtuigd van de kansen die deze maatregel kan opleveren voor de stad Gouda als geheel. De proportionaliteit van deze maatregel wordt juist middels de beoogde pilot onderzocht. Indien blijkt dat er ongewenste effecten optreden dan kan afgezien worden van de definitieve herinrichting, maar mocht blijken dat de verkeerseffecten in de praktijk juist acceptabel zijn dan heeft een autoluwe Nieuwe Veerstal positieve effecten op de aantrekkelijkheid van de binnenstad.
26. De reistijd voor autoverkeer vanuit bewoners uit de aanliggende wijk wordt inderdaad iets langer. Veel bezoekers aan de bedrijven komen echter ook met de fiets of lopend, wat straks op een meer verkeersveilige manier kan. Bovendien zijn ook per auto deze winkels in veel gevallen nog het dichtstbij dan een vergelijkbare/concurrerende winkel. Er is echter niet uit te sluiten dat het

eenrichtingscarré negatieve gevolgen heeft voor de bedrijven hier. Het eenrichtingscarré is echter ook een belangrijke maatregel in het gehele VCP-plan. Er zijn mogelijk ook optimalisatiemogelijkheden om negatieve effecten te mitigeren. Deze willen wij in de nadere uitwerking samen met belanghebbenden nader onderzoeken. We vragen de gemeenteraad dan ook in te stemmen met de principes van het eenrichtingscarré, maar ruimte te laten om de definitieve inrichting verder te onderzoeken, vorm te geven en integraal af te wegen.

27. De no-regret maatregel aan de Thorbeckelaan betreft het realiseren van een aantal snelheidsremmende maatregelen bij de oversteken, zo ook het plaatselijk verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u. Hiermee is alleen plaatselijk een verkeersveiligheidswinst te behalen, en is het effect minder groot dan bij een algehele herinrichting zoals voorzien voor de lange termijn in het VCP. Het éénrichtingscarré zorgt voor een verhoging van de verkeersveiligheid op meer plekken: diverse fietsoversteken, vrijliggende fietsinfrastructuur voor de doorfietsroute tussen Bodegraven – station Gouda, een lagere snelheid en intensiteit van het autoverkeer en de vereenvoudiging van het Plesmanplein. Het feit dat deze maatregel pas in de derde tranche zit, heeft te maken met de volgordelijkheid van de maatregel. Eerst moet een groot deel van de randwegen op orde zijn voordat deze maatregel ingevoerd kan worden. Er is tijd nodig om de maatregelen aan de randwegen uit te voeren. Uiteraard had ook de gemeente deze maatregel liever eerder ingevoerd.
28. De suggestie voor het gedeeltelijk tweerichtingsverkeer maken van de Thorbeckelaan nemen wij mee als 1 van de oplossingsrichtingen om de economische negatieve effecten van het carré te mitigeren.
29. De parkeerlocatie Vossenburchkade is in de plannen bereikbaar via de stationszijde. Bij het wegrijden moet een rondje worden gereden. Het goed kunnen bereiken van een parkeerterrein/-garage is belangrijker dan het goed kunnen wegrijden. Desalniettemin kan dit een optimalisatie zijn aan het eenrichtingscarré waarbij de meeste principes van het carré in stand blijven, en mogelijke negatieve effecten van het carré kan mitigeren.
30. Alle maatregelen worden nader bekeken om de negatieve effecten te beperken, zoals eerder aangegeven in de beantwoording. Wij zijn van mening dat er nu een VCP ligt dat rijp is voor besluitvorming, zodat de kaders duidelijk zijn voor een nadere invulling met opnieuw een brede participatie.
31. Het is aan de raad om te bepalen – na de voorzet van het college - in hoeveel jaar welk bedrag beschikbaar wordt gesteld aan het realiseren van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan 2017. Met het vaststellen van het VCP zet de raad een stip aan de horizon vast, en de kaders voor het invullen van de concrete projecten om te komen tot de invulling hiervan. De eerste stap is het beschikbaar stellen van financiën voor de eerste tranche. De eerste tranche bestaat min of meer uit no-regret maatregelen die zonder meer uitgevoerd kunnen worden en er niet toe leiden dat andere ontwikkelrichtingen op slot zetten. Na monitoring en evaluatie van de eerste set aan maatregelen, en de effecten die deze maatregelen hebben op de beleidsdoelstellingen, maakt het college een voorstel op voor financiering van de 2e tranche aan maatregelen. Zo nodig wordt op basis van monitoring en evaluatie de koers richting de stip aan de horizon bijgesteld.
32. Zie antwoord bij 31. Monitoring is inderdaad belangrijk, en de besluitvorming rond het VCP is precies ook zo ingestoken. De raad beslist over de financiering voor de 1e tranche aan maatregelen, maar doet dat binnen de kaders en de visie voor de lange termijn zoals die in het VCP zijn uiteengezet. Bij de monitoring en evaluatie moet ook in ogenschouw genomen worden dat omzetfluctuaties samenhangen met een stelsel aan factoren, waaronder – maar niet alleen - bereikbaarheid. Het toewijzen van effecten aan genomen verkeersmaatregelen is hierdoor aan beperkingen en onzekerheden onderhevig. Het monitorings- en evaluatieplan zal na besluitvorming nader worden uitgewerkt in samenspraak met belanghebbenden.
33. Bij de uitwerking van maatregelen blijft de gemeente Gouda Onderneemt uiteraard betrekken.

2.11.2 Zienswijze van Roots beleidsadvies

Samenvatting
Deze zienswijze is apart opgenomen, omdat deze aanvullende informatie bovenop de zienswijze van Gouda Onderneemt bevat.

1. Indiener stelt dat de verwijzingen van het VCP naar cijfermatige onderbouwingen van de economische effecten en milieueffecten onjuist zijn, omdat op het moment dat het VCP ter inzage werd gelegd de effectenanalyse nog moest starten. Dit betekent dat het VCP ten onrechte

suggereert dat een kwalitatief inzicht in en cijfermatige onderbouwing van milieu en economische effecten een rol hebben gespeeld in de afweging van de voorstellen. Indiener verzoekt deze passages dan ook te herzien

2. Indiener onderstreept de onafhankelijkheid van het bureau Roots Beleidsadvies en de analyses en vindt het ongepast dat het VCP al vooruitloopt op de uitkomsten van de analyse. Indiener verzoekt om bij de vermelding van zijn bureau de belangrijkste bevindingen van de analyses op te nemen.
3. Indiener heeft een uitgebreide notitie opgesteld in opdracht van Gouda Onderneemt, waarvan de belangrijkste conclusies worden samengevat . Hierbij ligt de focus op de 10 maatregelpakketten:
    - Geredeneerd vanuit de afzonderlijke maatregelen zijn vooral de economische effecten van de maatregelenclusters 1 (verbeten van randweg N207 en zuid westelijke randweg) en 2 (verbeteren stedelijke randweg Van Reenensingel – Goudse Houtsingel en Goverwellesingel) positief. Maatregel 10 (verbeteren verblijfskwaliteit en groen in binnenstad, anders omgaan met parkeren) kan in potentie ook positieve spin-off genereren, maar kent tegelijkertijd belangrijke aandachtspunten.
    - De economische effecten van maatregelenclusters 3 (het nieuwe 30) ,6 (verbeteren verblijfskwaliteit Blekerssingel – Fluwelensingel) 7 (visueel versmallen Bodegraafsestraatweg) en 8 (verbeteren verblijfskwaliteit Joubertstraat – Zwarte Weg) beoordeelt Indiener als nihil.
    - De maatregelenclusters 4 en 9 leiden in potentie tot negatieve effecten, maar de risico's daarop kunnen worden gemitigeerd
    - De realisatie van maatregel 5 (Autoluwe Nieuwe Veerstal en fietsroute Rotterdamseweg - Westergouwe) wordt beoordeeld als zeer risicovol. Niet alleen kan deze maatregel de positieve effecten van maatregel 1 te niet doen, ook kan deze maatregel de bereikbaarheid van grote delen van Gouda negatief beïnvloeden. Met de realisatie van een autoluwe Nieuwe Veerstal neemt de robuustheid van de Goudse infrastructuur sterk af.
4. Uitgesplitst naar gebieden beoordeelt Indiener het VCP voor bedrijventerreinen en overig Gouda per saldo als positief. De maatregelenclusters 1 en 2 zijn essentieel voor een goede bereikbaarheid van de Goudse werklocaties en de effecten van de overige maatregelen zijn voor bedrijventerreinen en overig Gouda nihil – behoudens de effecten van het éénrichtingscarré voor de winkelstrips Van Hogendorpplein en Willem en Marialaan. Rondom de binnenstad zijn er diverse maatregelen met aandachtspunten, waarbij vooral de autoluwe Nieuwe Veerstal als zeer risicovol geldt. Daarnaast ontbeert het VCP een handelingsperspectief voor een extra parkeervoorziening, terwijl uitgevoerde parkeeronderzoeken daartoe wel aanleiding geven
5. Indiener heeft de aanbeveling om de besluitvorming primair te richten op de eerste tranche van maatregelen. Zoals duidelijk is aangegeven in de inleiding van het VCP bevat het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 de kaders voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Gouda en vormt het VCP hiervan een uitwerking. Als kaderstellend document heeft het Mobiliteitsplan een reikwijdte tot 2026. Het is passend om daarbij een uitvoeringsbesluit te nemen met diezelfde reikwijdte, oftewel 2026. Besluiten over de langere termijn zouden volgens Indiener dienen te worden genomen op basis van een helder en breed inzicht in de effecten van de getroffen maatregelen. Dit stelt een gemeenteraad ook in staat om haar kaderstellende en controlerende rol goed te vervullen.
6. Indiener pleit voor een duidelijke uitwerking van indicatoren en streefwaarden voor wat betreft het verbeteren van de zogenoemde economische bereikbaarheid van Gouda. Hierbij moet aandacht zijn voor de herkomst en bestemmingen van bezoekers en zakelijk verkeer. Beoordeel niet alleen outputs, maar ook resultaten en impacts en kijk specifiek naar de effecten van maatregelen op het bezoek aan winkelgebieden, de reistijden naar werklocaties en de mate waarin maatregelen het bestemmings- en doorgaand verkeer beïnvloeden. Op het moment dat verkeer ‘verdampt’ kan dit ook betekenen dat (potentieel) bestemmingsverkeer is ontmoedigd om haar bestemming te bezoeken. Het VCP zou dit niet moeten nastreven.
7. Indiener pleit er voor om goed na te denken over de volgorde van de uitvoering van maatregelen(clusters). Leid verkeer pas naar een bepaalde plek toe als deze plek daarvoor ook geschikt is. Dit betekent bijvoorbeeld dat na vaststelling z.s.m. de verbetering van de N207 (maatregel 1) en de realisatie van het dynamische parkeerverwijssysteem (maatregel 40) ter hand wordt genomen. En dat - in het geval monitoring en evaluatie daartoe aanleiding geven - de tweede tranche start met de uitvoering van de maatregelen 2
8. Indiener pleit voor een allocatie van budgetten die voor een impuls in het verblijfskwaliteit zorgen. Ditzelfde geldt voor het realiseren van extra parkeercapaciteit in/rondom de binnenstad. Om ervoor te zorgen dat minder verkeer daadwerkelijk de verblijfskwaliteit stimuleert, is (extra) budget voor

bijvoorbeeld het realiseren van groen, zitgelegenheden en/of andere publieke voorzieningen noodzakelijk. In het ontwerp VCP voorziet alleen maatregel 35 hierin. Ander punt betreft maatregel 41: deze sorteert al voor op realisatie van extra parkeercapaciteit in/rondom de binnenstad. Het VCP – met tijdshorizon 2042 – alloceert echter geen budget voor het realiseren van extra parkeervoorzieningen.

9. Indiener pleit voor een grote betrokkenheid van Gouda Onderneemt. De maatregelen(clusters) in het VCP zijn op hoofdlijnen uitgewerkt en vragen om een nadere uitwerking. Dit geldt niet alleen voor de 10 maatregelenclusters die in het VCP centraal staan, maar bijvoorbeeld ook voor de fietsprojecten en wijkmobiliteitsplannen die hierin zijn opgenomen. Het is waardevol om daarbij als gemeente ook (de praktijkkennis van) ondernemers te betrekken. Om goede indicatoren voor de economische bereikbaarheid in het monitorings- en evaluatieprogramma op te nemen, is betrokkenheid van Gouda Onderneemt gewenst. Op die manier kan tevens vanuit overkoepelend economisch belang worden toegezien op een succesvolle uitvoering van het VCP. Iets dat ook past bij het amendement zoals dit op 20 september 2017 door de Goudse gemeenteraad is aangenomen. Tenslotte wijst Indiener op het belang van participatie van ondernemers in de planning van werkzaamheden. Slimme planning van werkzaamheden (in laagseizoen) kan vaak veel leed voorkomen. En in het geval dat het voorkomen van nadelen voor ondernemers niet mogelijk blijkt, is nadeelcompensatie vaak een goede methode om uitvoering te stimuleren.

Reactie

1. In het VCP dat naar de raad staat, zijn de verwijzingen naar de economische onderzoeken en milieuonderzoeken en de effecten hiervan aangepast, aangevuld en zo op de juiste manier opgenomen. Het Ontwerp VCP wordt niet meer aangepast, maar is overgegaan in het VCP ten behoeve voor besluitvorming.
2. Zie antwoord 1
3. Het onderzoek is ook uitgevoerd in afstemming met de Gemeente, waarbij de gemeente heeft meebetaald. Zie ook de behandeling van de zienswijze van Gouda Onderneemt (2.11.1).
4. Maatregelclusters 1 en 2 zijn inderdaad essentieel zijn voor een goede bereikbaarheid van de Goudse werklocaties. Conform uw advies worden voor het éénrichtingscarré Thorbeckelaan mitigerende maatregelen nader overwogen, maar de principes en de voordelen van het éénrichtingscarré in stand blijven. Gedacht kan worden aan het toepassen van gedeeltelijk tweerichtingsverkeer in plaats van volledig eenrichting. Vanwege de gevoeligheid van de Nieuwe Veerstal, wordt juist voorgesteld om met een goed vooraf afgestemde pilot te werken. Op deze manier zijn verkeerskundige en economische effecten goed in beeld te brengen, waarna kan worden besloten of de Nieuwe Veerstal een definitieve invulling krijgt. In de parkeerstrategie die na het vaststellen van het VCP wordt opgesteld, wordt ook een handelingsperspectief geboden voor de uitbreiding en bouw van extra parkeergelegenheid.
5. Het voorstel is, conform het ontwerp VCP, om de uitvoering van projecten op te delen in tranches, waarbij de gemeenteraad elke keer geld beschikbaar stelt voor de eerstvolgende tranche. Deze eerstvolgende tranches worden opgesteld na monitoring en evaluatie van de vorige tranche, waarbij ook de nieuwste inzichten en ontwikkelingen (ruimtelijk, verkeerskundig en economisch) worden betrokken. Daarmee wordt min of meer voldaan aan uw aanbeveling om de besluitvorming te richten op de 1e tranche, maar wel met het licht op de lange termijn visie en de stip op de horizon die met het VCP wordt vastgesteld. Zodat binnen die visie en dat kader maatregelen uitgevoerd kunnen worden.
6. In de analyses die ten grondslag liggen aan het VCP is onderzoek gedaan met verschillende modellen op verschillende vlakken, waaronder verkeer, reistijden en koopstromen. De aanbevelingen die u doet nemen we mee als input voor het nog op te stellen monitorings- en evaluatieplan.
7. De uitvoeringsagenda van het ontwerp VCP gaf al inzicht in de volgordelijkheid van de maatregelen. Voor de duidelijkheid wordt in het definitieve VCP de volgordelijkheid verder uitgeschreven, met daarin een nadere toelichting op de randvoorwaardelijkheid tussen maatregelen.
8. In de budgetten die gealloceerd zijn voor de verschillende projecten zit de verbetering van de verblijfskwaliteit inbegrepen. Voor de binnenstad valt dit onder project 35, waarbij aangehaakt wordt op groot beheer- en onderhoud in de binnenstad van waaruit ook financiële middelen beschikbaar zijn. Voor parkeermaatregelen is een stelpost opgenomen (project 37), de exacte kosten voor parkeermaatregelen moet volgen uit de uitwerking van de parkeerstrategie die in de 1e tranche is opgenomen.

9. De gemeente blijft Gouda Onderneemt betrekken, zoals in het verleden structureel is gedaan in de vorm van een mobiliteitscommissie. Verder achten wij monitoring en evaluatie van groot belang voor een beheersbare aanpak en toets van effecten aan beleidsdoelstellingen. Bij monitoring en evaluatie moet echter ook in ogenschouw genomen worden dat er andere ontwikkelingen mee kunnen spelen die de doorstroming, economie of andere indicatoren kunnen beïnvloeden dan het VCP. Per indicator moet daar goed over nagedacht worden. Uiteraard is een verstandige en slimme fasering van maatregelen belangrijk. Indien nadelige economische effecten van het VCP voor ondernemers niet zijn te mitigeren dan kan bij onevenredig grote schade hoger dan het maatschappelijk risico onder de naam van nadeelcompensatie aanspraak gemaakt worden op vergoeding. Daarbij dient wel aannemelijk gemaakt te worden dat deze schade aantoonbaar door invoering van verkeersmaatregelen is veroorzaakt, waarbij financiële gegevens en trendmatige ontwikkelingen in de economie en branche meegenomen moeten worden.

2.11.3 Zienswijze van Lokaal Retailbelang

Samenvatting

1. Indiener dient de zienswijze in namens Lokaal Retailbelang. Dit is een samenwerkingsverband van alle brancheorganisaties uit de Nationale Winkelraad (38.000 retailers) onder MKB Nederland (170.000 leden). Die verband vertegenwoordigt retailers in de food en non-food. In het geval van het VCP: Gouda Onderneemt!, Samenwerkende Ondernemersverenigingen Gouda (SOG), Ondernemersvereniging Van Hogendorpplein e.o. en Ondernemersvereniging Stationsgebied Gouda). In deze zienswijze wordt een koppeling gelegd naar de andere zienswijzen die namens ondernemers zijn ingediend, en Indiener onderschrijft deze zienswijzen.
2. Indiener pleit ervoor dat de gemeente meer aandacht geeft aan de Ambitie Gouda Winkelstad en haar regiofunctie. Indiener vraagt de gemeente hoe in het VCP specifiek wordt voorgesorteerd op meer bezoekers en hoe dit wordt doorvertaald naar de doelgroepen. Dit conform de Winkelvisie pagina 9: "*Zowel inwoners van Gouda en de regio, als bezoekers uit binnen- en buitenland"* alsook voor mensen met een beperking ("*winkellocaties zijn goed bereikbaar en toegankelijk voor mensen met een beperking*)"? Indiener vraagt wat vanuit dit perspectief specifiek nodig is, en pleit ervoor dit in het VCP uit te werken.
3. Indiener stelt dat het VCP onduidelijk is over de wijk- en buurtcentra en dat deze duidelijkheid moet volgen bij uitwerking van wijkmobiliteitsplannen. Indiener vindt het een randvoorwaarde dat de maatregelen die worden uitgevoerd deze wijk- en buurtcentra niet hinderen en vraagt of dit meegenomen als randvoorwaarde om de dagelijkse boodschappen functie overeind te houden.
4. Indiener pleit ervoor om de economische effecten van maatregelen meetbaar te maken. Door monitoring en evalueren van effecten met als doel economische gevolgen maximaal te beperken. Winkeliers (uitzonderingen van branches die het goed deden afgelopen maanden) worstelen met lage liquiditeit om komende weken te overleven, laat staan te kunnen investeren komende jaren. Hierdoor is het extra van belang om de negatieve economische effecten van VCP maatregelen voor ondernemers maximaal te beperken. Indiener verwijst hiervoor naar de punten die in de zienswijze van Gouda Onderneemt zijn ingebracht. (nummer 2.11.1)
5. Indiener pleit voor een integraal beleid tussen winkelvisie en VCP. Indiener verwijst naar de Winkelvisie, pagina 7 waar staat: *"De gemeente streeft naar een integrale benadering van binnenstadsontwikkeling, stadsmarketing en promotie, cultuur- en erfgoedbeleid en evenementenbeleid gericht op Gouda 2022 – 750 jaar stadsrechten."* Indiener is van mening dat er beide kanten op onvoldoende vertaling is gemaakt. Indiener verwijst naar passages in de winkelvisie waarin een goede multimodale bereikbaarheid en voldoende parkeervoorzieningen voor fiets en auto als randvoorwaardelijk worden gesteld en wordt aangegeven dat de uitwerking hiervan plaatsvindt in het kader van het uitvoeringsprogramma van de mobiliteitsvisie. Indiener verwacht daarom van het VCP: helderheid over ambities ten aanzien van bereikbaarheid, parkeervoorzieningen auto en fiets, alsook fietsbereikbaarheid. Indiener concludeert dat het handelingsperspectief voor de uitvoering van een extra parkeervoorziening ontbreekt, bijvoorbeeld aan de zuidkant.
6. Indiener concludeert dat in het VCP veel wordt uitgeweid over investeren in verblijfskwaliteit, maar dat er maar 1 project (cluster 10, maatregel 35) op gericht is. Verder is vanuit VCP de algemene redenering, als er maar minder verkeer is, gaat de verblijfskwaliteit 'vanzelf' omhoog. Dit is echter de vraag.

7. Indiener concludeert dat helderheid en duidelijkheid voor de binnenstad ontbreken ten aanzien van de benodigde parkeervoorzieningen in de toekomst. Er worden onderzoeken aangekondigd, maar financiële middelen voor realisatie van extra parkeervoorzieningen ontbreken.
8. Indiener pleit voor het integraal samen laten van economie en mobiliteit op de dossiers winkelvisie, horecanota, VCP en Zero Emissie Stadslogisitiek. Hierbij vraagt Indiener extra aandacht voor de integrale benadering inzake wijkmobiliteit voor in het bijzonder het Van Hogendorpplein en andere wijken om de fijnmazige voorzieningenstructuur in de stad te houden. Hierbij wordt verwezen naar winkelvisie pagina 11.
9. Indiener pleit ervoor om ondernemersvertegenwoordigers een positie te geven in het proces, via Gouda Onderneemt en de betrokken winkeliers- of gebiedsvereniging. Dit geldt voor en tijdens de uitvoering, waarbij gebruik gemaakt wordt van praktijkkennis van ondernemers met als doel overlast ondernemers en bezoekers zoveel mogelijk te beperken. Voor de retail non-food is het vanwege de seizoensgebonden voorraad van belang om de werkzaamheden zoveel mogelijk in het laagseizoen plaats te laten vinden. Gouda Onderneemt! en de ondernemersverenigingen uit de deelgebieden verwachten via afstemming, monitoring en evaluatie met gemeente bij te kunnen sturen indien nodig. Indiener onderschrijft de zienswijze van Gouda Onderneemt: laat de gemeenteraad per tranche aan het stuur. Plus meet niet alleen de doorstroming, maar denk tevoren goed na waarop wordt gemonitord via de juiste economische indicatoren.
10. Indiener pleit voor helderheid over de regeling nadeelcompensatie voor ondernemers.

Reactie

1. De zienswijzen van Gouda Onderneemt, SOG en ondernemersverenigingen Hogendorpplein en Stationsgebied worden elders in deze nota behandeld.
2. U wijst in de zienswijze op het belang van integraliteit in het beleid en de invloed van het VCP op de realisatie van beleidsdoelen, o.a. neergelegd in de Winkelvisie en Horecanota. De ambities uit de winkelvisie zijn als volgt:
   - Gouda wil zich verder ontwikkelen als winkelstad en heeft hiervoor ambities geformuleerd voor het doen van dagelijkse boodschappen, doelgerichte inkopen en vergelijkend winkelen (funshoppen): Inwoners van Gouda kunnen voor hun dagelijkse boodschappen terecht ‘in de buurt’ in aantrekkelijke wijk- en buurtcentra die ook een sociale functie kennen. Doelgerichte aankopen kunnen door inwoners van stad en regio snel en efficiënt worden gedaan op Goudse Poort, dat een compleet cluster perifere detailhandel aanbiedt.
   - Gouda staat in 2025 bekend als stad die zich onderscheidt van andere steden omdat er voor winkelbezoekers veel te ontdekken en te beleven is. Gouda wil de kracht zoeken in diversiteit, authenticiteit, de menselijke maat, gezelligheid, verbeelding en cultuur en onderscheidend zijn ten opzichte van de andere ‘Holland Classics’ met Gouda’s unique selling points: kaas, stroopwafels en cultuurhistorie. In een unieke historische omgeving worden bezoekers steeds verrast door de combinatie van een gebied met kleinere, eigentijdse en authentieke winkels met aansluitend een gebied met de grote bekende winkels en door een divers en aantrekkelijk winkelaanbod van hoge kwaliteit, waar nieuwe concepten de ruimte krijgen. Zowel inwoners van Gouda en de regio, als bezoekers uit binnen- en buitenland besteden steeds meer in de grote en kleine winkels in de Goudse binnenstad, en combineren dit steeds vaker met een cultureel bezoek of met een ander bezoekmotief.
   - Alle winkellocaties zijn schoon, heel en veilig en prettig om in te vertoeven waardoor de consument geregeld terug komt voor een herhalingsbezoek en de inwoner van Gouda steeds meer optreedt als ambassadeur voor zijn stad.
   - De winkellocaties zijn goed bereikbaar en toegankelijk voor mensen met een beperking.

   Het koopstromenonderzoek dat is uitgevoerd door Goudappel laat een positief economisch effect zien van het VCP op de drie grote detailhandelgebieden van Gouda: de Goudse Poort, winkelcentrum Bloemendaal en de binnenstad. De ambitie van een autoluwe binnenstad draagt bij aan het realiseren van de ambitie die is neergelegd voor het recreatieve winkelen (funschoppen). Door het aantrekkelijker maken van de verblijfskwaliteit in de binnenstad, worden bezoekers meer geboeid, zodat deze langer blijven en vaker naar de binnenstad komen. Dit heeft positieve effecten op het aantal bezoekers, de bezoekduur, en daarmee de uitgaven in de binnenstad (detailhandel, horeca, cultuur, etc.).

Bureau Roots beleidsadvies heeft onderzoek gedaan naar de economische effecten van het VCP. Hierin geven zij aan dat met inachtneming van een aantal aandachtspunten, het maatregelenpakket 10 gericht op een hogere verblijfskwaliteit en groen in de binnenstad, in potentie positieve spin-off kan genereren. Ook het uitgevoerde koopstromenonderzoek door Goudappel laat een neutraal tot licht positief effect zien voor de binnenstad. De maatregelen uit het VCP hebben een klein negatief effect op de koopstromen richting binnenstad, omdat autoreistijden beperkt toenemen. Dit geldt met name voor doelgerichte functies. Echter, de verbeteringen in verblijfsklimaat, het fietsnetwerk en met name de bewegingsruimte voor de voetganger en de leefbaarheid in het centrum zorgen voor een toename van de koopstromen en een positief effect voor het winkelaanbod. Dit geldt in sterke mate voor de recreatieve sector.

Ook de ambities voor de Nieuwe Veerstal helpen mee aan het realiseren van ambities die de gemeente heeft neergelegd in de winkelvisie, maar ook ambities zoals gesteld in de gebiedsvisie “Hollandsche IJssel in zicht - Gebiedsvisie Hollandsche IJssel Gouda 2020” (juni 2008). Door de maatregelen die worden voorgesteld in het VCP wordt bijgedragen aan de uitvoering van deze visie. Deze ontwikkeling is niet alleen gericht op eigen bewoners of bezoekers uit de regio, maar omdat het gebied aantrekkelijker wordt zullen ook andere bezoekers aan Gouda of toeristen dit gebied willen bezoeken. De toegenomen aantrekkelijkheid zorgt ervoor dat het gebied uitnodigt tot het vestigen van horeca. Hierbij heeft de gemeente hoogwaardige horecaconcepten voor ogen, zoals neergelegd in de horecanota “Eten, drinken en overnachten in Gouda” (april 2018).

3. De wijkwinkelcentra vervullen in de eerste plaats een functie voor de inwoners in de wijk. Het beleid is erop gericht dat inwoners desgewenst te voet of met de fiets hun dagelijkse boodschappen kunnen doen. Wanneer inwoners hun dagelijkse inkopen met de auto doen, zullen de vervoersbewegingen binnen de wijk plaatsvinden en zullen de nu voorgestelde maatregelen in het VCP nauwelijks effect hebben op het winkelbezoek. Uitzondering hierop zijn mogelijk de winkelclusters Van Hogendorpplein en de Willem en Marialaan. Voor het Van Hogendorpplein geldt dat instelling van het éénrichtingscarré gewenning zal vragen bij alle verkeersdeelnemers. De bereikbaarheid van het van Hogendorpplein vergt in de nieuwe opzet een wat langere reistijd met de auto. De meeste ondernemingen die aan het Van Hogendorpplein gevestigd zijn, behoren tot de doelgerichte voorzieningen die op regelmatige basis bezocht worden, dat wil zeggen dat de consument een bewuste keuze maakt om (juist) deze ondernemers te bezoeken (commerciële en zakelijke dienstverlening, dagelijkse voorzieningen, horeca). Vanwege de klantenbinding aan deze specifieke ondernemers zal naar verwachting een behoorlijk deel van de consumenten bereid zijn om hiervoor een langere reistijd te accepteren. Het is echter niet uitgesloten dat met name het eenrichtingscarré negatieve effecten kan hebben voor de ondernemers bij het Van Hogendorpplein en de Willem en Marialaan. In verschillende zienswijzen zijn suggesties gedaan om het eenrichtingscarré op onderdelen aan te passen (maar de meeste hoofdprincipes in stand te laten), waarmee volgens indieners (waaronder Gouda onderneemt en Roots) negatieve economische effecten zijn te mitigeren. Het college stelt aan de raad voor om nu een principebesluit te nemen over het integrale VCP-plan inclusief de hoofdprincipes van het eenrichtingscarré, maar de nadere uitwerking van het carré nader te onderzoeken in overleg met belanghebbenden zoals omwonenden en ondernemers.
4. Bij de monitoring en evaluatie van plannen worden de economische effecten in beeld gebracht. Op dit moment is met het koopstromenonderzoek en het onderzoek van Roots al een goede basis gelegd voor de economische verwachte effecten en worden, waar kan, mitigerende maatregelen getroffen. Het VCP is een meerjarenplan waarbij maatregelen gefaseerd worden uitgevoerd. Het duurt dan ook nog even voordat de eerste effecten van het VCP worden verwacht.
5. Zie antwoord 2.
6. De gemeente investeert in de verblijfskwaliteit van de binnenstad en diverse andere plekken en straten door een nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Er wordt op dit moment een plan van aanpak opgesteld voor de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte binnenstad, in het kader van groot gepland onderhoud in de binnenstad. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar. Ook tal van andere projecten dragen bij aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, zoals de versimpeling van het Kleiwegplein, de autoluwe Nieuwe Veerstal, en de herinrichting van de Blekerssingel en Fluwelensingel. Al deze maatregelen dragen bij aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en verblijfsruimte van de binnenstad.

7. Zoals te lezen in het achtergrondrapport is onderzoek gedaan naar de huidige parkeersituatie en de kansen die er zijn om bestaande parkeercapaciteit beter te benutten. Ook met toenemende bezoekersaantallen zijn er kansen om eerst bestaande restcapaciteit beter te benutten. De Bolwerkgarage staat bijvoorbeeld nagenoeg de hele week voor een groot deel leeg. In het VCP is opgenomen om na besluitvorming van het VCP de parkeerstrategie verder uit te werken, waarin wordt onderzoeken of, wanneer en waar extra parkeerplaatsen nodig zijn. In de uitvoeringsagenda is bij maatregel 37 een stelpost opgenomen voor parkeeroplossingen. De exacte kosten voor eventuele parkeermaatregelen dienen nadere bepaald te worden.
8. Zie antwoord 2. Aanvullend daarop zijn zero emissie stadslogistiek en het VCP integraal bekeken en liggen hier meekoppelkansen voor een gecombineerd handhavingssysteem voor de binnenstad.
9. Monitoring achten wij ook van belang. Hierbij moet echter ook in ogenschouw genomen worden dat omzetfluctuaties samenhangen met een stelsel aan factoren, waaronder bereikbaarheid. Het toewijzen van effecten aan genomen verkeersmaatregelen is hierdoor aan beperkingen en onzekerheden onderhevig. Het onderzoek van Roots Beleidsadvies naar de economische effectenanalyse kan wat ons betreft het uitgangspunt zijn voor de gezamenlijke Monitoring.
10. In het VCP is een paragraaf opgenomen over de nadeelcompensatie voor ondernemers. Uit koopstroomberekeningen blijkt dat het VCP positieve economische effecten heeft voor de grote winkelgebieden van Gouda. Daarnaast wordt in de nadere uitwerking gekeken hoe eventuele andere nadelige effecten gemitigeerd kunnen worden. Niet uitgesloten kan worden dat het VCP negatieve effecten kan hebben op de ondernemers van het Van Hogendorpplein. Indien na invoering van maatregelen blijkt dat bedrijven onevenredig schade ondervinden hoger dan het maatschappelijk risico, dan kan onder de naam van nadeelcompensatie aanspraak gemaakt worden op vergoeding.

2.11.4 Zienswijze van een bewoner uit Gouda

Samenvatting

1. Indiener heeft de twee webinars bekeken en staat versteld. Indiener is afhankelijk van de auto en werkbus, want Indiener werkt buiten Gouda. De reistijd zal door het VCP met 15 minuten toenemen, dus moet Indiener nog eerder van huis en komt later thuis. Automobilisten betalen veel wegen- en aanschafbelasting. Dit is oneerlijk ten opzichte van fietsers, die geen belasting betalen en overal mogen komen. En die rijden door rood, over voetpaden, tegen het verkeer in. Dit zonder licht en geen APK verplichting. Indiener voelt dat hij nu schuldig wordt gevonden, want de fietsers die niet meebetalen aan de wegen, profiteren wel van de belastingbetalende automobilist.
2. Volgens Indiener zijn de vragen tijdens de webinar niet goed beantwoord.
3. De Indiener vindt het een goed idee dat in het centrum van Gouda straks elektrische auto’s mogen komen, maar vraagt zich af of het elektriciteitsnetwerk dit wel aan kan met alle laadpalen.
4. Indiener zit zelf in wijkteam Oost, maar is helaas niet betrokken geweest of geïnformeerd. De voorzitter van het wijkteam heeft wel iets over verteld maar die is “uitgewerkt”.
5. Indiener pleit ervoor om de Graaf Jan van Nassauschool te verhuizen naar de buitenkant van Gouda, want deze school veroorzaakt veel verkeersoverlast omdat er veel kinderen met de auto worden gebracht vanuit omliggende dorpen. Indiener vindt het jammer dat de locatie in de Oosterwei niet gebruikt is voor het verhuizen van de Nassauschool.

Reactie

1. De maximum extra reistijd van het VCP is circa 5 minuten en alle bestemmingen zijn nog met de auto bereikbaar. De keuze of een fietser ook wegenbelasting zou moeten betalen, is een die op landelijk niveau moet spelen.
2. Alle vragen die tijdens de webinars zijn gesteld, zijn van een antwoord voorzien door middel van een Q&A. Deze Q&A heeft iedereen die zich in heeft geschreven voor de webinars ontvangen, en is op de gemeentelijke website gezet. Of de vragen inhoudelijk gezien voldoende beantwoord zijn, is een andere vraag. Daarvoor is het mogelijk een zienswijze in te dienen, zoals u nu ook doet.
3. Met het VCP wordt niet ingezet op een selectieve toegang van alleen elektrische voertuigen in de binnenstad. Dit geldt alleen voor logistiek verkeer (bestelbussen en vrachtwagens). De laadinfrastructuur moet inderdaad op orde zijn om de vraag naar elektriciteit aan te kunnen.
4. Spijtig dat u onvoldoende bent aangehaakt om uw mening te geven. Goed dat u dat nu wel kunt door middel van deze zienswijze.

5. De visie van het verplaatsen van scholen is geregeld in het schoolhuisvestingsplan van de gemeente, en valt buiten de scope van dit VCP.

2.11.5 Zienswijze van bewoners van de Crabethstraat

Samenvatting

1. Indiener vindt het begrijpelijk dat het doorgaand verkeer zoveel mogelijk beperkt moet worden maar hebben bedenkingen tegen het afsluiten van twee doorgaande wegen hiervoor (Nieuwe Veerstal en Kattensingel), zo ook het eenrichtingsverkeer maken van de Thorbeckelaan. De reden hiervoor is dat volgens de Indieners bewoners die soms ook met de auto door de stad willen rijden, letterlijk vast komen te staan. Ook worden andere wegen extra belast, omdat weggebruikers andere routes gaan zoeken in plaats van via de randweg te rijden.
2. Indiener stelt dat het beter is om 30 km/u in te voeren om zo doorgaand verkeer te ontmoedigen. Hierdoor kiest de automobilist sneller voor de randwegen
3. Indiener stelt dat door het verdwijnen van 26 parkeerplaatsen door de nieuwe inrichting van het zuidelijke stationsgebied, de parkeerdruk in het omliggende gebied is toegenomen. In de presentatie van het VCP werd aangegeven om bezoekers zoveel mogelijk naar de parkeergarages en parkeergebieden te sturen. Indiener stelt dat zolang er dichterbij tegen betaling ook kan worden geparkeerd, dat voor sommige bezoekers de voorkeur zal hebben. Indiener pleit er voor dat er enkele plekken voor betaald parkeren komen voor bezoekers (oude situatie) en de andere parkeerplekken te reserveren voor de vergunninghouders.

Reactie

1. Bedankt voor uw zienswijze en het onderschrijven van de ambitie om doorgaand verkeer zoveel mogelijk te beperken ten gunste van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Zonder sturende verkeerscirculatiemaatregelen is het – mede door de wegenstructuur van Gouda – niet goed mogelijk gebleken om enkel met 30 km/u verkeer te stimuleren de randwegen te gebruiken. Uit berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat nog steeds veel weggebruikers via de wegen door de woonwijken dwars door Gouda heen blijven rijden. Door de sturende maatregelen zal het verkeer via andere routes gaan rijden, met name via de randwegen, waar we maatregelen treffen om de doorstroming te verbeteren en extra autoverkeer op een veilige manier op kunnen vangen. Bij invoering van maatregelen wordt ook een uitgebreid monitorings- en evaluatieplan opgesteld, waarbij mogelijke sluiproutes worden gemonitord. Zo nodig worden de plannen bijgestuurd.
2. De gemeente stelt inderdaad voor om op diverse wegen 30 km/u in te voeren en de inrichting daar op aan te passen. Desondanks zorgt dit nog niet voor de gewenste verkeerseffecten zo blijkt uit doorrekeningen met het verkeersmodel. Om substantiële leefbaarheidswinst te halen zijn sturende maatregelen nodig om het verkeer te stimuleren meer via de randwegen te rijden.
3. Dank voor uw suggestie voor de parkeerstrategie. Dit nemen we mee naar de verdere uitwerking van de parkeerstrategie. De afstand tussen de parkeerlocatie en uiteindelijke bestemming speelt inderdaad een belangrijke rol in de parkeerlocatiekeuze. In het plan voor de binnenstad blijven er mogelijkheden voor bezoekers om in de binnenstad te parkeren, wat voor verschillende winkels en bedrijven in de binnenstad belangrijk is voor hun klandizie. Hoe precies omgegaan moet worden met het toekennen van parkeerplaatsen aan bezoekers of vergunninghouders is voor nadere uitwerking van de parkeerstrategie. Wat we wel zien is dat de parkeerdruk in de binnenstad ’s nachts het hoogste is en er dan met name vergunninghouders geparkeerd staan, voor een optimaal gebruik van parkeerplaatsen is dubbel gebruik effectief.

2.11.6 Zienswijze van wijkteam Plaswijck

Samenvatting

1. Indiener baseert zijn zienswijze op vele signalen vanuit de wijk, de bevindingen van eigen verkeerskundigen en de vele, goede en onafhankelijke verkeersonderzoeken die de laatste jaren door de gemeente, Sweco en Goudappel zijn uitgevoerd. Bewonersorganisatie/wijkteam Plaswijck richt zich op het verbeteren van de leefbaarheid en leefomgeving van stad en wijk. Dit doet zij met een zakelijke en neutrale insteek. Insteek is ook gericht op een structurele, stadsbrede en regionale aanpak van de verkeersproblemen.

2. Indiener wil de gemeente complimenteren met het gevolgde inspraakproces. De voorzitter van de Denktank, de ambtenaren van de gemeente Gouda en de verkeerskundigen van het verkeersbureau hebben bewoners en bedrijfsleven uitgebreid en diepgaand meegenomen in hun beschouwingen en analyses. Deze benadering is een positieve ontwikkeling. Indiener heeft de inspraaksessies als constructief ervaren en van hoge kwaliteit. In de Denktank waren er open discussies, gedegen analyses en alle ruimte voor een inhoudelijke inbreng. De meeste deelnemers hebben bijgedragen aan de benodigde inhoudelijke discussie. Een suggestie is om bij volgende inspraaksessies meer te letten op de vertegenwoordiging van de deelnemers en het draagvlak van de inbreng.
3. Indiener geeft ook complimenten voor de eindfase van de realisatie van schoolzones in de wijk voor verkeersveiligheid voor kinderen. Al meer dan acht jaar loopt dit project. Destijds heeft Indiener dit als wijkproject opgestart waaraan nog een groot deel van ons wijkbudget is bijgedragen. Indiener heeft onder andere ook enquêtes gehouden onder ouders en kinderen. Destijds in 2017 heeft de gemeenteraad unaniem een motie aangenomen over de realisatie van schoolzones in de wijk en in heel Gouda. Samen met de directies van de basisscholen Beversluis, Carrousel, Cirkel, Plaswijckschool, Ridderslag en Vlot is samen met de gemeente gewerkt een veiliger verkeerssituatie voor schoolgaande kinderen. Basisscholen, ouders van schoolgaande kinderen, wijkbewoners en Indiener zijn zeer content dat de realisatie haar beslag krijgt.
4. Indiener geeft complimenten voor de aanpak van structurele verkeersknelpunten. Indiener geeft aan dat het niet zijn oordeel is om een oordeel te geven over bijvoorbeeld het autoluw maken van de binnenstad, want dat is een beleidspolitieke keuze. Wat Indiener wel constateert is dat bij dit VCP is gekozen voor én een diepgaande beschouwing én een aanpak van dieperliggende verkeersproblemen. Als belangrijk pluspunt van dit VCP ziet Indiener dat de gemeente nu serieus werk gaan maken van de regionale aanpak van het doorgaande regionale verkeer. In samenhang daarmee staat een betere benutting en doorstromen van de belangrijkste verkeersaders c.q. de stadsring in Gouda centraal, zoals van de Burgemeester van Reenensingel. Deze standpunten verwoordt Indiener al zeer lang.
5. Indiener stelt dat Regionaal sluipverkeer door de stad moet – en kan, zo blijkt – regionaal worden afgewikkeld om de druk op het verkeerswegennet in Gouda beperkt te houden. In onderzoeken in 2019 en 2020 staat dat de percentages doorgaand regionaal verkeer door Gouda, dat dus hier eigenlijk geen bestemming heeft maar wel voor veel verkeersoverlast zorgt, variëren van 20 tot 50%, afhankelijk van de berekeningsmethodiek. Dit sluipverkeer door de stad moet (en zo blijkt kan ook) regionaal worden afgewikkeld. Dat betekent onder andere een fors mindere belasting voor de hele oostas Joubertstraat – Bodegraafsestraatweg. Er ligt hier ook een belangrijke rol voor de Zuidwestelijke Randweg. Dit is eveneens van belang gezien de toekomstige ruimtelijke ordeningsontwikkelingen in Zuidplas en in Westergouwe. De benodigde regionale aanpak vraagt om een goede regionale afstemming met omliggende gemeentes en provincie. Belangrijk is dat de gemeente Gouda alert is in dit regionaal verkeersoverleg.
6. Indiener heeft vooral gepleit In samenhang met het vorige punt voor een betere benutting en doorstroming op de Van Reenensingel, inclusief een goede afstemming met de kruispunten Goudse Poort / A12 (een belangrijk kruispunt), de kruispunten met de Ridder van Catsweg en Plaswijckweg en met het fietspad Bloemendaalseweg. Dit standpunt is al vele jaren een speerpunt van ons. Indiener ziet het daarom als zeer positief dat dit concept VCP de stadsring versterkt. De Burgemeester van Reenensingel kan en moet meer stadsverkeer gaan opvangen. Indiener heeft gevraagd of de capaciteit inderdaad dan toereikend is. Uit de onderzoeken van de gemeente en het verkeerskundig bureau blijkt dat met een aantal maatregelen de benodigde verkeersafwikkeling mogelijk is. Blijvende monitoring door de gemeente is evenwel zinvol.
7. Indiener pleit ervoor dat de invulling van de maatregelen goed wordt afgestemd met belanghebbenden, zoals wijkbewoners, en dat gekeken wordt naar extra geluidsschermen op bepaalde delen van de Van Reenensingel.
8. Indiener wil als aandachtspunt bij de uitvoering van het VCP meegeven dat deze plannen de afgelopen vijftien jaar vaker op de agenda hebben gestaan. Vaak echter bleken bijvoorbeeld de beschikbare financiële middelen een probleem te zijn. Een punt van aandacht dus bij de uitvoering van het VCP.
9. Indiener wijst erop dat het VCP het belang van een goede doorstroming op de stadsring benadrukt. Dat betekent een betere benutting en doorstroming op de Burgemeester van Reenensingel. Tegelijk pleit het VCP voor meer aandacht voor fietsers, fietsverbindingen en fietsveiligheid. Dat betekent weer voorrang voor een belangrijk fietspad door stad en wijk, namelijk de Bloemendaalseweg. Beide standpunten zijn als positief te waarderen. Maar wat als beide wegen elkaar kruisen, en beiden zijn

als hoofdstructuur voor resp. auto en fiets aangewezen, wie krijgt er dan voorrang? Het lijkt Indiener verstandig als bij de kruising Burgemeester van Reenensingel en de Bloemendaalseweg de afstelling van de verkeerslichten wordt verbeterd en volledig verkeersafhankelijk wordt gemaakt, dus groen voor fietsers als er door een fietser op de knop wordt gedrukt en niet dat automatisch om de zoveel tijd automatisch het licht voor fietsers op groen gaat.

10. Indiener stelt dat de Tweede Kamer wil in beginsel binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur. Het VCP Gouda heeft dit uitgangspunt overgenomen. Er zijn relatief veel reacties van bewoners hierover en die variëren van zeer sceptisch tot en met zeer positief. Een verlaging van de maximumsnelheid kan alleen het verkeer veiliger maken als alle deelnemers zich hieraan houden. Dit is zeker een aandachtspunt, eigenlijk zorgpunt, bij de implementatie van het VCP.
11. Indiener vindt het deel van het concept VCP dat gaat over de toekomst van het openbaar vervoer het minst geslaagde. Bij enkele genoemde maatregelen zet indiener zelfs vraagtekens. Indiener begrijpt dat er nog studies en (regionale) onderzoeken lopen. Indiener adviseert de gemeente om deze onderzoeken nader uit te werken en intensiever af te stemmen met regionale en stedelijke partijen. Verder verzoekt indiener de gemeente om met name onderzoek te doen naar de organisatie van het maatwerkvervoer en vrijwilligersvervoer voor specifieke (kwetsbare) doelgroepen op regionaal en stedelijk niveau. Indiener is van mening dat de inzet van gemeenschapsgeld op dit thema effectiever en efficiënter kan.
12. Indiener stelt dat dit niet het eerste mobiliteitsplan is dat wij meemaken. Mede gezien eerdere ervaringen lijkt het Indiener zinvol om bij de uitvoering van dit VCP te kiezen voor een geplande en gefaseerde uitvoering. Daarbij speelt mee dat in het VCP staat dat het gehele pakket aan maatregelen samenhangend van karakter is en dus als één geheel uitgevoerd zal (moeten) worden. Gezien de complexiteit en de kosten van het VCP is het belangrijk dat de gemeente de uitvoering goed monitort, zodat zij waar nodig tijdig kan bijsturen.
13. Indiener stelt dat de insteek van deze zienswijze is niet alleen gericht geweest op de verkeersknelpunten in de wijk Plaswijck. Ook heeft Indiener doelbewust de nadruk gelegd op de aanpak van al lang bestaande structurele verkeersproblemen voor de hele stad. Dat gaat over het tegengaan van het doorgaande regionale verkeer door de stad en over een betere benutting en doorstroming van de stadsring. Er zijn bovendien hiernaar de afgelopen jaren vele en goede verkeersonderzoeken uitgevoerd. Ook zijn al veel oplossingsrichtingen benoemd en uitgewerkt. Verder zijn er, mede op verzoek van deelnemers aan de Denktank, veel extra goede onderzoeken uitgevoerd op verschillende deelonderwerpen. Er zijn als altijd nog enkele zaken die verdere analyse en overleg behoeven. Maar de vele onderzoeken zijn gedegen en duidelijk in de conclusies. De focus kan wat Indiener betreft dan ook nu gaan liggen op de uitvoering van alle plannen.
14. Indiener stelt dat het VCP verschillende afwegingscriteria benoemt bij de gemaakte afwegingen en keuzes. Het gaat dan om zaken als economie, bereikbaarheid, duurzaamheid, enz. Indiener wil graag benadrukken dat bewoners vooral verkeersveiligheid een van de belangrijkste leefbaarheidsthema's is. Het gaat dan niet alleen om de objectieve verkeersveiligheid, maar ook om de subjectieve verkeersveiligheid. Bij alle zaken die het VCP behandelt en die Indiener in deze zienswijze benoemt mag dit punt niet onderbelicht blijven.

Reactie

1. Wij willen indiener bedanken voor alle inspanningen die hij vrijwillig voor Plaswijck doet en de wijze waarop de participatie met het wijkteam is geregeld rondom het VCP
2. Bedankt voor uw positieve zienswijze. Wij hebben ook gemerkt tijdens het participatieproces dat het Denktankleden hier wisselend in zaten en dit is een aandachtspunt voor de volgende keer.
3. Wij zijn blij dat het project schoolzones na al die jaren eindelijk zijn beslag krijgt, waardoor de verkeersveiligheid rondom de scholen wordt verbeterd.
4. In het VCP komen alle inzichten van de afgelopen jaren samen. Inzichten uit onderzoeken, berekeningen, ruimtelijke ontwikkelingen en hun impact. Het college kijkt uit naar een realisatie van de maatregelen van het VCP
5. De gemeente blijft zich inzetten om als regionale partner de belangen van de gemeente te behartigen. Hierbij is de gemeente altijd op zoek naar een win-win situatie, zowel voor de regio als voor de eigen gemeente.
6. Een drager van het VCP zijn inderdaad de stedelijke randwegen. Die moeten goed functioneren zowel qua doorstroming, als qua oversteekbaarheid en verkeersveiligheid
7. Alle maatregelen uit het VCP worden verder uitgewerkt in afstemming met betrokkenen. Uit de geluidsberekeningen blijkt dat bepaalde woningen aan de Van Reenensingel te maken krijgen met

een extra geluidsbelasting van meer dan 1,5 dB. Hiervoor is het nodig om maatregelen te treffen, sowieso in de vorm van stiller asfalt maar wellicht ook geluidsschermen en gevelaanpassingen.
8. Het college vertrouwt er op dit keer wel door te kunnen pakken.
9. Dank voor de suggestie. Bij de uitwerking van de maatregelen op de Burgemeester van Reenensingel gaan wij nader bepalen wat de beste instellingen zijn om een balans te krijgen tussen oversteekbaarheid en doorstroming,
10. Het VCP voorziet in een herinrichting van nieuwe 30 km/u wegen, waarbij de nieuwste inzichten rond “het nieuwe 30” worden gebruikt. Het gaat om elementen die bijdragen aan een lagere snelheid van het autoverkeer. Tegelijkertijd is het goed om te beseffen dat het grootste deel van de mensen die over de Plaswijckweg rijden bewoners zelf zijn.
11. De gemeente heeft een wensbeeld voor het openbaar vervoer opgesteld, en vervolgens in samenspraak met de provincie en Arriva onderzoek gedaan naar toekomstbestendig busvervoer in Gouda. Verschillende optimalisaties voor het busnetwerk zijn aan het licht gekomen en de effecten van het VCP zijn in beeld gebracht. De link naar dit onderzoek staat op de laatste pagina van het technische achtergronddocument. Mogelijke verbeteringen van het maatwerk- en vrijwilligersvervoer heeft continu de aandacht.
12. Het VCP kent een gefaseerde uitvoering (tranches) van maatregelen die logischerwijs achter elkaar moeten volgen om maximaal effect te hebben, Tijdens elke tranche monitoren wij de verkeerssituatie, maar ook andere effecten zoals economische effecten en milieu. Elke tranche wordt afgesloten met een evaluatiemoment en een voorstel voor een nieuwe serie aan maatregelen in de volgende tranche. Op deze manier werken wij stap voor stap naar het gewenste einddoel, en zijn tussentijd correcties mogelijk als blijkt dat maatregelen andere effecten hebben, of de veranderende samenleving een koerswijzing vraagt.
13. Dit onderstrepen wij.
14. Het college onderstreept dat verkeersveiligheid een erg belangrijk criterium is Voor elke maatregel geldt dat deze bij moet dragen aan de verhoging van de verkeersveiligheid.

2.11.7 Zienswijze van 16 bewoners van de Peperstraat (8 adressen)

Samenvatting

1. Indieners stellen dat het VCP veel mooier gepresenteerd wordt dan in werkelijkheid te realiseren valt, de kosten ver boven de financiële baten uit zullen stijgen en niet in de laatste plaats het woongenot van de binnenstadbewoners die er moeten leven niet ten goede zal komen. Indieners pleiten ervoor om het VCP per direct op geen enkele manier navolging te geven, waarbij Indieners opmerken dat de gemeente haar energie moet steken in probleemthematieken die zij reeds kent op andere gebieden.
2. Indieners stellen dat door het verdwijnen van 45 parkeerplaatsen aan de Veerstal en IJsselkade omwonenden veel verder wel moeten parkeren, dat leidt tot verhoogde parkeerdruk in aangrenzende straten en verder lopen van/naar de auto. De beeldvorming die tijdens het webinar gegeven is, over de hoeveelheid vrije parkeerplaatsen is volstrekt onjuist. Parkeren aan de zuidzijde is nu al een dagelijkse frustratie.
3. Indieners vrezen voor een toenemende onveiligheid voor met name vrouwen op straat die verder moeten lopen als gevolg van het VCP
4. Indieners stellen dat bezoekers die de IJsselkade zou moeten trekken met name lokale wandelaars en fietsers zijn. Toeristen van buiten de stad zijn niet bereid zo'n eind te lopen vanaf parkeerplaatsen Bolwerk of Klein Amerika. Indieners vinden het plan voor de IJsselkade ook veel te kostbaar. Indieners vinden de poging van de gemeente om toeristen te trekken door horeca te vestigen op de locatie een omgekeerde werkelijkheid en onacceptabel.
5. Indieners hebben de ervaring dat met horeca die voorheen aan de Nieuwe Veerstal zat gepaard ging met enorme hinder: flinke geluidsoverlast, een chaos aan mensen en fietsen voor de deur, er werd geürineerd in portieken, de straat was bezaaid met peuken en andere rommel. Het leefklimaat van de binnenstadbewoner rond deze plekken is het verleden zwaar geschaad. Horeca in dit gebied is dus geen alternatief en volgens Indieners onacceptabel.
6. Indieners vinden het uitermate onverstandig voor een stad die het water letterlijk aan de lippen staat, zoveel geld uit te geven aan plannen die onbetaalbaar zijn en waar tevens geen budget voor is. En waarvan het overduidelijk is dat ze niet gedragen worden door de bevolking die er moet wonen en leven. Indieners zijn fel tegen uitgaven op het gebied van verkeer, als het geld er niet is, en er

bezuinigingen zijn op thema's die er daadwerkelijk toe doen, of het verhogen van gemeentelijke belastingen. Volgens Indieners zijn er geen directe aanleidingen om een drastisch en onhaalbaar plan als het VCP te effectueren.
7. Indieners ontvangen graag per omgaande, in het kader van de WOB, alle direct en indirecte gemaakte kosten rondom dit thema, gerekend vanaf het raadsvoorstel – mobiliteitsplan 2017 tot nu.
8. Indieners stellen dat bewoners door het VCP meer autokilometers gaan maken, wat voor het milieu en leefomgeving van de binnenstad geen goed is. De stelling van de gemeente om bij uitzondering op het autoluw maken van de binnenstad ondernemers, vaste leveranciers en incidentele leveranciers vergunning te geven om toch door de binnenstad te rijden maakt de onzinnige tegenstelling in haar plannen pijnlijk duidelijk. Vrachtwagenbewegingen zijn een doorn in het oog van de gemeente gelet op de uitstoot voor het milieu, echter de aangegeven ontheffingen voor dezelfde verzameling voertuigen leidt tot een netto nul effect.
9. Indieners stellen dat het niet reëel is te verwachten dat nieuwe bewoners van de binnenstad bereid zijn om het zonder parkeervergunning te stellen. De aantrekkelijkheid om hier te wonen wordt te niet gedaan. De verkoopbaarheid en de waarde van de huizen zal dalen. Indieners stellen dat binnenstadbewoners op basis van verworven recht niet gekort moeten worden in hun vergunningen.
10. Indieners eisen dat alle betreffende bewoners worden uitgenodigd voor een raadgevend referendum.

Reactie

1. Wij betreuren het dat u op geen enkele manier vertrouwen heeft in het VCP. Voor het college is niets doen geen optie, omdat hiermee de bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en economie verder onder druk komen te staan. En dit wordt onderschreven door iedereen die betrokken is geweest in het participatieproces.
2. Het parkeren rond de zuidkant van de binnenstad is onderdeel van de parkeerstrategie die samen met bewoners en ondernemers wordt uitgewerkt. Hieronder valt ook het onderdeel loopafstand.
3. Zie antwoord 2
4. Het opwaarderen van de zuidelijke entree van de binnenstad en het inzetten op een betere benutting van de bijzondere kwaliteiten van de ligging aan het water is een bekende beleidswens van de gemeente Gouda. Dit is onder andere neergelegd in de gebiedsvisie “Hollandsche IJssel in zicht - Gebiedsvisie Hollandsche IJssel Gouda 2020” (juni 2008). Door de maatregelen die worden voorgesteld in het VCP wordt bijgedragen aan de uitvoering van deze visie. Deze ontwikkeling is niet alleen gericht op eigen bewoners of bezoekers uit de regio, maar omdat het gebied aantrekkelijker wordt zullen ook andere bezoekers aan Gouda of toeristen dit gebied willen bezoeken. De toegenomen aantrekkelijkheid zorgt ervoor dat het gebied uitnodigt tot het vestigen van horeca. Hierbij heeft de gemeente hoogwaardige horecaconcepten voor ogen, zoals neergelegd in de horecanota “Eten, drinken en overnachten in Gouda” (april 2018). Het publiek dat hiermee getrokken wordt zal naar verwachting niet voor de door u geschetste overlast zorgen.
5. Zie antwoord 4.
6. Dit is een politieke afweging. In het VCP is aangetoond dat niets doen gaan optie is.
7. Hiervoor verwijzen wij u naar de openbare stukken van de begroting / jaarrekening van de gemeente Gouda waarin deze kosten zijn geraamd c.q. daadwerkelijk uitgegeven.
8. Op 14 april 2021 heeft de gemeenteraad een principebesluit genomen om een zero emissie zone voor stadslogistiek in te stellen voor de binnenstad. Dat betekent dat per 1 januari 2025 geen bestelauto's en vrachtwagens met emissie in de binnenstad mogen rijden. Dit wordt gehandhaafd met camera's.
9. Het hebben van een parkeervergunning- of plaats is geen recht dat men heeft en altijd dient te behouden. Daarnaast hangen de waarde en verkoopbaarheid van een woning van veel meer zaken af dan de mogelijke beschikbaarheid van een parkeervergunning. Er zullen ook potentiële kopers zijn die prijs stellen op een veilige en groene woonomgeving met minder parkeeroverlast en vervuiling. En die gebruik maken van de vele alternatieven die er zijn voor het bezit van een eigen auto. Zie ook zienswijze 2.10.2, antwoord 4.
10. De gemeenteraad en college zijn een gekozen volksvertegenwoordiging. Uit het coalitieakkoord volgt een collegeprogramma waarin ook doelstellingen en ambities staan op het gebied van verkeer, waar het VCP een invulling van is. Het college heeft ingestemd met dit ontwerp VCP, nadat een intensief participatieproces met wijkteamvertegenwoordigers, belangengroepen en ondernemers is doorlopen. Het houden van een referendum is dan niet meer aan de orde.

2.11.8 Zienswijze van bestuur VVE de Riddervelden

Samenvatting

1. Indiener heeft al jaren aandacht gevraagd voor de lastige en onveilige verkeerssituatie rond de Ronsseweg-Oost en vooral met de kruising met de Bleulandweg, en ziet weinig terug van de eigen visie in het ontwerp VCP
2. Sinds 2013 is door de toenemende bewonersaantallen (door bouw zes appartementencomplexen), in combinatie met de scholen, kantoren, verpleeghuis en diverse andere voorzieningen het verkeer erg toegenomen op de Ronsseweg Oost. Dit verkeer moet door het de huidige eenrichtingsverkeer Ronsseweg-West allemaal bij oost eruit. Hierbij wordt de druk op de kruising met de Bleulandweg groot, mede omdat de uitgang dichtbij de verkeerslichten van de Ridder van Catsweg is gesitueerd. Bovendien ligt de uitgang tegenover de inrit van het parkeerterrein van het Groene Hart ziekenhuis, wat eveneens zorgt voor een flink aantal verkeersbewegingen. Fietsers komen vaak in de knel en maken noodgedwongen gebruik van het trottoir, wat weer leidt tot riskante situaties voor voetgangers. De Ronsseweg-Oost is te smal voor al dat verkeer.
3. Indiener pleit voor het instellen van eenrichtingverkeer op de Ronsseweg-Oost vanaf de Bleulandweg. Het verkeer moet dan via Ronsseweg-West uitrijden. Het kruispunt met de Bleulandweg/Büchnerweg moet hiervoor worden aangepast (verkeerslichten?). Eenrichtingverkeer in andere richting zou ook kunnen, maar de vraag is of het kruispunt tegenover het GHZ hiervoor beter geschikt te maken is.
4. Indiener pleit voor de aanleg van een fietspad/fietsstrook op de Ronseweg-Oost, aansluitend op het fietspad richting station (Hazepad). Dit fietspad sluit tevens aan op de beoogde veiliger oversteek van de Bleulandweg.
5. Als er geen mogelijkheden zijn tot instellen van eenrichtingverkeer, pleit Indiener voor de verbreding van de weg door de parkeerhavens evenwijdig aan het wegdek aan te leggen, eventueel in combinatie met een geringe versmalling van het vrij brede trottoir aan deze kant. Zo ontstaat de mogelijkheid tot aanleg van het bovengenoemde fietspad.
6. Indiener pleit voor het dwingend leiden van automobilisten die het Groene Hart Ziekenhuis bezoeken naar de ingang aan de Büchnerweg. Dat leidt onmiddellijk tot minder verkeersbewegingen tegenover de Ronsseweg-Oost. Het plan is om ter hoogte van het ziekenhuis een tweerichtingsverkeer fietspad aan te leggen. Dat zal dan een stuk veiliger zijn, omdat auto's (behalve de ambulances) niet langer dit fietspad en het trottoir moeten doorkruisen. Een minder ingrijpende oplossing is om alleen parkerende automobilisten vanaf de Dreef dwingend naar de inritten aan de Büchnerweg te leiden.
7. Indiener pleit ervoor om deze opties samen met de verkeersdeskundigen en vertegenwoordigers van de wijk en het ziekenhuis te onderzoeken.

Reactie

1. De problematiek rond de Ronsseweg – Bleulandweg is ons bekend en ook opgenomen in het VCP. Met de fietsersbond en Groene Hart ziekenhuis zijn al oplossingsrichtingen verkend, die een vervolg moeten krijgen na vaststellen van het VCP. Twee benodigde kaders hiervoor zijn opgenomen in het VCP. De Bleulandweg tussen de Statensingel en Groene Hart ziekenhuis wordt een 30 km/u weg (i.p.v. 50 km/u) en de hoofdfietsroute vanaf de Ridder van Catsweg naar het station Gouda over de Ronsseweg-Oost is vastgelegd. In de projectenlijst staat op nummer 15 het volgende project: Bleulandweg, herinrichting van wegvak ter hoogte van ziekenhuis, aanpassing kruispunt met Ronsseweg, ten behoeve van verbeteren fietsoversteek en bushalte, mogelijk aanpassing rijrichtingen Ronsseweg.
2. Zie antwoord 1
3. Dit zou één van de oplossingsrichtingen kunnen zijn, die nader met elkaar moeten worden besproken
4. Dit in combinatie met het afsluiten van Ronsseweg-oost van de Bleulandweg geeft een goede verbetering voor de fietsers.
5. Dit zou één van de oplossingsrichtingen kunnen zijn, die nader met elkaar moeten worden besproken
6. Dit zou één van de oplossingsrichtingen kunnen zijn, die nader met elkaar moeten worden besproken
7. Deze opties gaan wij zeker met de betrokkenen bespreken na vaststelling van het VCP.

2.11.9 Zienswijze van een bewoner van de Middenmolenlaan

Samenvatting

1. Indiener heeft bezwaren tegen de gekozen route voor vrachtverkeer door de Middenmolenlaan. Sinds de komst van twee extra supermarkten is het drukker geworden op de Middenmolenlaan qua zwaar vrachtverkeer, terwijl deze weg daar niet geschikt voor. De weg maakt onderdeel uit van een woonwijk.
2. Indiener stelt dat het bevoorradingsverkeer vanaf de Goverwellesingel, langs het winkelcentrum, via de Sportlaan en beide andere supermarkten via de Joubertlaan de wijk weer kan verlaten (en andersom). Dit is een overzichtelijke route, zo min mogelijk door straten waar aan beide zijden gewoond wordt.
3. Indiener stelt dat de Middenmolenlaan verzwarende omstandigheden zijn t.o.v. de alternatieve route: aan beide zijden bebouwd, slingers in de weg, aanwezigheid vluchtheuvels en oversteekplaatsen, en de aanwezigheid van scholen met kiss&ride zone met overstekende kinderen. Het is een doorgaande route vanuit het station, langs het winkelcentrum, sporthal de Zebra, naar het groene achterland met kinderboerderij, etc. Verder is er in de wijk sprake van een stevig parkeerprobleem en wordt er niet gehandhaafd op wild parkeren. In de ochtend, maar ook overdag staan auto's her en der op de inritten van woonerven geparkeerd wat de situatie bij oversteken nog gevaarlijker maakt.
4. Indiener geeft dat Dirk van de Broek ook stelt dat de route via de Middenmolenlaan eigenlijk te gevaarlijk is voor chauffeurs, maar dit niet voorkomen kan worden omdat er geen vaste chauffeurs zijn.
5. Indiener ervaart geluidsoverlast door de toenemende drukte van (vracht)verkeer, zo ook stankoverlast, luchtvervuiling en mogelijk op termijn gevelschade. Het wegdek is van slechte kwaliteit en er heeft al geruime tijd geen onderhoud plaatsgevonden.
6. Indiener pleit voor het schrappen van de keuze voor de Middenmolenlaan als onderdeel van de route voor vrachtverkeer omdat het niet nodig en niet wenselijk is. Dergelijk verkeer moet ontmoedigd worden, omdat dat veiliger en prettiger is voor veel bewoners en amper hinder oplevert voor de commerciële belangen van supermarkteigenaren.

Reactie

1. In de wensbeeld grote voertuigen staat de Middenmolenlaan niet benoemd als route voor vrachtwagens, maar wel de Goverwellesingel. Dit neemt niet weg dat supermarkten en winkels in de wijk bevoorraad moeten worden, dit kan via verschillende routes afhankelijk van de herkomst. Na het vaststellen van het VCP is een van de eerste projecten het updaten/opstellen van de nota zwaar verkeer, waarbij het wensbeeld van het VCP vertrekpunt is. Hierbij wordt onderzocht op welke weg beperkingen voor vrachtverkeer nodig zijn.
2. Dat kan een mogelijke route zijn. Op de Joubertstraat wordt ook al beide zijden gewoond.
3. Zie antwoord bij 1
4. Zie antwoord bij 1
5. Zie antwoord bij 1
6. Zie antwoord bij 1.

2.11.10 Zienswijze wijkteam Korte Akkeren

Samenvatting

1. Indiener heeft bedenkingen bij de 5-10% groei van verkeer op de Koningin Wilhelminaweg, en verwacht dat dit hoger is door de woningen in Westergouwe en de 8000 woningen van het Vijfde Dorp die gebruik gaan maken van de voorzieningen in de binnenstad
2. Indiener pleit voor het toevoegen van parkeergelegenheid ten zuidwesten van de binnenstad om het groeiende auto aanbod vanuit het westen op de te vangen. Hiervoor zijn twee mogelijkheden: een bovengrondse gedeelte parkeergarage met Croda en een ondergrondse parkeergarage onder de Museumhaven. Aansluitend op de plannen voor een parkeerluwe binnenstad lijkt Indiener extra parkeergelegenheid aan die zijde van de binnenstad ook onontkoombaar. Indiener pleit ervoor dit concreet te benoemen in het VCP.
3. Indiener pleit ervoor om de toename van vrachtautoverkeer op de KWweg te beperken door contractueel vast te leggen dat vrachtverkeer van en naar bedrijventerrein Kromme Gouwe aan- en af dienen te rijden via de Nieuwe Gouwe Oostzijde en de Steve Bikobrug. Croda kent dergelijke

overeenkomsten al met haar transporteurs met een dwingende aan- en afrijroute over de N207 en de Rotterdamseweg en niet over de KWweg of Prins Hendrikstraat.

4. Indiener juicht de instelling van een maximumsnelheid van 30 kilometer en bijbehorende inrichting op de route over de KWweg, Reigerstraat en Wachtelstraat toe , maar vindt de in het VCP getoonde beelden van de voorgestelde aanpassing van de kruispunten en oversteeklocaties met auto-snelheidsremmende plateaus met streetprint/klinkers, onvoldoende. Indiener pleit ervoor op de kruispunten en oversteeklocaties veilige middenberm-eilanden toe te voegen zodat voetgangers en fietsers één rijbaan per keer kunnen oversteken. Op drukke auto-verkeersmomenten ziet Indiener namelijk een continue stroom van auto's in beide richtingen.
5. Indiener is attent met de prognose dat de maatregelen uit het VCP tot 60 tot 90% minder autoverkeer op de Rotterdamseweg en Schielands Hoge Zeedijk door Croda zullen leiden. Hiermee kan deze ooit zo belangrijke verbinding van de wijk Korte Akkeren met de binnenstad weer aantrekkelijk worden gemaakt voor fietsers en voetgangers. De achterliggende aanleiding van de verminderde auto-verkeersdruk; het creëren van een autoluw gebied aan de rivier ter hoogte van de binnenstad, dicht bij de wijk Korte Akkeren, is voor de bewoners van de wijk ook een prettig vooruitzicht.
6. Indiener is zeer ingenomen met het voornemen om in de tweede tranche van het VCP (2028 – 2032) een nieuwe oversteekmogelijkheid over de Rotterdamseweg, tussen het Dotterplantsoen en de Bosboom Toussaintkade, te realiseren. Het fraaie openbaar groengebied rond het Weidebloemkwartier wordt hiermee ook bereikbaar voor bewoners van de andere zijde van de Rotterdamseweg, waar openbaar groen slechts uit groenstroken bestaat. Anderzijds kunnen de bewoners van het Weidebloemkwartier hiermee een korte en veilige verbinding met het winkelcentrum aan de Constantijn Huygensstraat krijgen.
7. Indiener vindt het geen goed plan om de Rotterdamseweg over het gedeelte tussen de Bosweg en de KW-weg geen maximumsnelheid van 30 kilometer te geven. De snelheidswinst van 50 tov 30km/u zijn maar marginaal. De beperkingen die het handhaven van de 50 kilometerinrichting geeft voor herinrichting van dat deel van de Rotterdamseweg zijn echter enorm en wegen volgens Indiener niet op tegen de voordelen die een 30 kilometerinrichting kan bieden voor de wijkbewoners en passanten. Toen de Rotterdamseweg eind jaren '30 van de vorige eeuw, gelijk met de Julianasluis, werd opengesteld, had de weg een klinkerbestrating met aan beide zijden een trottoir. Bewoners van het Weidebloemkwartier konden daarover veilig naar de binnenstad wandelen. Fietsers maakten, samen met de vrachtwagens voor de Kaarsenfabriek en de weinige particuliere auto's, gebruik van de rijbaan. Het groeiende particuliere autoverkeer in de jaren '60 - '70 maakte dat de weg verbreed en geasfalteerd werd. Fietsers moesten vanaf dat moment samen met de voetgangers van het trottoir gebruik maken. Het verkeer dat vaak met meer dan 50 kilometer per uur rakelings langskwam, maakte de weg onaantrekkelijk voor voetgangers en fietsers. Kinderen mogen sindsdien van hun ouders ook niet meer alleen van deze route gebruik maken. Maar inmiddels is er de Zuidwestelijke Randweg en het VCP kan hier verder verbetering in gaan brengen. Daarvoor dient wel afscheid genomen te worden van het laatste stukje provinciale weginrichting in de wijk en dit te veranderen in een 30 kilometergebied waar voetgangers en fietsers zich weer veilig kunnen voelen. Dat kan volgens Indiener goed samengaan met het vrachtverkeer voor de bedrijven langs de Schielands Hoge Zeedijk en Buurtje.
8. Het alternatief in het VCP; om fietsers en voetgangers om het 50 kilometerdeel van de Rotterdamseweg heen te leiden over de van Baerlestraat en daarmee tweemaal de Rotterdamseweg over te laten steken, vindt Indiener onveilig, onlogisch, onpraktisch en onnodig. Bovendien zijn de aanlegkosten daarvan waarschijnlijk ook nog eens onnodig duur. Indiener pleit ervoor om te kiezen voor leefbaarheid, gezondheid, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en economische bereikbaarheid, door niet alleen op de Schielands Hoge Zeedijk door Croda maar ook op het deel van de Rotterdamseweg tussen de KWweg en de Bosweg een snelheidsbeperking van 30 kilometer in te voeren met een daarbij behorende groene inrichting.
9. Indiener heeft de wens om de aanleidende route van de geplande brug over de keersluis bij Gemaal Pijnacker geschikt te maken over te kunnen fietsen. De Schielands Hoge Zeedijk bij Compaxo wordt buiten werkuren namelijk veel gebruikt door wijkbewoners om een recreatief rondje te gaan fietsen door de Krimpenerwaard. Een verbinding met de Gouderaksebrug is hier een welkome aanvulling op. Hiermee kan het drukke kruispunt bij de Kompasronde worden vermeden. Op de fietsroutekaart staat deze verbinding niet aangegeven.

Reactie

1. Bij het bepalen van de effecten van het Verkeerscirculatieplan wordt vergeleken met referentiejaar 2030, waarin de diverse ruimtelijke ontwikkelingen als Het Vijfde Dorp en Westergouwe in de modellen zijn verwerkt
2. De noodzakelijkheid en zoektocht naar extra parkeergelegenheid is onderdeel van de parkeerstrategie die na vaststellen van het VCP wordt uitgewerkt.
3. De aanpak van zwaar verkeer op de KW weg krijgt een plek in de opvolger van de nota Grote voertuigen uit 2009, één van de eerste projecten die na vaststelling van het VCP wordt opgepakt. Hierbij is het wensbeeld vrachtverkeer uit het VCP het uitgangspunt.
4. Het is inderdaad een feit dat bij te hoge intensiteiten de oversteekbaarheid een stuk minder wordt. Bij het opstellen van een herinrichtingsplan voor de KW weg is hier nadrukkelijk aandacht voor.
5. Bedankt voor uw ondersteuning van deze maatregel
6. Bedankt voor uw ondersteuning van deze maatregel
7. Het afwaarderen van de Rotterdamseweg naar 30 km/u, is lastig om geloofwaardig te maken. Uit de analyse van Het Nieuwe 30, blijkt dat één van de belangrijkste elementen voor een geloofwaardige inrichting de aanwezigheid van woningen (aan beide zijden van de weg) is. Op de Rotterdamseweg is daar geen sprake van. Dat de reden dat hier momenteel ook met 70 km/u wordt gereden. Het toestaan van fietsers op de weg maakt dat het snelheidsverschil te groot gaat zijn, waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt. Bovendien is de het toegangsweg naar een bedrijventerrein waar veel vrachtwagens komen. Hiervoor is een bepaalde breedte van de weg nodig, en is versmalling en een “groene inrichting” niet mogelijk.
8. Er zijn nog andere alternatieven zoals vrijliggende fietspaden naast de Rotterdamseweg. Dit heeft wel een grote ruimtelijke impact. Zie verder antwoord 7.
9. De wens is al langer bekend, maar is eerder beargumenteerd afgewezen. Het is geen potentieel belangrijke recreatieve route voor fietsers. Recreatieve fietsers kunnen gemakkelijk gebruik maken van het tweerichtingenfietspad langs de Rotterdamseweg en vervolgens geleidelijk omhoog fietsen naar de Gouderaksebrug. Een fietsbrug over de keersluis nodigt uit om te gaan fietsen op de voetpaden van het sluiseiland; iets wat we niet moeten aanmoedigen. Bij aanleg van een fietsersbrug moet ook een geschikte opgang worden gecreëerd voor fietsers, die ingrijpend is in het landschap en veel geld kost, waar geen budget voor is. De huidige opgang voldoet voor fietsen aan de hand. Voorstel is een voetgangersbrug aan te leggen, waarbij het voor recreatieve fietsers mogelijk is de fiets aan de hand te nemen. Hiermee kan men ook lopend de hoogte van de brug bereiken, waardoor er geen aanpassingen aan de opgang plaats hoeven te vinden. De veiligheidseisen vanuit het hoogheemraadschap voor de brug zijn aanzienlijk aangescherpt. Het geschikt maken van de brug voor fietsers zorgt voor nog verdere verhoging van de kosten. E.e.a. past niet binnen het beschikbare budget die is gereserveerd voor de aanpassing van de sluis.

2.11.11 Zienswijze van Fietsersbond Gouda

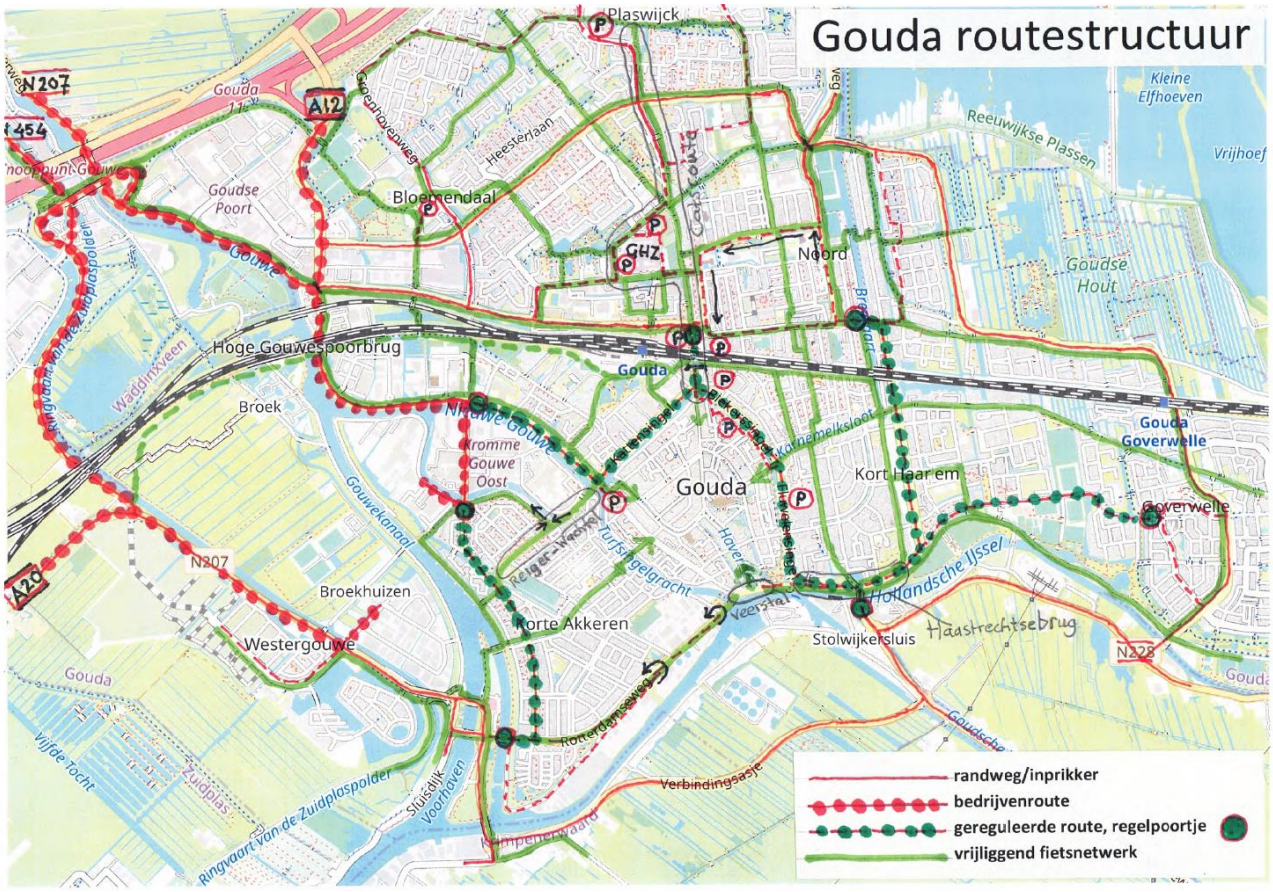
Samenvatting

1. Indiener is het eens met de aanpak van het VCP van de verkeerscirculatie-noord. Indiener vraagt wel daarin wel meer aandacht voor het ziekenhuisgebied en de ‘Catsroute’ Bloemendaal/Plaswijck-Binnenstad. Hier zijn tweerichtingenfietspaden nodig langs de ‘inprikkers’ naar winkelcentrum en ziekenhuis, alsook stroomlijning van de VRI-trits Bleulandweg-Plesmanplein-Kleiwegplein.
2. Indiener pleit voor een vereenvoudiging van het Kleiwegplein in de vorm van een bus/fietsrotonde. Indiener vindt het huidige idee voor het Kleiwegplein niet goed doordacht omdat dit autoverkeer verlegt naar het Stationsplein en de aanrijroutes van de nieuwe stationsfietsenstalling.
3. Indiener pleit voor het benutten van de coronadip in de verkeersdruk om de Veerstal in te richten als terrassengebied voor Gouda 750, met de Rotterdamseweg als westelijke fietstoegang en de IJsseldijk als oostelijke fietstoegang. De hoognodige verbreding van fietsruimte voorlangs de Haastrechtsebrug kan goedkoop worden gerealiseerd door een kleine verschuiving van de autorijloper (3-baansoplossing) of opheffing van voorsorteerstroken (2- baansoplossing). Beide oplossingen zijn eerder toegepast tijdens de dijkverzwaring 2017/2018.
4. Indiener pleit voor een routestructuur waarin ook de Reigerstraat-Wachtelstraat autoluw wordt ten gunste van fiets en bus. Daarin onderscheidt Indiener als routefuncties: 1) bedrijvenroutes met zoveel mogelijk ongelijkvloerse fietskruisingen; 2) doorstroomroutes met regulatie van verkeersintensiteit (VCP) en voertuigemissies (Milieuzone); en 3) vrijliggend fietsnetwerk van tweerichtingenfietspaden en woonstraten

5. Indiener pleit voor om de meest urgente ontbrekende schakels in het fietsnetwerk in de planning naar voren te halen en als fietsbudget mee te nemen in financieringstranche 1.

In onderstaande figuur zijn deze principes uitgewerkt.

.



Reactie

1. De uitwerking van de Bleulandweg rond het ziekenhuis is verwoord in maatregel 15: ***Bleulandweg**, wegvak ter hoogte van ziekenhuis aanpassing kruispunt met Ronsseweg, tbv fietsoversteek en optimaliseren bushalte.* Het realiseren van tweerichtingspaden langs de “Catsroute” zit nu niet in te plannen. Invulling van deze structuur is afhankelijk van de vraag of deze route op termijn ook de status van 30 km/u kan krijgen. In het wensbeeld wegen is deze route aangegeven als geel “twijfelgevallen, mogelijk op termijn 30 km/u). De verkeerslichten tussen het Kleiwegplein en Plesmanplein worden binnenkort gekoppeld als laatste maatregel van de gedeeltelijk reconstructie van het Kleiwegplein. De verkeerslichten van de Bleulandweg niet, behalve wat betreft de bus prioriteit. Onderdeel van het VCP is het toepassen van slimme regelingen, waarbij wordt gekeken naar meer prioriteit voor oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers (maatregel 17 uit het VCP).

2. Het is onduidelijk wat u met een bus/fietsrotonde bedoelt, en hoe hiermee het Kleiwegplein kan worden vereenvoudigd. Ook in de nieuwe situatie blijven veel auto's gebruik maken van het plein. Graag gaan wij hierover met u in gesprek.

3. De pilot bij de Nieuwe Veerstal kan inderdaad op korte termijn voorbereid en uitgevoerd worden na besluitvorming. De viering van Gouda 750 jaar kan een interessante gelegenheid zijn om (een eerste fase van) de pilot uit te voeren, en het Veerstalgebied in te richten of te gebruiken voor evenementen of leuke activiteiten. Ook liggen er kansen om de pilot te combineren met de dijkwerkzaamheden die Rijnland aan het voorbereiden is voor de Nieuwe Veerstal. Deze werkzaamheden staan in de planning om in 2021/2022 te starten, en hebben enkele jaren doorlooptijd. In overleg met Rijnland wordt bezien welke dijkwerkzaamheden nodig zijn, en wat dit

betekent voor het autoverkeer, en of hier op een slimme manier een koppeling gemaakt kan worden met de pilot. Daarmee zouden de dijkwerkzaamheden kunnen profiteren van de pilot, en andersom. In de onderbouwing van het VCP hebben wij de fasering van de maatregelen nader toegelicht, met dit voorstel in lijn met uw aanbevelingen.

Het verschuiven van de rijbaan van de Goejanverwelledijk is niet eenvoudig en goedkoop. De Goejanverwelledijk is volgens Rijnland gestabiliseerd voor de hoogwaterveiligheid, maar niet voor veranderende verkeersbelastingen. Voor de hoogwaterveiligheid was het voldoende om alleen de zuidzijde (buitenzijde) van de dijk te stabiliseren. Mochten er vervormingen aan de noordzijde (binnenzijde) plaatsvinden dan is de dijk breed genoeg en sterk genoeg aan de buitenzijde om water te kunnen blijven keren. Als de stroken voor zwaarder wegverkeer naar het noorden worden verschoven zal er waarschijnlijk meer onderhoud aan de verharding moeten plaatsvinden. Ook verwacht Rijnland meer scheurvorming als het binnentalud meer wordt belast. In de bouwfase (in 2017/2018) is dit tijdelijk aan de orde geweest omdat toen de verharding toch nog opnieuw moest worden geasfalteerd. Het is aan de gemeente (eigenaar en wegbeheerder) om te bepalen of de stabiliteit van de dijk voldoende is voor zwaardere verkeersbelastingen tot op de binnenkruinlijn. Dit onderzoek moet dus eerst plaatsvinden.

4. Deze denkrichting klinkt interessant, waarbij het streven is om de fietsroute Reigersstraat – Wachtelstraat autoluwer te maken en juist de Industriestraat en Nieuwe Gouwe OZ als randwegen wat meer te belasten. Hierbij zijn ook een aantal bedenkingen te plaatsen. Het Kleiwegplein kan niet de gewenste upgrade krijgen en blijft een complex verkeerspunt. Hierdoor is de gewenste uitbreiding van het voetgangersgebied tussen het GZH en Binnenstad niet goed mogelijk, vanwege deze grote barrière voor zowel fietsers als voetgangers. Juist de knip Kattensingel leidt tot een extra sterke concurrentiepositie voor fiets t.o.v. auto op de stedelijke afstanden. De KW weg noord wordt (veel) drukker dan nu en dat is lastig uitlegbaar omdat deze weg al rond de maximale intensiteit zit. De Industriestraat heeft geen ruimte voor vrijliggende fietspaden, dus de verkeersveiligheid komt onder druk te staan als deze drukker wordt. In het voorstel wordt Onder de Boompjes waarschijnlijk ook een stuk drukker, wat niet wenselijk is voor een woonstraat. Een oplossing van de kruising van de KW-weg en Goudkade was al lastig vorm te geven, binnen de huidige beschikbare ruimte, met de verwachte toekomstige intensiteiten. Een verdere verhoging van deze intensiteiten leidt naar verwachting tot problemen. Het toepassen van tweerichtingsverkeer voor de bus en eenrichtingsverkeer op de route Reigerstraat – Wachtelstraat is lastig geloofwaardig vorm te geven. Het instellen van milieuzones zou mogelijk op termijn kunnen plaatsen. Op 14 april 2021 heeft raad besloten om per 2025 een zero emissie zone ter grootte van de binnenstad van start te laten gaan. Hierbij is afgesproken dat op termijn een opschaling van deze zone mogelijk moet zijn, als daar een goede aanleiding toe is.

5. In de eerste tranche is daar geen financiële ruimte meer voor. Door grote projecten aan randwegen en Spoorzone en kruising KW-weg/ Goudkade is beperkt geldt voor andere dure maatregelen.

2.11.12 Zienswijze van een bewoner van de Zwarteweg

Samenvatting

1. Indiener is teleurgesteld in het nieuwe VCP, na een eerste hoopgevende VCP uit 2019. Alleen in het (winkel)centrum wordt verkeersluwte nagestreefd, maar daarbuiten wordt de doorstroom van verkeer onvoldoende beïnvloed.
2. Indiener vreest dat voor de realisatie van het plan onvoldoende financiële reserves zijn, wat leidt tot een te lange planning. Het VCP voorziet niet in een betekenisvolle bedrage aan het bereiken van landelijk gestelde klimaatdoelen.
3. Indiener stelt dat het VCP vooral gemaakt is om aan de beperkte, door het Rijk gestelde, eisen te voldoen en lokale ondernemers niet te schofferen. De onverschillige, niet doortastende omgang met het VCP (oud en nieuw) is voor Indiener één van de voorbeelden die illustreren hoe belangrijk het is dat er een visie voor een toekomstbesteding en leefbaar Gouda komt, en hoe bedreigend deze is voor de huidige status quo.
4. Indiener vindt het VCP een papieren werkelijkheid, wat leidt tot het behoud van een schadelijke status quo. Indiener vindt dit niet kloppen.

5. Indiener pleit voor het betrekken van beschikbare kennis op het gebied van bodemdaling, grondwater problemen, tekort aan (zoet) water en schade aan veel private en publieke infrastructuur, in het VCP. Dit zijn nu al tastbare effecten van klimaatverandering die alleen even actueel zijn wanneer er gedebatteerd wordt over de begroting, de WOZ en andere belastingen. De kosten hiervoor zijn al hoog en zullen, zonder transformatie van de stad, alleen maar stijgen en uiteindelijk onbetaalbaar blijken.
6. Indiener stelt dat de opgaven groot én helder zijn, vastgelegd door de UN in SDG's, en specifiek voor de stad in SDG 11, waarvoor de eerder opgestelde New Urban Agenda als onderlegger diende en het New Leipzig Charter de Europese aanvulling op deze SDG is. Indiener wijst naar de stad Utrecht, die hier al ver mee is. Alles is al bij elkaar gebracht, in onderlinge samenhang geordend, onderzocht, getoetst, bedacht en uitgewerkt. Er zijn al veel goede voorbeelden van (deel)implementatie. Indiener biedt hierbij zijn diensten aan voor de nodige introducties.
7. Indiener stelt dat wanneer er een diepgaande, bredere, oriëntatie op de toekomst van de stad als onderlegger wordt ontwikkeld, er tegen een concrete uitvoering van deze toekomstagenda (een VCP bijvoorbeeld) geen betekenisvolle weerstand ontstaan. Het plan voorziet dan immers in beperking van verlies, en winst waar mogelijk, voor iederéén.
8. Indiener stelt dat alle wetenschap, wereldwijde ervaring en gerealiseerde progressie de effectiviteit van zo'n aanpak bewijzen. Indiener stelt dat we niet kunnen niet wachten op een magische, nog niet bedachte, oplossing voor de huidige ontvouwende klimaatcrisis. Dit omdat we in een van de grootste, en rijkste rivierdelta's op aarde leven. Dat maakt Nederland extreem kwetsbaar.
9. Indiener stelt dat het doorschuiven van onze belangrijkste opgave naar volgende generaties bestuurders en inwoners van de stad geen pas geeft.
10. Indiener hoopt en verwacht dat de gemeente het huidige VCP aanvaardt én de inspanning gaat verrichten te komen tot de antwoorden die nodig zijn voor het leefbaar maken en houden van Gouda. Indiener wil hierin graag ondersteunen en helpen.

Reactie

1. Met uitzondering van de toekomstige 50 km/u wegen, zoals de Van Reenensingel, Goverwellesingel en Goudse Houtsingel, wordt op wegen een vermindering van verkeer behaald met het VCP. Dit in combinatie met het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/u zorgt voor een verkeersluwte. De effecten van het VCP zijn wel minder groot dan van de eerste versie van VCP uit 2019.
2. De benodigde planning van het VCP is onderdeel van de besluitvorming van de raad.
3. Het VCP is gemaakt om een goede invulling te geven aan de ambities van het gemeentebestuur verwoord in het Mobiliteitsplan 2017 en coalitieakkoord. Milieudoelstellingen zijn daar een onderdeel van.
4. Met het vaststellen van het VCP zet de gemeenteraad een koers uit, welke in de komende jaren een invulling gaat krijgen met concrete projecten die een samenhang vormen.
5. Deze beleidsvelden hebben input geleverd bij het opstellen van dit VCP, wat geresulteerd heeft in de koers van het VCP. Het VCP streeft een autoluwe binnenstad na, meer ruimte voor groen en klimaatadaptie, minder zwaar verkeer over/langs kwetsbare wegen en woningen.
6. Dank voor uw aanbod.
7. Het is een illusie om te veronderstellen dat alle beslissingen en meningen van mensen op louter rationale gronden worden gevormd. De visie op de leefomgeving (waaronder verkeer) berust vaak op eigen ervaring en perceptie , en niet op wetenschappelijke inzichten.
8. Zie antwoord bij 7.
9. Dit is aan de gekozen volksvertegenwoordigers om hier een verstandig besluit over te nemen,
10. Het is ons niet helemaal duidelijk wat u nu probeert te zeggen met deze zienswijze.

2.11.13 Zienswijze van een bewoner van het Van Bergen IJzendoornpark

Samenvatting

1. Indiener heeft in de webinars twee keer het woord "mooi" gehoord, terwijl de verfraaiing van het straatbeeld groot winstpunt van het VCP is. In dit kader vraagt Indiener of er aandacht is voor het herstellen van de particuliere stoepen vóór de huizen van de Oost- en Westhaven, dus met de natuurstenen palen, kettingen en dergelijke. Het openbare trottoir gaat immers in het VCP fors meer

ruimte krijgen (zou overigens reeds nu al best kunnen want het autoverkeer beschikt er over een krankzinnige breedte). Indiener vraagt zich af of deze kleine voorterreinen nog kadastraal eigendom van de bewoners zijn. Indiener pleit voor het herstellen van de situatie van 100 jaar geleden.
2. Indiener heeft gelezen dat de N457 een 2x2 weg wordt, waarbij de huidige rotondes stoplichtkruisingen worden. Indiener vraagt zich af of het veel duurder om die kruispunten is ongelijkvloers te maken, zonder dan die verdubbeling hetgeen weer geld bespaart. Tevens wordt daarmee ook ruimte bespaard. En de weg wordt aldus mooier, met gelijkmatiger snelheden. Het is in Gouda reeds vreselijk gesteld met het aantal stoplichten, zodanig dat het een mede-overweging is hiervandaan te verhuizen.
3. Indiener concludeert dat de Burgemeester van Reenensingel in het VCP ook drukker gaat worden, waar ook veel stoplichten staan. Indiener pleit voor het ongelijkvloers maken van de kruising met fietsers.
4. Indiener concludeert dat de Nieuwe Gouwe O.Z. en in het verlengde de Goudse Poort met het VCP 10-30% drukker worden. Volgens Indiener is dat is nu al een hopeloze route met veelvuldig stilstaan. Indiener vraagt of dit verband wel eens gedacht aan een 2x1-tunnelbak, ingaande kort vóór de grote spoorbrug en doorlopend tot na het benzinestation in de bocht. De Hamstergat-spoorbrug heeft er al de juiste indeling voor om wegen af te laten slaan naar twee rotondes die dan over genoemde tunnelbak heen liggen. Dit zou de doorstroming danig bevorderen, en aldus een prettiger eerste indruk van Gouda geven. Daarenboven zal het schelen in het geluid en misschien zelfs in het ruimtebeslag.
5. Indiener is zich bewust van het feit dat Gouda geen rijke gemeente is. Indiener pleit ervoor om de Haastrechtsebrug niet te verbreden maar een 2x1 rijstrook indeling te geven, zodat ruimte ontstaat om de fietspaden te verbreden en op de dijk een rotonde te maken.
6. Indiener geeft de suggestie mee om bij al de ontwerpen van het VCP de stelregel te hanteren dat verkeersborden in beginsel enkel aan de rechterkant van de weg worden geplaatst.

Reactie

1. Bij het herinrichten van de Oost- en Westhaven is ook nadrukkelijk aandacht voor cultuurhistorie, zodat oude en waardevolle elementen weer hersteld zouden kunnen worden.
2. Ongelijkvloerse kruispunten zijn vaak goede oplossingen om grote verkeersknelpunten op te lossen, maar zijn ook erg kostbaar en nemen veel ruimte in beslag die rond de N207 maar beperkt is.
3. Op de Burgemeester van Reenensingel zijn voorrangspleinen bedacht die de bestaande verkeerslichten grotendeels vervangen. Dit zorgen voor een betere geleidelijke doorstroming.
4. Ook hier spelen de kosten mee, en zijn er ruimtelijke beperkingen. De maatregelen in het VCP, bij de Spoorzone en Goudse Poort zorgen voor een betere doorstroming in de toekomst.
5. Deze suggestie is de afgelopen tijd bekeken, maar de rijstroken op de brug zijn nodig voor een robuuste verkeersoplossing en ontsluiting van Gouda.
6. Dit is een goed streven. Soms is het nodig om verkeersborden aan beide zijden van de weg te plaatsen als de verkeerssituatie een attentieverhoging nodig heeft.

2.11.14 Zienswijze van een bewoner van de Francisca Hoeve

Samenvatting

1. Indiener stelt dat door de stadswijken wel onderling verbonden zijn, maar moeilijk onderling te bereiken. Alleen zig-zaggend en met de nodige obstakels zoals drempels, rioleringshobbels, duikers, boomwortel-richtels, verzakkingen, kuilen. Dit maakt dat de hoofdroutes druk zijn. Dit conflicteert ook met de spitsmomenten van de scholen en de vele fietsers op de rotonde Bodegraafsestraatweg , Graaf Florisweg, Jan van Nassauschool, Bloemendaalseweg en oversteek Driestar
2. Indiener pleit voor het besteden van geld aan echte fietspaden ipv fiets-suggestiestroken. Zo ook aan echte voetgangersoversteekplaatsen in plaats van de suggestie oversteekstroken
3. Indiener pleit voor het handhaven van huidige hoofdroutes t.b.v. de verkeerscirculatie. Dit geldt in ieder geval voor de Rotterdamseweg, Veerstal, Goejanverwelledijk, Sportlaan, Joubertstraat, Zwarte Weg, Graaf Florisweg, Bodegraafsestraatweg en visa versa. Indiener heeft geconstateerd dat bij de werkzaamheden Veerstal in 2017/2018 de Fluwelensingel vast liep. Knippen of volledige afsluitingen gaat volgens Indiener de oplossing in Gouda niet (meer) brengen.
4. Indiener pleit ervoor om de verbindende routes tussen wijken te handhaven, zodat deur tot deur transport mogelijk blijft (taxi's, hulpdiensten, bezorgdiensten, minder validen).

5. Indiener stelt voor de inzet van een midi bus een mogelijkheid is om de bereikbaarheid van de binnenstad en Korte Akkeren per openbaar vervoer weer te herstellen.
6. Indiener pleit voor meer snelheids-verklikkers (snelheidsborden met smily's)
7. Indiener concludeert dat iedere Gouwenaar weet dat de fiets (bij droog weer) de voorkeur geniet, maar dat voor sommige activiteiten of verplaatsing minder validen de auto ook nodig is.
8. Indiener pleit voor het afwijzen van een nieuwe verbinding tussen de Plaswijckweg en Reeuwijkse randweg. Deze verbinding is sinds de jaren 90 al afgekaderd en afgewezen door de gemeenteraad van Gouda. Hier ligt ook een ecologische hoofdstructuur tussen het Noorderhout en de Reeuwijkseweg plassen.

Reactie

1. We willen juist voorkomen dat teveel autoverkeer gebruik maakt van woonwijken om op de plaats van bestemming te komen. Hiervoor zijn de randwegen bedoeld. Overigens mag achterstallig onderhoud zoals kuilen en verzakkingen niet voorkomen. U kunt deze eventueel melden via gemeente@gouda.nl
2. Waar vrijliggende fietspaden mogelijk zijn, of waar die fietspaden te smal zijn of bestaat uit tegelverharding, willen we deze aanpakken. Helaas is het op veel plaatsen niet mogelijk om vrijliggende fietspaden te maken vanwege ruimtegebrek. De keuze is dan om de snelheid van de weg te verlagen van 50 naar 30 km/u
3. Met het handhaven van de hoofdroutes, is er geen verbetering te realiseren om de leefbaarheid, verkeersveiligheid, en ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en blijft alles bij het oude. Dit is onwenselijk, want niets doen is geen optie. De ongevallen nemen toe, zo ook de overlast van trillingen, en de leefbaarheid gaat achteruit.
4. De deur tot deur routes blijven mogelijk, maar soms is het wat meer omrijden dan nu.
5. In samenspraak met de provincie en Arriva is onderzoek gedaan naar toekomstbestendig busvervoer in Gouda. Verschillende optimalisaties voor het busnetwerk zijn aan het licht gekomen. Hieruit blijkt dat het niet mogelijk is om meer bussen te laten rijden voor hetzelfde budget, ondanks de optimalisaties.
6. De gemeente heeft zelf een aantal van deze displays, die tijdelijk op diverse plekken hangen. Deze snelheidsdisplays werken als ze niet al lang op 1 plaats blijven hangen, want dat ebt het effect wat weg.
7. In het VCP zijn daarom alle bestemmingen met de auto bereikbaar.
8. In het VCP is deze doorsteek niet opgenomen als voorstel, omdat uit onderzoek blijkt dat een doorsteek teveel negatieve effecten heeft.

2.11.15 Zienswijze van een bewoner van de Van Swietenstraat

Samenvatting

1. Indiener kan het niet verkroppen dat, ondanks dat bewoners uit nagenoeg alle wijken van de stad bezwaren hebben of tegen het plan zijn, de gemeente toch zijn zin gaat krijgen met deze geldverslindende operatie
2. Indiener pleit ervoor om de verkeerssituatie in Gouda te laten zoals deze is, maar na te gaan in hoeverre zwaar en lang verkeer geweerd kan worden
3. Indiener pleit ervoor om periodiek in overleg te gaan met bewoners hoe verschillende aspecten van de verkeerssituatie geoptimaliseerd kunnen worden: aanleg van fietspaden, veranderen van wegen, verkeerslichten, toegestane snelheid van het verkeer, groenvoorzieningen langs wegen.
4. Indiener heeft bezwaar tegen het afsluiten van de Kattensingel met het Kleiwegplein, omdat auto's moeten omrijden waardoor met name op de KWweg en Nieuwe Gouwe OZ nog grotere files gaan ontstaan
5. Indiener vindt het onduidelijk waarom wordt gekozen voor het afsluiten van de Nieuwe Veerstal en doet een voorstel om de weg te versmallen en aan één zijde de stoep te verbreden voor meer ruimte voetgangers. Indiener vraagt zich af waarom de hele rijbaan voor voetgangers vrijgemaakt moet worden, omdat deze doelgroep al vanaf de Mallegatsluis tot aan de Haastrechtsebrug ongestoord langs de Hollandse IJssel kan wandelen.
6. Indiener is tegen het reduceren van parkeercapaciteit in de Binnenstad omdat dit leidt tot een overloop van parkeerders op de singels en zijstraten, zoals de Van Swietenstraat, Boelekade en Burgemeester Martensingel

7. Indiener is van mening dat er ook betaald parkeren moet komen aan de westzijde van de Binnenstad (schil aan de kant van de Turfsingel/ Prins Hendrikstraat). De afstand tot aan de Markt is net zo groot als ie vanaf de Van Strijenstraat of de Boelekade naar de markt.
8. Indiener is niet tegen het verbeteren van fietspaden in de stad, maar heeft wel moeite dat er vanuit de gemeente geen aandacht wordt besteed aan het rijgedrag van fietsers en schoolkinderen. Dit gedrag leidt tot ongelukken. Dit geldt ook voor het toenemend aantal maaltijdbezorgers op bromfietsen.

Reactie

1. Het VCP is tot stand gekomen na brede participatie, waaruit blijkt dat er voor- en tegenstanders zijn. Het is aan de gemeentebestuur om op basis hiervan een weloverwogen keuze te maken.
2. Uit de analyse van de huidige situatie en de verwachte toekomstige situatie (autonome ontwikkeling) blijkt dat niets doen geen optie is. Hierdoor neemt de drukte op de weg toe, wat leidt tot onbereikbaarheid, neemt het aantal ongevallen toe door knelpunten die niet opgelost zijn en ontstaan op steeds meer wegen leefbaarheidsproblemen.
3. Overleg met bewoners en ondernemers is een essentieel onderdeel van het uitvoeren van de projecten van het VCP. Echter, het is noodzakelijk om eerst een plan te hebben, waarin kaders staan, hoe deze projecten uitgevoerd moeten worden. Wanneer is de aanleg van een fietspad nodig? Wanneer moet een weg worden veranderd, en hoe? En hoe past zo'n aangepaste weg in het grote geheel? Welke snelheid is acceptabel op een bepaald type weg en verhoudt zich dit tot de routekeuze, en krijgen we op andere wegen dan geen problemen? Dit zijn allemaal vragen die met een VCP beantwoord worden.
4. Door het afsluiten van de Kattensingel zal een deel van het autoverkeer inderdaad moeten omrijden. Dit is een klein nadeel, om zo de voordelen van meer leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid te kunnen krijgen. Uit de doorrekeningen blijkt dat geen sprake van is van doorstromingsproblemen als gevolg van deze maatregelen.
5. Bij het in stand houden van de huidige verkeersstroom op de Nieuwe Veerstal kan de weg niet anders ingericht worden. De verkeerslichten en de opstelstroken blijven dan nodig. Het lukt dan niet om de weg te versmallen en een bredere stoep te maken. Bij de herinrichting van de Nieuwe Veerstal gaat het er met name om de relatie tussen de IJssel en de binnenstad te herstellen. Waardoor het interessant wordt om vanuit de binnenstad naar de IJssel toe te gaan.
6. De parkeercapaciteit in de binnenstad wordt pas gereduceerd als er goede alternatieven zijn, of als de parkeerbehoefte afneemt. De verwachting is niet dat er meer wordt geparkeerd op de singels en zijstraten.
7. Langs veel randen van het huidige gereguleerd (vergunningen/betaald) parkeergebied is sprake van extra parkeerdruk door niet-bewoners. Er vindt momenteel onderzoek plaats in Kort Haarlem/Kadenbuurt om te bezien of er voldoende draagvlak bestaat voor uitbreiding van het gereguleerd aldaar. En dan niet per straat maar voor een groter gebied om het zogenaamde waterbed-effect te voorkomen. De resultaten uit dit onderzoek zullen worden gebruikt om ook voor andere niet-gereguleerde gebieden rond de binnenstad toe te passen.
8. Veel scholen in Gouda hebben al het verkeersveiligheidslabel (“School op Seef”), waarbij specifiek verkeersonderwijs aan kinderen wordt gegeven om blijvend goed verkeersgedrag aan te leren.

2.11.16 Zienswijze van een bewoner uit Gouda

Samenvatting

1. Indiener geeft complimenten waarop de gemeente de webinars heeft georganiseerd.
2. Indiener vindt het VCP een uitstekende basis om de mobiliteit, de bereikbaarheid en leefbaarheid van Gouda toekomstbesteding te maken. Indiener ziet dat er wellicht een paar punten die nog wat verdere discussie/verdieping nodig hebben (kattensingel afsluiten), maar Indiener kan met beide uitkomsten (wel of niet afsluiten) leven.

Reactie

1. Hartelijk dank voor uw positieve zienswijze.
2. Het VCP is een plan op hoofdlijnen met een samenhangend pakket aan maatregelen. Elk van deze maatregelen vergt een nadere uitwerking met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen.

2.11.17 Zienswijze van bedrijf X van de Hovenierskade

Samenvatting

1. Indiener is van mening dat met het VCP het probleem niet wordt opgelost, maar wordt verlegd. Het grote probleem is volgens indiener het parkeren. Indiener heeft vaker contact gehad met gemeente en punten voorgelegd, maar daar wil de gemeente volgens Indiener niet van weten.
2. Indiener stelt voor om in de binnenstad parkeren voor vergunninghouders te houden, en alleen nog betaald parkeren in de parkeergarage of de aangewezen parkeerplaatsen, en trek dit door van 06.00 tot 23.00 uur. Het parkeren in andere gebieden moet dan andersom, door de tijden wanneer de vergunning moet gelden van 16:00 tot 9:00 uur te doen. Indiener noemt hierbij als voorbeeld de Vossenburchkade. Deze staat overdag zo goed als leeg omdat het parkeren voor vergunninghouders/ betaald parkeren is, vervolgens staat het laatste stukje Vossenburchkade na de zone, hovenierskade vol met auto's van dus niet bewoners maar dus de wild parkeerders. Door dit te veranderen dwing je eigenlijk de wildparkeerders om dus toch de auto ergens anders te parkeren op de aangewezen parkeerplaatsen, en hebben bewoners ook de mogelijkheid om thuis te parkeren.
3. Indiener heeft goede ervaringen met een blauwe zone zoals in Korte Akkeren.
4. Indiener vindt het te gek voor woorden dat er weer geld in de binnenstad wordt gepompt om het verkeer in banen te leiden, terwijl de rest van Gouda ook aandacht nodig heeft. Indiener constateert dat op veel plekken wat mis is met de bebording en bestrating, daar zou de aandacht op gericht moeten zijn.
5. Indiener is van mening dat zodra doorstroming niet meer goed is, automobilisten dit niet aantrekkelijk vinden en gaan omrijden. Indiener denkt dat het probleem niet kan worden opgelost, daar is de infrastructuur niet meer voor geschikt.
6. Indiener is in zijn dagelijks leven ondernemer, waarbij 75% procent van werkzaamheden bestaat uit het saneren, onderhouden en opnieuw plaatsen van bebording. Indiener vraagt of er ook aan andere verkeersadviesbureaus advies is gevraagd, want dit plan is vragen om problemen.

Reactie

1. Langs veel randen van het huidige gereguleerd (verguningen/betaald) parkeergebied is sprake van extra parkeerdruk door niet-bewoners Er vindt momenteel onderzoek plaats in Kort Haarlem/Kadenbuurt om te bezien of er voldoende draagvlak bestaat voor uitbreiding van het gereguleerd aldaar. En dan niet per straat maar voor een groter gebied om het zogenaamde waterbed-effect te voorkomen. De resultaten uit dit onderzoek zullen worden gebruikt om ook voor andere niet-gereguleerde gebieden toe te passen.
2. Zie ook antwoord 1. Indien voor de uit te breiden reguleringsgebieden een nieuwe vorm van regulering wordt ingesteld, zal toepassing hiervan ook onderzocht worden voor de overige gebieden. In de binnenstad wordt op de drukste momenten (avonden/nacht) vrijwel uitsluitend door bewoners geparkeerd. De nog op te stellen parkeerstrategie voor de binnenstad zal nader ingaan op de (aanvullende) maatregelen ten behoeve van een meer autoluwe binnenstad en het voorkomen van parkeeroverlast en zoekverkeer.
3. De gemeente is terughoudend met het aanwijzen van blauwe zones. Het leidt namelijk tot veelvuldig ongebruikte parkeercapaciteit. Het gebied in Korte Akkeren wordt, na vele klachten vanuit de wijk, binnenkort ook aangepast zodat bewoners er meer gebruik van kunnen maken op het moment dat er geen sprake is van winkelend publiek.
4. Goede bebording is essentieel, maar een bijpassende inrichting ook. De randvoorwaarden moeten gecreëerd worden, voordat een andere inrichting dan de huidige mogelijk is.
5. Door het laten omrijden van autoverkeer via de randwegen, ontstaat op andere plekken meer ruimte voor fietsers en voetgangers, meer verkeersveiligheid en een betere leefbaarheid. Ook stimuleert dit weggebruikers om voor de korte ritten wat meer de fiets te pakken.
6. Het Mobiliteitsplan 2017 is door een ander adviesbureau gemaakt dan het VCP. Beide bureaus komen tot min of meer dezelfde conclusies over wat oplossingsrichtingen zijn. In het VCP is door verdere studie een samenhangend pakket van gemaakt, dat verkeersmodelmatig is doorgerekend en verfijnd.

2.11.18 Zienswijze van een bewoner van de Oosthaven

Samenvatting

1. Indiener heeft de indruk dat pas na het vaststellen van het VCP naar negatieve consequenties wordt bekeken en dat er dan actie zal worden ondernemen. Indiener pleit voor eerst goed nadenken, voordat je wat doet. Ook heeft Indiener dat de gemeente hem als autogebruiker een schuldgevoel wil aanpraten. Indiener stelt dat een auto een aanvaard onderdeel van de maatschappij is en in veel gevallen vrijwel onmisbaar, zowel zakelijk als privé. Indiener stelt dat in het VCP wordt gedaan alsof auto's de oorzaak zijn van veel kwaad en zoveel mogelijk moeten worden tegengegaan of bestreden.
2. Indiener leest veel over termen als “aangenaam / aantrekkelijk verblijfsklimaat” en vraagt zich af hoe de gemeente dat meet, en wie bepaalt dat bepaalt en voor wie.
3. Indiener vraagt waar het budget voor de eerste tranche (12 miljoen) vandaan komt. Indiener vraagt wat er gaan gebeuren als het geen succes is, en hoeveel tranches dan wel mogelijk zijn.
4. Indiener heeft twijfels bij de inspraak- en aanpassingsmogelijkheden, want ervaringen elders tonen anders aan.
5. Indiener vindt het een illusie dat de gemeente met het aanbrengen van stoplichten op de N207 de reeds aanwezige en toekomstige problemen denkt op te lossen. Indiener pleit voor het structureel verbreden van de N207 en N457
6. Indiener is van mening dat controle en handhaving al jaren niet het sterkste punt is van de gemeente, en vraagt zich af waarom er niet wordt ingezet op sterkere controle en handhaving eventueel door flitspalen.
7. Indiener stelt dat de basis van de plannen van de vereenvoudiging van het Kleiwegplein de bewoners van de Kattensingel zijn, die al geruime tijd aandacht vragen voor de verkeersoverlast. Indiener pleit voor meer handhaving op dat plein, als gesteld wordt dat het Kleiwegplein een van de gevaarlijkste punten van Gouda is.
8. Indiener vraagt zich af “welke idioot” antwoorden op de vragen in de Q&A heeft opgeschreven.
9. Indiener vindt het wishfull thinking dat door het VCP 30% afname van de verkeersintensiteit op de Blekerssingel en Fluwelensingel komt, zeker als de plannen van de supermarkt op de Fluwelensingel doorgaan.
10. Indiener stelt dat de maatregel Autoluwe Nieuwe Veerstal niet automatisch leidt tot meer voetgangers, want onduidelijk is op welke wijze deze weg interessant wordt gemaakt. Indiener mist een 0 meting van het aantal voetgangers
11. Indiener vindt de plannen voor een mogelijke brug naar Goudasfalt “luchtfietserij” en vraagt zich af of de financiering hiervan al in de komende tranches zit
12. Indiener heeft de indruk dat horeca door de gemeente wordt gezien als een bedreiging en stelt dat een horecanota klaar moet zijn en als basis moet dienen voor plannen over o.a. de Nieuwe Veerstal
13. Indiener vraagt hoelang de pilot nieuwe veerstal moet duren, hoe het wordt bijgehouden en wie bepaalt of het een succes is of niet.
14. Indiener stelt dat door het VCP een bewoner van Westergouwe eerder naar een andere stad zal gaan, omdat men verplicht wordt om met de fiets naar de binnenstad te gaan waar al een beperkt winkelaanbod is, terwijl men ook naar Zoetermeer of Capelle kan.
15. Indiener stelt dat het verbeteren van de verblijfskwaliteit op de Blekerssingel en Fluwelensingel een vorm van auto- en bewonerspesten is.
16. Indiener acht het niet haalbaar om een reductie van 30% te krijgen op de singels, en verwacht dat dit verkeer naar de Joubertstraat gaat.
17. Indiener beschouwt alle plannen als een enorm drama. Het wordt er allemaal niet makkelijker en leuker op om in de binnenstad te komen. De laatste jaren is de kwaliteit van de binnenstad al dramatisch gedaald.
18. Indiener stelt dat de gemeente al jaren weigert om iets aan de coffeeshops in de binnenstad te doen.
19. Indiener stelt dat te groot vrachtverkeer nog steeds te vaak in de binnenstad komt, terwijl via diverse mogelijkheden dit verkeer op de hoogte is van de situatie. Zolang er geen controle en handhaving is, is het volgens Indiener dweilen met de kraan open.
20. Indiener vraagt waarom een onderzoek naar de mogelijkheid/noodzaak van een parkeerterrein op Goudasfalt nodig is, als de gemeente stelt dat momenteel aan de zuidkant van binnenstad geen parkeergarage nodig is.
21. Indiener stelt dat deelauto's een schijnoplossing zijn en geen oplossing bieden voor alle bewoners die bijv op maandagmorgen naar hun werk moeten.

22. Indiener vraagt welke nieuwe bewoners geen vergunningen krijgen in de binnenstad. Gaat het om nieuwe bewoners in de hele binnenstad of nieuwe bewoners op de plekken die autovrij moeten worden in het plan.
23. Indiener vindt het ondenkbaar dat het niet kunnen krijgen van een parkeervergunning geen negatieve invloed heeft op de waarde van de huizen. Loopafstanden van 800 meter zijn te lang. Indiener wijst op de tarieven die nu al gelden voor aangeboden parkeerplaatsen in de verhuur of verkoop.
24. Indiener vindt meer groen en minder auto's op de gracht een lachertje. Indiener verwacht dat dit bij het uitsterfbeleid tot 20 jaar gaat duren, en parkeren voor minder validen zal mogelijk blijven. Indiener vraagt wat er gebeurt met artsenparkeerplaatsen. Indiener stelt dat meer groen meer onderhoud betekent en dat de gemeente hierin faalt.
25. Indiener mist de term “consument” in de stukken. De consument bepaalt voor een belangrijk deel de sfeer in de binnenstad. Indiener pleit voor de zin: aangenaam, woon, leef, verblijf en winkelklimaat.
26. Indiener vindt de gemeente niet doortastend en niet proactief omdat er nog gewerkt wordt aan een fietsparkeerplan. De fietsenstalling achter de Waag wordt weggehaald zodat de horeca er terrassen zou neerzetten, maar dit staan er nog niet. Alle fietsen worden in het hele centrum neergezet.
27. Indiener vindt dat de gemeente liegt over het feit dat de gemeente terughoudend is met parkeervergunningen voor bedrijven. Op elke aanvraag wordt een vergunning gegeven. Indiener verwijst naar een petitie van een aantal jaar geleden, die door 70-80 % van de winkeliers in Gouda werd ondertekend, met de vraag parkeervergunningen van ondernemers e.d., die nu binnen de singels parkeren, geldig te laten zijn alleen buiten de singels. De reactie van de gemeente Gouda was toen: “dit schaadt de bedrijvigheid in de binnenstad”.
28. Indiener stelt dat als de kwaliteit en samenstelling van het voorzieningenaanbod zo bepalend is voor de keuze van de consument, de term "consument” te weinig wordt gebruikt en vrijwel altijd de term “bezoekers”. Een goed en aantrekkelijk winkelaanbod is belangrijk, maar als de consument er vrijwel niet kan komen, gaat ze wel naar Zoetermeer of Capelle. Het belang van consumenten in de binnenstad is nu tijdens Corona heel erg te merken. Het principe van “de kip of het ei” is hier erg aanwezig. Aantrekkelijk verblijfsklimaat door makkelijk parkeren en bereikbaar met aantrekkelijk winkelaanbod (en dus geen 40 kappers) zal consumenten trekken en daarmee ook goede en aantrekkelijke winkels en dus daarmee een verbetering van het verblijfsklimaat.

Reactie

1. Wij zijn van mening dat de (negatieve) consequenties voldoende in beeld zijn, of in beeld zijn te brengen bij de uitwerking van de plannen. De auto is een van de modaliteiten die belangrijk zijn, naast lopen, fietsen en openbaar vervoer. Echter, op dit moment neemt autoverkeer teveel plaats in, zowel stilstaand als rijdend, wat ten koste gaat van leefbaarheid, verblijfskwaliteit en verkeersveilig. De binnenstad van Gouda is niet gebouwd voor autoverkeer. Het VCP stelt daarom, in navolging op het Mobiliteitsplan 2017, een samenhangend pakket aan verkeersmaatregelen voor om dit meer in evenwicht te brengen.
2. Aantrekkelijk verblijfsklimaat kan op verschillende manieren ervaren worden, maar vaak is het reduceren van stilstaand en rijdend autoverkeer een voorwaarde om dit te kunnen bereiken. Deze ruimte is op een andere manier in te vullen, bijvoorbeeld door meer groen, zitgelegenheid, mooie pleinen etc. Over het algemeen is het prettiger verblijven (wonen, werken en winkelen) als de auto een minder prominente plaats in neemt.
3. Het is aan het gemeentebestuur om hier keuzes in te maken.
4. Het VCP is tot stand gekomen na een uitgebreid participatieproces met diverse bewoners, belangengroepen en ondernemers, waarin veel gediscussieerd is. U heeft een zienswijze ingediend op basis van een inspraakperiode. Bij uitwerking van de diverse maatregelen betrokken wij alle betrokken bewoners en ondernemers.
5. De oplossingsrichtingen zijn samen met de wegbeheerder, de provincie, tot stand gekomen door met verkeersmodellen de toekomstige verkeerssituatie inzichtelijk te maken en hierbij verschillende oplossingsrichtingen te bekijken. Een kruispunt met verkeerslichten is hierbij de maatregelen om bestaande knelpunten op te lossen en toekomstige congestie te voorkomen.
6. De gemeente heeft maar beperkte bevoegdheden om te handhaven en is hiervoor afhankelijk van de politie. Bij het realiseren van maatregelen in het kader van dit VCP pleiten wij bij de politie om qua handhaving hier extra aandacht aan te geven om het gewenste gedrag van weggebruikers vanaf het begin aan te leren.

7. De meningen van bewoners over het wel of niet afsluiten van de Kattensingel zijn verdeeld. Deze maatregel dient meer doelen dan alleen het verluwen van de Kattensingel.
8. Dank voor uw openhartigheid. Wij hebben getracht op een zo kort mogelijke termijn antwoorden te geven op de 600 vragen die gesteld zijn tijdens de webinars. Het kan zijn dat een antwoord iets uitgebreider had moeten zijn.
9. We denken dat dit mogelijk is, en dit wordt ondersteund door de gebruikte verkeersmodellen.
10. Een mogelijke inrichting van de Nieuwe Veerstal is opgenomen op de voorkant van het VCP. Hierbij is het idee van een pleinachtige inrichting die uitnodigt om hier naar toe te lopen, bijvoorbeeld vanuit de Markt over de Oost- en Westhaven.
11. Een brug naar Goudasfalt komt pas in beeld als daar bijvoorbeeld een grote parkeervoorziening gaat komen, die ten dienste staat voor de binnenstad. De kosten hiervan zijn nog niet opgenomen in de uitvoeringsagenda van het VCP, maar kunnen later toegevoegd worden als het nodig blijft te zijn.
12. De gemeente ziet horeca niet als een bedreiging. Het opwaarderen van de zuidelijke entree van de binnenstad en het inzetten op een betere benutting van de bijzondere kwaliteiten van de ligging aan het water is een bekende beleidswens van de gemeente Gouda. Dit is onder andere neergelegd in de gebiedsvisie “Hollandsche IJssel in zicht - Gebiedsvisie Hollandsche IJssel Gouda 2020” (juni 2008). Door de maatregelen die worden voorgesteld in het VCP wordt bijgedragen aan de uitvoering van deze visie. Deze ontwikkeling is niet alleen gericht op eigen bewoners of bezoekers uit de regio, maar omdat het gebied aantrekkelijker wordt zullen ook andere bezoekers aan Gouda of toeristen dit gebied willen bezoeken. De toegenomen aantrekkelijkheid zorgt ervoor dat het gebied uitnodigt tot het vestigen van horeca. Hierbij heeft de gemeente hoogwaardige horecaconcepten voor ogen, zoals neergelegd in de horecanota “Eten, drinken en overnachten in Gouda” (april 2018). Het publiek dat hiermee getrokken wordt zal naar verwachting niet voor de geschetste overlast zorgen.
13. Hiervoor stellen wij eerst, in overleg met bewoners, ondernemers en provincie Zuid Holland een monitorings- en evaluatieplan op waarin dit soort aspecten een plek krijgen.
14. De binnenstad van Gouda biedt meer dan alleen een winkelaanbod en is niet te vergelijken met Zoetermeer.
15. Het overgrote deel van de bewoners van de Fluwelensingel en Blekerssingels deelt uw mening niet.
16. We denken dat dit mogelijk is, en dit wordt ondersteund door de gebruikte verkeersmodellen.
17. Jammer dat u de plannen zo beschouwd en dat er klaarblijkelijk geen één onderdeel in zit dat wel de moeite waard is,.
18. Dat valt buiten de scope van het VCP.
19. Op 14 april 2021 heeft de raad besloten om een zero emissie stadslogistiek zone in te stellen ter grootte van de binnenstad. Dat betekent dat vrachtverkeer en bestelauto's met emissie niet meer in de binnenstad mogen komen. Dit wordt gehandhaafd met een camerasysteem. Onderdeel hiervan is ook een verdere gewichts- en lengtebeperking om de kwetsbare binnenstad te beschermen.
20. Op termijn kan een extra parkeergelegenheid wel nodig zijn, Vandaar dat we in de parkeerstrategie ook diverse uitbreidingslocaties willen bekijken.
21. Deelauto's kunnen een oplossing bieden voor inwoners die niet altijd dan wel tegelijkertijd een beroep op een eigen auto behoeven te doen.
22. Bewoners beschikken niet over eigen parkeerplaatsen. Het instellen van een vergunningplafond betekent dat nieuwe aanvragers van een parkeervergunning op een wachtlijst komen totdat er weer ruimte ontstaat wanneer het aantal bestaande vergunninghouders onder het 'plafond' zakt.
23. Zie Reactie 2.10.2 onder 4.
24. Uitgaande van het jaarlijks aantal opgezegde parkeervergunningen kan het instellen van een plafond in de binnenstad binnen 10 jaar tot een reductie leiden van 25-50% van het aantal straatparkeerplaatsen. Indien er bijvoorbeeld 200 (van de 1.200) parkeerplaatsen worden vrijgemaakt op grond van dit plafond, is dat binnen 5 jaar mogelijk.
25. De term bezoeker die in het VCP is gebruikt, bevat zowel de consument, als de toerist. Dit kunnen Goudse bewoners zijn, bezoekers uit de regio of (inter)nationaal. Een groot deel van deze bezoekers gaat consumeren.
26. Er wordt op dit moment gewerkt aan een fietsparkeerplan om de vraag naar en het aanbod van fietsenstallingen beter op elkaar af te stemmen. Het gebied Achter de Waag maakt daar deel van uit.
27. Elke vergunningaanvraag vanuit bewoners en ondernemers wordt getoetst aan de randvoorwaarden voordat over de afgifte van een parkeervergunning wordt besloten. Het is niet mogelijk alle ondernemers/inwoners van de binnenstad ook buiten de singels te laten parkeren aangezien er dan een onwenselijke parkeerdruk ontstaat voor de bewoners en bezoekers die aldaar dienen te parkeren.

28. Het bureau Roots beleidsadvies heeft onderzoek gedaan naar de economische effecten van het VCP. Hierin geven zij aan dat met inachtneming van een aantal aandachtspunten, het maatregelenpakket 10 gericht op een hogere verblijfskwaliteit en groen in de binnenstad, in potentie positieve spin-off kan genereren. Ook het uitgevoerde koopstromenonderzoek door Goudappel laat een neutraal tot licht positief effect zien voor de binnenstad. De maatregelen uit het VCP hebben een klein negatief effect op de koopstromen richting binnenstad, omdat autoreistijden beperkt toenemen. Dit geldt met name voor doelgerichte functies. Echter, de verbeteringen in verblijfsklimaat, het fietsnetwerk en met name de bewegingsruimte voor de voetganger en de leefbaarheid in het centrum zorgen voor een toename van de koopstromen en een positief effect voor het winkelaanbod. Dit geldt in sterke mater voor de recreatieve sector.

2.11.19 Zienswijze van het Gouds Watergilde

Het Gouda Watergilde is een werkgroep van de historische vereniging Die Goude.

Samenvatting

1. Indiener is een actieve participant in de Wateralliantie, die ook de zienswijze steunen.
2. Indiener onderschrijft het herstellen van de relatie tussen de binnenstad, respectievelijk de Nieuwe Veerstal met de Hollandsche IJssel. Indiener betreurt dat de relatie met de Havensluis niet wordt gelegd in het VCP
3. Indiener concludeert dat het VCP alleen uit lijkt te gaan van bezoekers en toeristen die Gouda bezoeken per openbaar vervoer, auto of fiets, maar niet van bezoeken per water. Indiener betreurt dit en concludeert dat met het VCP-verkeer over water van en naar Gouda wel eens een stuk lastiger kan worden.
4. Indiener heeft de ervaring dat met een aangepaste bediening van het Reeuwijks Verlaat, de bruggen bij de Karnemelksloot en de Kleiwegbrug het aantal waterrecreanten laat stijgen. De hele regio wordt beter vaarbaar, omdat de vaarverbinding tussen Gouda en Reeuwijk onderdeel is van een groter geheel: het rondje Rijn-IJssel
5. Indiener voorziet extra obstakels als gevolg van extra fietsbruggen over de Karnemelksloot. Indiener neemt nadrukkelijk stelling tegen het realiseren van deze ontbrekende schakels. Een brug in het verlengde van de IJssellaan zorgt voor meer verkeersonveiligheid en heeft geen meerwaarde voor fietsverkeer in noordelijke richting. Fietsers moeten dan of naar rechts naar de Samuel Munckerstraat en vervolgens de Kadebuurt door slalommen, of naar links naar de eerste Kade, Dan hadden ze net zo goed te Jan Verzwollebrug kunnen nemen. Een brug in het verlengde van de Krugerlaan vindt Indiener volstrekt overbodig, want 70 meter verder naar het westen ligt al de A.G. de Vrijebrug over het water. De bocht in de Karnemelksloot naar de Breevaart is nu bijzonder fraai – een brug over die bocht vernietigt het hele ruimtelijke beeld. In de Projectenlijst wordt bij dit project ook niet voor niets vermeld: “mogelijk cultuurhistorische bezwaren”. Wat de Indiener betreft kan het woord “mogelijk” direct worden geschrapt net als de brug zelf. Indiener pleit dus voor het schrappen van beide bruggen, ook om zo te voldoen aan de doelstelling beheersbare investerings- en beheerskosten.

Reactie

1. Dank voor uw zienswijze.
2. Bij de uitwerking van de Nieuwe Veerstal bekijken wat de mogelijke relatie met de Havensluis is, en of dit een realistische optie is. Door het aanleggen van een apart compartiment in de meest kwetsbare delen van de binnenstad, in het kader van de waterpeilverlaging, is een belangrijk bezwaar voor het openen van de havensluis weggenomen.
3. Het VCP houdt rekening met de bestaande bruggen (en brugopeningstijden) en bekijkt waar ontbrekende schakels zijn om met name het fietsnetwerk beter te krijgen. Er is niet specifiek gekeken om het gebruik van de watergangen te stimuleren. Dit is wel gedaan in het kader van de zero emissie stadslogisitiek, waarbij een quick scan is gedaan naar de mogelijkheid om logisitieke stromen via het water te laten plaatsvinden. De raad heeft op 14 april 2021 ingestemd met deze zero emissie zone ter grootte van de binnenstad, en een motie aangenomen om de logisitieke stromen via het water verder te gaan onderzoeken.
4. Het is uiteindelijk een belangenafweging. Bij het veelvuldig openen van bruggen ondervinden de fietsers hinder door extra wachttijd. Wellicht is daarin in goed overleg tot een compromis te komen.

5. De ontbrekende schakels zijn in samenwerking met de Fietsersbond bepaald, waarna de effecten van het aanleggen van de ontbrekende schakels zijn bepaald. De bruggen leveren een bijdrage aan de directheid van de fietsroutes. Bij het ontwerpen van fietsbruggen moet in ieder geval een doorvaarthoogte van 1 meter worden aangehouden in verband met voorschriften van het Waterschap. Voor een goede doorvaart hoogte voor boten moeten de bruggen hefbaar zijn tot de hoogte van de vaste bruggen op de vaarroute, de Bleekersbrug en de spoorbrug over de Breevaart. De doorvaarthoogte is dan 180 cm boven het wateroppervlak.

2.11.20 Zienswijze van bewoners uit Gouda

Samenvatting

1. Indiener is het eens dat er aanpassingen gemaakt moeten worden, maar volgens Indiener schiet een aantal maatregelen hun doel voorbij.
2. Indiener vindt onduidelijk hoe de Thorbeckelaan, Statensingel, Graaf Florisweg als 1 richtingsverkeer de Joubertstraat kan ontlasten.
3. Indiener voorziet een probleem met ambulances die nu regelmatig heen en weer rijden over de Thorbeckelaan, wat bij eenrichtingsverkeer niet meer kan of gevaarlijk wordt.
4. Indiener denkt dat het gevaarlijk wordt in de wijk van de scholen (Bijenkorf, Wilhelminaschool en Gsg Leo Vroman). Er zal meer sluipverkeer doorsteken via de Johan de Withlaan, terwijl dit kruispunt al gevaarlijk is. Ook kan de bus de draai daar niet goed kan maken, waardoor veel ouders van de Wilhelminaschool hun kind niet alleen naar school laten fietsen.
5. Indiener is van mening dat het ontmoedigen van auto's alleen kan wanneer het openbaar vervoer goed geregeld is. Volgens Indiener is dit alleen maar het verslechteren, en dat heeft Indiener juist doen besluiten om een auto te kopen.
6. Indiener vindt de fietsroutes niet veilig, waardoor het promoten van de fiets ook niet lukt. Hele groepen kinderen van buiten Gouda stoppen niet bij zebrapaden en haaientanden. Dat maakt het ook gevaarlijk.
7. Indiener heeft een voorstel voor de Thorbeckelaan: bredere fietsstroken, afgescheiden van de auto's, verhoogde zebrapaden, de autostrook met obstakels en klinkers, waardoor ze afgeremd worden. Indiener denkt dat hiermee de auto ontmoedigd wordt, omdat de fietsstrook veiliger en sneller is. Auto's hoeven niet om te rijden, waardoor de Graaf Florisweg niet extra belast wordt en het milieu niet meer belast wordt. Indiener heeft ook het idee van een gedeeltelijke fietsstraat (van de Domela Nieuwhuisenstraat tot de Groen van Prinsterer en van de Visserstraat tot de Gerbrandyweg)
8. Indiener pleit voor het beter aangeven van de fietsstrook op de Statensingel.
9. Indiener denkt dat de Goverwellesingel meer gebruikt gaat worden als de drempels worden vervangen door een verhoogd zebrapad.
10. Indiener pleit voor maatregelen waarvan het overkomt dat de verkeersdeelnemers worden gedwongen ipv dat ze zichzelf kunnen houden aan de verkeersregels. Een zebrapad betekent stoppen en zet er een stoplicht bij voor kinderen en een flitspaal voor auto's
11. Indiener denkt dat er geen alternatief is voor verkeer door de Joubertstraat dat naar Gouderak, Bergambacht en Krimpenerwaard moet. Om dit te faciliteren moeten juist de fietsers naar de Krugerlaan en de parkeerplaatsen worden vergroot, inclusief verhoogde oversteekplaatsen.

Reactie

1. Bedankt voor uw zienswijze
2. Door het éénrichtingscarré wordt een extra reistijd voor autoverkeer geïntroduceerd. Dit in combinatie met 30 km/u zorgt ervoor dat de randweg (Goverwellesingel - Goudse Houtsingel) aantrekkelijker en sneller wordt. Dat maakt dat de Joubertstraat wordt ontlast.
3. De ambulances kunnen gebruik maken van de route via de Willem de Zwijgerlaan, net als de bussen.
4. Sluiproutes door de wijk worden zoveel mogelijk tegengegaan, bijvoorbeeld door middel van een bussluis. Wij voorzien dus geen verkeersonveilige situaties. De nieuwe busroute wordt zo ingepast dat alle bochten goed te berijden zijn.
5. Het is inderdaad zaak om alternatieve modaliteiten aantrekkelijker te maken, zoals fiets en openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer geldt dat het lastig is om meer openbaar vervoer aan

te bieden, vanwege de toenemende kosten. In het kader van dit VCP is onderzocht waar het openbaar vervoer geoptimaliseerd kan worden.
6. In het VCP is een wensbeeld fiets opgenomen, met de hoofdfietsroutes op staan die extra aandacht krijgen. Dit kan door het toepassen van rood asfalt, het regelen van voorrang en meer aandacht bij de oversteekplaatsen.
7. Dank voor uw suggesties. Een Thorbeckelaan met tweerichtingen autoverkeer, combineert met fietsstroken (afgescheiden) betekent een erg breed profiel. Dit zorgt ervoor dat autoverkeer sneller gaat rijden, waarbij een maximum snelheid van 30 km/u niet meer geloofwaardig is. Autoverkeer wordt hierdoor onvoldoende ontmoedigd waardoor het regionaal doorgaand verkeer gebruik blijft maken van de stad.
8. In het éénrichtingscarré krijgt de Statensingel een vrijliggend fietspad
9. De drempels die er nu liggen zijn inderdaad tijdelijk van aard. Deze worden straks vervangen door een definitieve inrichting.
10. Een combinatie van beide soort maatregelen werkt het beste, toegepast op basis van maatwerk.
11. In het wensbeeld fiets is de Krugerlaan aangegeven als hoofdfietsroute. Dit wil echter niet zeggen dat vervolgens niet meer gefietst wordt op de Joubertstraat. Bij de beoogde inrichting van de Joubertstraat gaan wij uit van verhoogde oversteekplaatsen met een ander materiaalgebruik.

2.11.21 Zienswijze van vijf bewoners van de Burg. Martenssingel

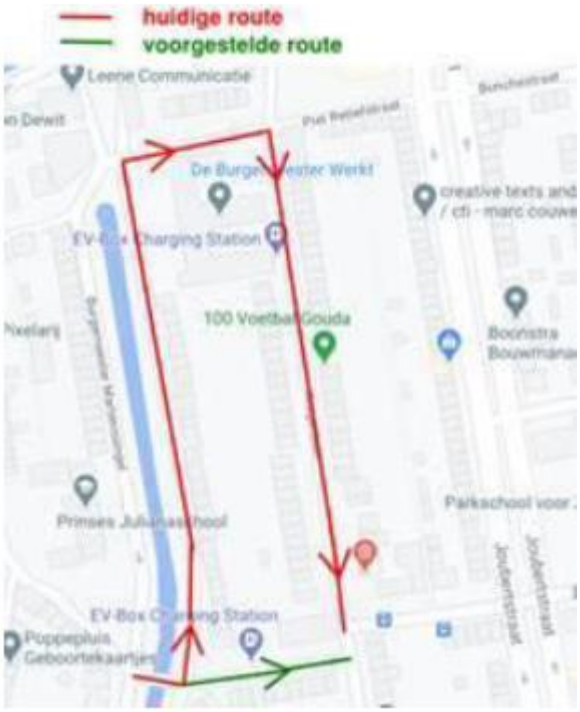
Samenvatting

1. Indieners waarderen het zeer dat de gemeente zich inspant om de stad aantrekkelijk en toegankelijk te maken en te houden.
2. Indieners hebben in het kader van het rioleringsproject van wijk Kort Haarlem diverse suggesties gedaan voor verbeteringen van de verkeerscirculatie, maar deze zijn geen onderdeel van het VCP.
3. Indieners pleiten voor meer aandacht voor de verblijfsstraten in andere straten dan genoemd zijn in het VCP. Indieners zijn van mening dat de wijkuitwerkingsplannen juist eerst beschouwd moeten zijn als onderdeel van het VCP, voordat er een beslissing wordt genomen. Dit in plaats van een nadere uitwerking na vaststellen VCP. Op deze wijze kunnen eventuele investeringskosten voor een uitvoeringsagenda t.b.v. de wijkuitwerkingsplannen ook meegenomen in de besluitvorming. Zeker waar het de verkeersveiligheid betreft zouden aanpassingen in de huidige situatie zo spoedig mogelijk gerealiseerd moeten worden, in ieder geval vroeg in de 1e tranche maar liever nog daarvoor.
4. Indieners wensen beter te begrijpen wanneer de wijkuitwerkingsplannen worden opgesteld en hoe de samenwerking met inwoners en belanghebbenden afgestemd wordt opdat inbreng vanuit de bewoners kan worden meegenomen.
5. Indieners vinden het VCP onvoldoende duidelijk voor wat betreft de maatregelen die worden genomen om de gewenste wandelkwaliteit in de Burgemeester Martenssingel te realiseren.

6. Indieners stellen dat de Burgemeester Martenssingel momenteel wordt gebruikt als een van de twee mogelijke ontsluitingswegen voor autoverkeer voor een groot deel van de wijk Kort Haarlem, zoals hieronder is aangegeven. (rode lijnen zijn de ontsluitingsroutes en groen de scholen/gymzalen). Indieners stellen dat autoverkeer via ontsluitingsroute 1 langs meerdere scholen wordt geleid en dit met het oog op de verkeersveiligheid geen wenselijke situatie is. Ook wordt regelmatig te hard gereden.



7. Indieners pleiten voor een andere verkeerscirculatie door Kort Haarlem, gevisualiseerd in de volgende figuur. Hierbij wordt het eenrichtingsverkeer op de Zoutmanstraat omgedraaid richting de Joubertstraat. Hierdoor vloeit verkeer beter af, en is logischer.



8. Indieners geven aan dat deze oplossingsrichting al is besproken met gemeente, maar dat de reactie was dat het omdraaien van het eenrichtingsverkeer Zoutmansstraat kan leiden tot een mogelijke toename van verkeer in de wijk als gevolg van het ontstaan van een sluiproute van de Fluwelensingel naar de Joubertstraat. Indieners wensen hier een onderbouwing van, omdat in de huidige situatie dit ook al mogelijk is (via ontsluitingsroute 1)

9. Indieners stellen dat het in stand houden van de huidige situatie waarbij het verkeer langs de scholen wordt geleid niet aansluit bij de doelstellingen van het project schoolzones van de gemeente.

10. Indieners stellen dat het VCP onvoldoende ingaat op knelpunten rond zwaar verkeer, en er geen concrete problemen worden aangedragen om deze problematiek op korte termijn op te lossen.

11. Indieners merken een significante toename van zwaar transport door de Burgemeester Martenssingel door de afsluiting van de Joubertstraat. Indieners denken dat dit komt doordat de chauffeurs een alternatieve route richting het noorden proberen te vinden via de Burg. Martenssingel, zoals gevisualiseerd in onderstaande figuur.



12. Indieners pleiten voor een algemeen vrachtwagenverbod voor de zuidkant van Gouda want (doorgaand) vrachtverkeer hoort niet door de stad heen te rijden; dus niet over de Fluwelensingel en ook niet door Kort Haarlem/Joubertstraat. Alleen bestemmingsvrachtverkeer is dan toegestaan.
13. Indieners pleiten voor grote en duidelijke borden op de N207, bij voorkeur al voor de rotonde met de N207 en in combinatie met herhalingsborden voor de rotonde met de N228, zodat chauffeurs tijdelijk een andere route kiezen over de N207 of N228. Ditzelfde voor vrachtverkeer dat vanaf de Zuidwestelijke randweg of N228 aan komt rijden.
14. Indieners stellen voor dat als dit niet lukt, ook vrachtverbodborden op de Burg. Martenssingel moeten komen.
15. Indieners ervaren de communicatie vanuit de gemeente over de verschillende projecten in en rond de straat gefragmenteerd, en stellen voor dit centraal te organiseren.

Reactie

1. Dank voor uw positieve zienswijze.
2. Dat klopt, deze input is van belang bij het opstellen van wijkuitwerkingsplannen. Het VCP geeft kaders voor de aanpak van de drukkere wegen in Gouda.
3. Een wijkuitwerkingsplan kan pas worden opgesteld als de kaders vast liggen. Als de gemeente voor elke wijk een uitwerkingsplan moet opstellen met kaders die nog niet door de gemeenteraad zijn vastgesteld, dan moet bij een afwijkend besluit alles opnieuw. De investeringskosten voor het

aanpassen van straten conform het wijkuitwerkingsplan komen uit de beheer- en onderhoudsbudgetten, bijvoorbeeld weg- of rioleringsonderhoud. Dat betekent dat moet worden gewacht tot deze wegen aan de beurt zijn.
4. De wijkuitwerkingsplannen worden opgesteld als vanuit beheer en onderhoud (delen van) een wijk aangepakt moeten worden. Hierbij wordt nadrukkelijk samengewerkt met bewoners en ondernemers.
5. Dat klopt, voor de Burgemeester Martenssingel zijn niet direct maatregelen opgenomen in het VCP.
6. Dit zijn elementen in een wijkuitwerkingsplan horen.
7. Zie antwoord 6.
8. Zie antwoord 6.
9. Zie antwoord 6.
10. Uitgangspunt van het VCP is het wensbeeld voor zwaar verkeer. Dit biedt het uitgangspunt voor de update van de nota groot verkeer, dat als een van de eerste projecten na de vaststelling van het VCP wordt opgepakt. Hierbij bekijken wij welke restricties nodig zijn op wegen die buiten het wensbeed vallen. Dit om de leefbaarheid te vergroten door het verminderen van overlast als gevolg van trillingen/geluidsoverlast.
11. Zie antwoord 10.
12. Zie antwoord 10
13. Zie antwoord 10.
14. Zie antwoord 10.
15. Het VCP brengt straks meer samenhang in de communicatie rond verkeersprojecten.

2.11.22 Zienswijze van bewoners van de Achterwillenseweg

Samenvatting

1. Indieners concluderen dat zij als niet binnenstadbewoners meer verkeer in hun leefomgeving krijgen, en dus vermindering van luchtkwaliteit, minder verkeersveiligheid en juist meer geluidshinder. Wat de binnenstad aan ellende kwijt raak, steekt elders de kop op.
2. Indieners zien het aantal autokilometers stijgen omdat niet meer over de Rotterdamseweg gereden kan worden op weg naar werk. Ook bezoek aan vrienden buiten de stad levert meer kilometers op vanwege het éénrichtingscarré
3. Indieners fietsen al zo veel mogelijk binnen Gouda, maar vanwege gezondheid is dat niet altijd mogelijk en het openbaar vervoer in Achterwillens is er nauwelijks.
4. Indieners vinden het drukker worden van de Goudse Houtsingel begrijpelijk en verdedigbaar, mits er veilige oversteken komen, en een dusdanige inrichting van de weg dat er niet harder dan 50 km/u kan worden, en geluidwerende maatregelen tussen de wijk en singel (aarden wallen, geluidsarm asfalt)
5. Indieners onderschrijven de noodzaak van verbetering van de verkeerscirculatie maar pleiten dringend voor een voorzichtig begin, omdat de stad al mijloenen in de min zit. Volgens Indieners moet de gemeente inzetten op het omleiden van doorgaand verkeer van buiten door de stad, invoering 30 km in de binnenstad en de proef met het afsluiten van de Nieuwe Veerstal.

Reactie

1. Met het VCP wordt beoogd dat de doorstroming, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van de randwegen verbetert.
2. Het klopt dat soms sprake zal zijn van extra omrijkilometers maar de nadelen daarvan wegen niet op tegen de aangegeven voordelen.
3. Met de auto zijn alle wijken en voorzieningen in Gouda nog prima bereikbaar, soms met een paar minuten omrijtijd. Dit vinden wij acceptabel als daarmee de leefbaarheid in grote delen van de stad verbetert.
4. Het toepassen van stil asfalt is onderdeel van de plannen om voldoende geluidsreductie te halen. Een aardenwal is geluidstechnisch niet nodig. Dit blijkt uit de berekeningen van de Omgevingsdienst die de effecten van het VCP heeft bepaald. Het verbeteren van de oversteken is onderdeel van de maatregelen die na vaststelling van het VCP als eerste worden gerealiseerd.
5. Wij beginnen voorzichtig door met tranches van samengestelde maatregelpakketten te werken, waarbij de eerste inzet is om de randwegen op orde te brengen, invoering van 30 km/u en de pilot afsluiting Nieuwe Veerstal.

2.11.23 Zienswijze van een bewoner van de Waarsmanslag

Samenvatting

1. Indiener ondersteunt de richting naar meer ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers en verhoging van leefbaarheid voor bewoners van geheel Gouda.
2. Indiener is van mening dat het éénrichtingscarré voor remming van verkeersstroom van de Bodegraafsestraatweg naar de Zwarteweg aardig is bedacht, maar dit maar één kant op werkt. Wellicht is dat voldoende. Om tegelijkertijd mogelijk sluipverkeer door de Slagenbuurt te voorkomen dient deze maatregel tegelijk met het wijkuitwerkingsplan van Achterwillens / Slagenbuurt gepland en uitgevoerd te worden in samenspraak met de bewoners. Het plan voorziet daar nu niet in, dan wel geeft daarover onvoldoende duidelijkheid.
3. Indiener vraagt hiernaast aandacht rekening gehouden te worden met de schoolzone bij het Driewegplein, voor betere snelheidsremmende maatregelen, de route van de buurtbus en het feit dat de alle bewoners van de Slagenbuurt de buurt zowel bij de Goudse Houtsingel als bij de Zwarteweg met de auto willen kunnen ingaan/verlaten. Bij eventuele wijzigingen aan de rotonde Molenmeesterslag – Goudse Houtsingel dient te worden geborgd dat het verkeer bij de toename van het verkeer op de Goudse Houtsingel toch nog goed en veilig de wijk kan verlaten. Met oog voor handige koppelmomenten met bijvoorbeeld ophoging van de straten en eventuele werkzaamheden in kader van glasvezel, energietransitie en rioleringsonderhoud.
4. Indiener stelt dat een doorwaadbare stad ook dient te gelden voor het autoverkeer van alle inwoners van Gouda. Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat er situaties zijn dat de inwoner van Gouda (of zijn/haar bezoeker) incidenteel in (de buurt van) het centrum met de auto moet zijn, bijvoorbeeld voor het brengen/halen van personen dan wel zware/grote ladingen of naar het werk bij slecht weer. Dit moet kunnen zonder te hoeven omrijden door de polder. Autoverkeer van bewoners van Gouda voor hemelsbreed een paar honderd meter (of zelfs minder) via de Zuidwestelijke Randweg leiden vindt indiener onaanvaardbaar. Indiener vindt het onduidelijk wat nu het beleid van de gemeente wordt, en de antwoorden op vragen in de Q&A tegenstrijdig.
5. Indiener stelt dat het VCP moet voorzien in voldoende vrije parkeergelegenheid voor de auto's van alle bewoners van Gouda en hun bezoekers gebaseerd op huidige en realistisch autobezit. en-gebruik per huishouden en de nu en straks aanwezige formele parkeerplekken voor bewoners en hun bezoekers. Daarbij dient rekening te worden met meer thuiswerk (post-Corona), piekbelastingen, specifieke buurtsituaties, en aanvullende parkeerbehoefte (met pieken bij slecht weer) in de buurt van ziekenhuis, gezondheids- en wijkgebouwen, verpleeghuizen, winkels, cultuurpodia / uitgaansgelegenheden en sport, recreatie en natuur (incl. bijbehorende verkeersstromen). Het plan voorziet daar nu niet in, dan wel geeft daarover onvoldoende duidelijkheid. Indiener stelt dat dit plan niet gebruikt mag worden voor wensdromen over minder autobezit. Auto’s verdampen niet en gemeente Gouda bepaalt niet of en hoeveel auto’s haar inwoners mogen hebben, maar dient ervoor te zorgen dat zij hun auto’s netjes kunnen parkeren. Autobezit ontkennen helpt hier niet. Niet te ver van de eigen woning en veilig voor de auto met voldoende zicht erop netjes kunnen parkeren verhoogt het woongenot en de leefbaarheid en veiligheid in de stad. Specifieke binnenstadaanpak is nodig, maar er zijn in de hele stad parkeerproblemen. Cijfers over autobezit per huishouden per buurt dienen te worden gecorrigeerd voor gebruik van lease- en bedrijfsauto’s, openbare parkeerplekken gereserveerd voor opladen van elektrische auto’s, voor particuliere parkeerplekken en voor plekken voor bezoekers. Hiermee ook direct rekening houden bij het herinrichten van straten. Als dit niet in het overall plan gebeurt maar in de wijkuitwerkingsplannen, dan dient dit te worden opgenomen in het overall plan als kader voor de wijkuitwerkingsplannen. Echter i.v.m. het ‘waterbed-effect’ tussen wijken dient er ook een integrale parkeerplanning te zijn uitgaande van huidige realistische parkeerbehoefte.
6. Indiener pleit voor het nu al inzichtelijk maken van de kaders en inrichtingsprincipes voor de wijkuitvoeringsplannen.
7. Indiener vraagt of de te nemen besluiten omtrent het VCP incl. Achtergrondrapportage ook de inhoud van de antwoorden in QA webinar 1&2 betreffen. Dit is nu niet duidelijk.

Reactie

1. Hartelijk dank voor het ondersteunen van deze doelstellingen.

2. Het is niet de bedoeling dat het Carré tot een toename van sluipverkeer in de Slagenbuurt leidt. Voor het instellen van deze maatregel zal over het voorkomen hiervan voldoende duidelijkheid moeten zijn. Of anderzijds voldoende mitigerende maatregelen worden getroffen.
3. Wanneer genoemde aandachtspunten al niet onder andere reeds in uitvoering te nemen projecten vallen –zoals de schoolzones- zullen deze bij de nadere uitwerking van de VCP-plannen worden betrokken.
4. Het VCP maakt keuzes om de auto niet overal toegang/voorrang te geven waar het gaat om verbetering van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het woon- en leefmilieu. Daarbij zijn er alternatieve routes mogelijk die incidenteel een geringe omrijbeweging noodzakelijk maken.
5. Gouda heeft een beperkt grondgebied waarbinnen vele functies een plek dienen te krijgen. Het onbeperkt aanbieden van een parkeerplaats aan hen die dat wensen is gelet op de beschikbare ruimte geen optie. De gemeente richt haar beleid daarom op het zo goed mogelijk verdelen van de beschikbare ruimte in het belang van zoveel mogelijk inwoners. Dit kan betekenen dat minder ruimte voor parkeren beschikbaar is en gestimuleerd wordt gebruik te maken van alternatieve vormen van vervoer.
6. Het VCP schetst in hoofdlijnen de kaders van de uitwerkingsplannen.
7. Besluitvorming vindt plaats over het hoofddocument (Verkeerscirculatieplan) inclusief bijlagen en de beantwoording van de zienswijzen, inclusief mogelijk aanpassingen op grond van de reacties. De antwoorden in de Q&A maken daar geen onderdeel van uit.

2.11.24 Zienswijze van een bewoner van de Willenskade

Samenvatting

1. Indiener is tegen het plaatsen van verkeersdrempels op de randwegen (maatregel 2) en in 30 km/u gebieden (maatregel 3) vanwege diverse nadelen.
2. Indiener is van mening dat drempels het verkeersbeeld ontsieren en leiden tot verrommeling.
3. Indiener stelt dat het voortdurend moeten optrekken en afremmen milieuonvriendelijk is.
4. Indiener ervaart de verkeersdrempels als oncomfortabel, voor personenauto's en bussen, en pijnlijk voor mensen met rugklachten
5. Indiener stelt dat drempels leiden tot tijdverlies: de rijtijd vanaf de Willenskade naar de A12 richting Den Haag duurt nu al gauw 15 min. en niet zelden 20 min.
6. Indiener stelt dat drempels hinderlijk, zo niet schadelijk zijn voor het vrachtverkeer
7. Indiener stelt dat de aanrijtijden van hulp- en nooddiensten nog verder verslechteren. Deze worden nu al niet gehaald.
8. Indiener pleit voor andere snelheidsvertragende maatregelen op de 50- en 30 km/u wegen en overige gebieden dan drempels.

Reactie

1. Alle opmerkingen hebben betrekking op het plaatsen van verkeersdrempels. Het plaatsen van drempels ligt nog niet vast. Er zijn meerdere inrichtingsprincipes mogelijk waarbij locatieafhankelijk de voor- en nadelen zullen worden afgewogen.

2.11.25 Zienswijze van wijkteam Kadebuurt en bewoners IJssellaan

Gezamenlijke zienswijze namens wijkteam Kadebuurt en bewoners IJssellaan en omgeving.

Samenvatting

1. Indieners stellen dat het VCP een product van de gemeente is, waarin ideeën uit het participatieproces (met Denktank van belanggroepen en wijkteams) zijn opgenomen. Indieners benadrukken dat ideeën en mogelijke maatregelen die in dit proces naar boven zijn gekomen, die al dan niet zijn opgenomen in het VCP, niet automatisch kunnen rekenen op een breed draagvlak in de samenleving. Volgens Indieners geven ze wel een beeld hoe direct betrokkenen op wijk- en buurtniveau tegen een situatie aankijken.

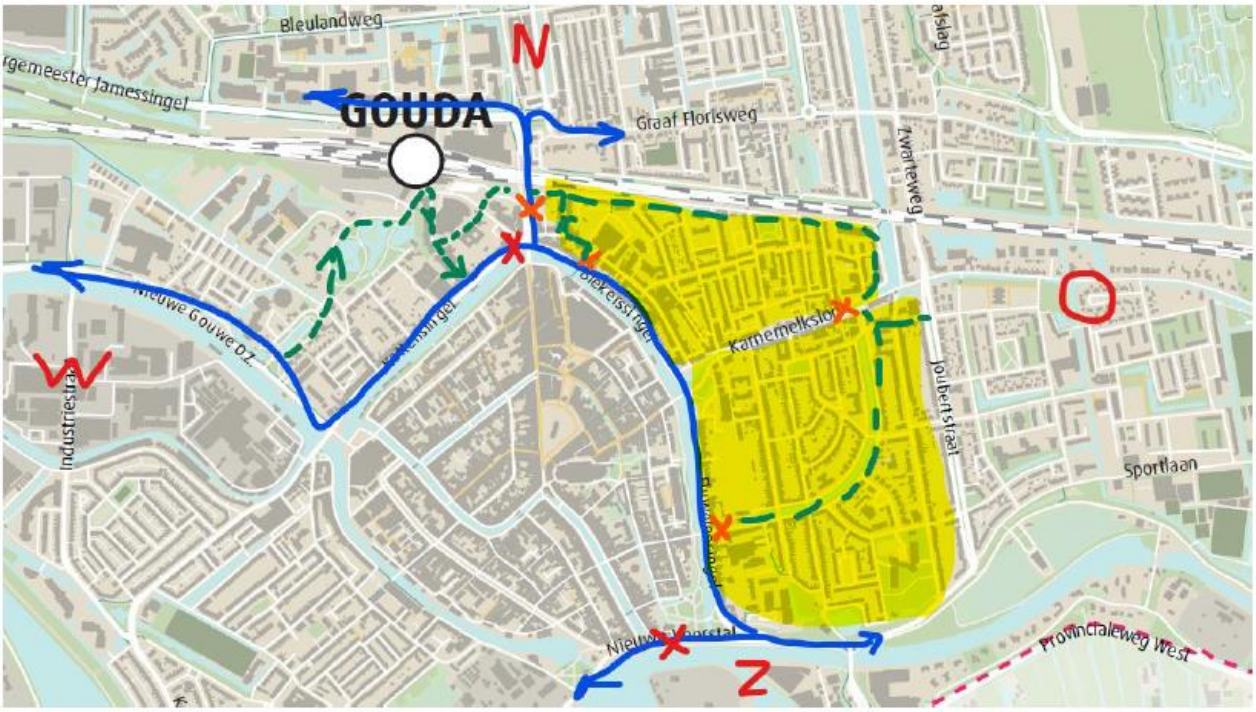
2. Indieners pleiten voor het aanschrijven van alle inwoners van Gouda, en hierbij inzichtelijk te maken wat de consequenties van het VCP voor de bereikbaarheid van hun eigen wijken en (auto)mobiliteitsmogelijkheden zijn binnen Gouda

3. Indieners stellen dat voor een uiteindelijke afweging, als het gaat om het doorvoeren van maatregelen zoals wordt voorgesteld in het VCP, het uitzoomen naar alle belangen en de daarmee gemoeide consequenties essentieel is. Indieners valt op dat die afweging niet voldoende heeft plaatsgevonden. In ieder geval niet daar waar het gaat om consequenties van het VCP voor de wijk/buurt waarin indieners wonen.
4. Indieners zijn content met het in stand blijven van de doorgang van de spoortunnel/straat richting Burgemeester Jamessingel, in tegenstelling tot de eerdere versie van het VCP (waar een knip werd voorgesteld op de singels). Deze doorgang vervult een essentiële rol in de ontsluiting van wijken Kadenbuurt en Kort Haarlem.
5. Indieners stellen dat met het nieuwe VCP de oost-west en west-oost ontsluiting zwaar onder druk staat, als mede ook de noord-zuid route. Voor met name de Kadebuurt, maar ook Kort Haarlem vervult de Kattensingel en de Spoortunnel een belangrijke ontsluitingsrol. Dit geldt helemaal als de Veerstal (in zekere mate) autoluw gemaakt wordt.
6. Indieners stellen dat het vereenvoudigen van het Kleiwegplein geen haalbare kaart is, omdat er maar 10-20% minder verkeer wordt verwacht. Indieners zien dit als een probleempunt.
7. Indieners stellen dat voor Kort Haarlem de Nieuwe Veerstal voor binnenstedelijk verkeer richting Korte Akkeren een belangrijke rol speelt. Indieners begrijpen de waarde van dit stuk weg niet, zoals is toebedeeld met idealistische visies zoals “Gouda aan de IJssel”. Indieners stellen dat dit een industriegebied is, naast een chemische fabriek. Naar het idee van indieners is de Nieuwe Veerstal juist de route die door binnenstedelijk verkeer gebruikt zou moeten worden.
8. Indieners pleiten ervoor om de Veerstal niet volledig af te sluiten, maar open te houden met een aanpaste inrichting (o.a. 30 km/u). Hierbij blijft een robuust netwerk bestaan, in het geval van calamiteiten op de zuidwestelijke randweg.
9. Indieners stellen dat de plannen voor de KW weg en het éénrichtingscarré het bewegen door Gouda nog eens extra bemoeilijkt. Indieners zien niet hoe de plannen de huidige problemen op de Blekerssingel gaan oplossen, zoals opstellingen bij het Kleiwegplein en de afslag Schouwburglaan. Indieners verwachten dat door het VCP-verkeer in de Kadenbuurt naar de oostkant wordt drukt, waar nu al sprake is van een problematische verkeerssituatie. Ook moet dan door Kort Haarlem worden gereden om de Joubertstraat te bereiken wat niet wenselijk is en er wordt een drukke fietsroute langs de Karnemelksloot gekruist. Direct achter deze brug bevindt zich een school die nu al met een chaotisch verkeerssituatie te maken heeft en extra verkeer zal dit niet bevorderen.





10. Indieners verwachten nieuwe sluiproute, in onderstaande figuur met groene stippellijnen aangegeven. Afhankelijk van of de knip voor of na de Crabethstraat wordt gemaakt zullen er sluiproutes ontstaan door de woonwijken naar het westen via het stationsgebied dan wel richting het oosten via het van Van Bergen IJzendoorn park.



11. Indieners verwelkomen de plannen voor de inrichtingsaanpassingen en met name op wijkniveau. De Kadenbuurt en Kort Haarlem zijn al 30 km/u buurten, maar dit wordt niet duidelijk door de uitstraling. Indieners waren positief verrast over het feit dat de Noothoven van Goorstraat als fietsstraat is opgenomen in het VCP, inclusief een hondenuitlaatstrook.
12. Indieners concluderen dat het tegelijkertijd afsluiten van de Kattensingel en Nieuwe Veerstal niet aanvaardbaar zijn, omdat dit de bewoners van de wijken Kort Haarlem en Kadenbuurt te veel dupeert. Dit geldt ook voor ondernemers, zzp-ers en ambachtslieden in de wijken. Volgens Indieners leven zij van bereikbaarheid.
13. Indieners hebben ook zorgen bij het verminderen van parkeergelegenheid in de binnenstad, want er is geen ruimte in de straten van de schil om dit op te vangen.

Reactie

1. Voor een werkbaar participatietraject is gekozen voor deze vertegenwoordigers maar alle Gouwenaren en ander belanghebbenden hebben tijdens de zienswijzeperiode ook de mogelijkheid inbreng en een reactie te leveren. Met de vele binnen de wijken woonachtige bewoners met diverse meningen, belangen en inzichten meningen is het behalen van gedeeld draagvlak niet altijd eenvoudig/haalbaar. Door gebruik te maken van de zienswijzeperiode kan eenieder nog zijn of haar mening over het plan geven.
2. Er is door de gemeente breed gecommuniceerd over de voorgenomen plannen, de mogelijkheid voor eenieder hier kennis van te nemen en er door middel van een zienswijze een mening over te geven.
3. Het VCP is opgesteld op basis van de in het mobiliteitsplan gestelde doelstellingen waarbij rekening is gehouden met de consequenties voor/binnen alle wijken binnen Gouda.
4. Hartelijk dank voor het ondersteunen van het in stand houden van de doorgang in de Spoortunnel in 2 richtingen.
5. Met de voorgestelde maatregelen in het VCP worden de oost-west en overige verbindingen juist verlicht door het (doorgaande) verkeer via alternatieve routes af te wikkelen.
6. Naast vermindering van het aantal verkeersbewegingen dient het vereenvoudigen van het plein (met minder kruisend verkeer) een veiliger afwikkeling van de kruisende verkeersstromen en meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers.
7. Het verbinden van de stad met de Hollandsche IJssel, waar de weg en parkeerplaats nu nog een grote barrière vormt, is een belangrijk uitgangspunt en creëert ruimte voor voetgangers, fietsers en bezoekers van de (binnen)stad. Door de aanleg van de zuidwestelijke randweg is voor het

(doorgaand) auto- en vrachtverkeer op papier een goed alternatief beschikbaar. Met een pilot “Autoluwe Nieuwe Veerstal” gaan wij in de praktijk ervaren of dat zo is.

8. De pilot, monitoring en evaluatie zullen uitwijzen of dit tot een voorstel voor definitieve afsluiting zal leiden.
9. Versimpeling van het Kleiwegplein zorgt juist voor een betere verkeersafwikkeling, waardoor er minder kans op filevorming zal zijn. De versimpeling van het Kleiwegplein, het eenrichtingscarré en aanpassing naar 30km/u zorgen voor een afname van verkeer op de Blekerssingel en Fluwelensingel, waardoor de leefbaarheid en het fietscomfort hier verbeterd. Aanpassing van de inrichting van de singels zorgen voor extra ruimte voor voetgangers, en geven de singels een ruimtelijke kwaliteitsimpuls.

   Er zijn nu 4 in- en uitgangen voor autoverkeer van en naar de Kadenbuurt: via de Boelekade, de Karnemelksloot, de brug bij de A.G. de Vrijestraat en via de Noothoven van Goorstraat. De aanpassing bij het Kleiwegplein heeft met name effect op de route via de Noothoven van Goorstraat. Verkeer kan niet meer via de Vredebest de Noothoven van Goorstraat bereiken, het voor de hand liggende alternatief hiervoor is de route via de Boelekade. Wel kan verkeer vanuit de Kadebuurt nog steeds via de Noothoven van Goorstraat en de Crabethstraat de Kattensingel bereiken. Met name de Boelekade zal iets drukker worden door aanpassing van het Kleiwegplein, de verkeersintensiteiten op alle wegen in de Kadenbuurt blijven echter (ruim) onder de 2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal (maximum intensiteit voor smallere woonstraten).

   Nabij de brug bij de A.G. de Vrijestraat is in het VCP voorzien om een nieuwe fietsbrug te realiseren. Nader onderzoek dient gedaan te worden naar de inpasbaarheid en relatie met cultuurhistorische waarden. Een fietsbrug kan de huidige brug verlichten en fiets- en autoverkeer meer spreiden/scheiden, dit is gunstig voor de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.



10. De sluiproute via het Stationsplein is reeds onmogelijk gemaakt door de 'knip' die in het kader van het project zuidelijk stationsgebied is ingesteld. Verkeer vanuit de Kadenbuurt kan nu enkel nog via de Crabethstraat de wijk uit, en dat blijft ook bij instelling van het VCP het geval. De gemeente acht het risico op ander sluipverkeer beperkt omdat dit geen aantrekkelijke route is voor bovenlokaal verkeer. Bovendien zijn er betere alternatieve routes. Dit geldt ook voor de overige veronderstelde mogelijke sluiproutes. Deze voeren door smalle straten in woonwijken, andere routes via bv de Blekerssingel/Graaf Florisweg/Zwarteweg liggen meer voor de hand. De kans op sluipverkeer wordt dan ook laag ingeschat. Bij het VCP wordt de situatie gemonitord, indien ongewenste effecten optreden kan zo bij worden gestuurd.
11. Hartelijk dank voor het ondersteunen van de voorgestelde maatregelen.

12. De bereikbaarheid zal genoemde wijken zal altijd mogelijk blijven, in sommige gevallen door middel van een geringe omrijbeweging voor gemotoriseerd verkeer vanuit bepaalde windrichtingen. Middels verkeersmodellen is berekend dat ook bij instelling van beide maatregelen de bereikbaarheid van de wijken op peil blijven en dat de alternatieve routes via de randwegen de extra verkeersvraag aan kunnen.
13. Parkeerplaatsen in de binnenstad worden enkel opgeheven als goede alternatieven beschikbaar zijn, waarbij andere wijken geen onacceptabele nadelige effecten mogen ondervinden hiervan. Na besluitvorming over het VCP wordt een parkeerstrategie voor de binnenstad uitgewerkt om de onderzoeken welke parkeermaatregelen nodig zijn.

2.11.26 Zienswijze van bedrijf X aan de Markt

Samenvatting

1. Indiener heeft een winkel die bevoorraad moet worden, zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde gelegen aan Achter de Kerk. Indiener vraag of de achterzijde beschikbaar blijft om te beleveren.
2. Indiener stelt dat de gemeente naar de landelijke politiek wijst welke opdracht minder CO2 uitstoot te genereren, welke volgens indiener al deels wordt gehaald door de verminderde uitstoot van moderner vervoersmaterieel. Indiener heeft de indruk dat het VCP daarin weinig verschil met de huidige situatie
3. Indiener heeft de indruk dat met twee maten wordt gemeten, namelijk verkeersbewegingen tbv economie 1000 per dag en totaal 15.000 bewegingen in het centrum binnen de singel. Indiener vraagt naar de samenstelling van dat verkeer, en wat een beweging is. Kleine winkels worden ook bevoorraad met een eigen personenauto.
4. Indiener stelt dat de bereikbaarheid van het centrum in de huidige situatie voor een steeds groter wordende doelgroep (ouderen) nu al slecht is. Deze groep is belangrijk voor de binnenstad, wordt het bezoek door het VCP nog onmogelijker gemaakt. Deze groep is erg afhankelijk van eigen autoverkeer, en het is te ver lopen vanuit parkeermogelijkheden aan de rand.
5. Indiener stelt dat door het verdwijnen van 250 parkeerplaatsen langs de singels een eenzijdige bevolkingssamenstelling in de binnenstad wordt veroorzaakt. Volgens indiener komen dan met name alleenstaanden die goed ter been zijn, en die ervoor kiezen om hun vervoer niet binnen handbereik te hebben in de binnenstad wonen. Gezinnen, ouderen etc zullen er niet meer voor (kunnen) kiezen om in het centrum te gaan wonen. Indiener vraagt of de gemeente dat inzichtelijk heeft.
6. Indiener stelt dat door het verdwijnen van 250 parkeerplaatsen (indiener telde zelf 310) direct een onhoudbare situatie ontstaat, omdat nu al een tekort is aan parkeerplaatsen (in ieder geval zaterdag)
7. Indiener vindt het te makkelijk gedacht dat met het huidige aanpak P aanbod, bewoners en bezoekers van de stad hun auto geheel aan de andere kant van het centrum willen parkeren omdat daar capaciteit is. Indiener vindt dat een onwenselijke situatie. Indiener stelt dat op voorhand al een probleem is om de toenemende parkeerdruk op te vangen, niet alleen voor bewoners maar als die inderdaad in een garage zouden stallen, zeker ook voor bezoekers van de stad. Ook de toenemende druk op de overige plaatsen wordt direct groter, de omliggende plaatsen zijn nu ook al volledig bezet, dus ook dat lijkt een probleem te worden.
8. Indiener vraagt waarom de nu leegstaande plaatsen niet worden gebruikt. Een verkeerde locatie, of te duur. In het algemeen kan worden gezegd dat de aangeboden bestaande parkeerplaatsen in vele gevallen ook zeer onaantrekkelijk zijn, danwel de route van en naar zo'n plek ook zeker niet uitnodigend, de eerste indruk van de stad is daar dan ook niet erg positief.
9. Indiener heeft twijfels over deelvervoermogelijkheid en refereert aan zijn woonplaats in Den Haag, Er wordt ook gesproken over deelvervoermogelijkheden. In onze woonplaats Den Haag, wordt er nu reeds ingezet door verschillende bedrijven op deelvervoer. Niet alleen auto's (in beperkte mate) maar veelal ook in elektrische scooters. Inmiddels is er al sprake van wildgroei. De her en der achtergelaten scooters van meerdere verhuursystemen op willekeurige plekken zorgen op meerdere plaatsen voor een rommelig en zeker niet uitnodigend beeld in de stad. Indiener hoopt dat dit niet het beeld wat men ook in Gouda voor ogen heeft
10. Indiener vindt dat nog veel onduidelijk is over het systeem van ontheffingen. Indiener heeft het systeem in Delft geprobeerd, en vindt dat veel vragen oproepen.

11. Indiener stelt dat de toegang tot bedrijven pas beperkt kan worden als er van tevoren een oplossing is. De kosten spelen daarin een grote rol. Indiener wordt door leveranciers gratis beleverd, als dat via een betaalde hub moet gaan gebeuren, moeten die kosten ergens betaald gaan worden en komt de concurrentiepositie van bedrijven in de binnenstad direct in gevaar. Ook de vertraging die zo kan ontstaan is een punt van zorg, welke opgelost moet worden. Helaas zijn er in Nederland al plannen en projecten sinds de jaren ’80, maar tot op heden lijkt het in nog geen enkele stad gelukt. Het is daarom misschien wel iets te makkelijk om dit zo aan de kant te vegen.
12. Indiener stelt dat de pilot Nieuwe Veerstal zeer onwenselijk is omdat het is nu al duidelijk is dat de capaciteit van omliggende wegen de extra druk er niet bij kan hebben. In de tijd dat deze reeds afgesloten was, reed ook een deel om via de binnenstad en duidelijk is dat als die mogelijkheid er niet meer is dit het dichtslibben van de wegen rond Gouda alleen maar nog verder zal verergeren. Door het extra omrijden worden ook nog eens meer kilometers gemaakt en neemt de uitstoot alleen maar toe.
13. Indiener pleit ervoor dat eerst de randwegen rond Gouda moeten worden aangepakt en hun capaciteit moet worden vergroot, zodat daarna het ook aantrekkelijk is om deze wegen te kiezen. Het ligt voor de hand dat daarmee de verkeersdruk op de stad afneemt, immers alleen plaatselijk verkeer kiest er dan voor om in de stad te komen. Als er dan nog een groot probleem zou zijn met ongewenst verkeer in de (binnen)stad is het aanpakken daarvan pas een volgende stap.

Reactie

1. De details van het ontheffingenbeleid en laad- en losmogelijkheden moeten nog nader worden bepaald. Uitgangspunt is wel dat noodzakelijk bevoorrading plaats moet kunnen vinden.
2. De gemeente heeft eigen CO2 doelstellingen en voorliggend VCP sorteert daarop voor, in lijn en aanvullend op landelijk beleid.
3. Er wordt niet met twee maten gemeten maar onderscheid gemaakt naar doorgaand-, bezoekers- en bestemmingsverkeer. Bestemmingsverkeer betreft bewoners en goederenvervoer t.b.v. de winkels. Van het gemotoriseerd verkeer is 15% een lichte bedrijfsauto, 2% middelzwaar en ~0% zwaar verkeer. Een beweging is 1 enkele rit.
4. De parkeerterreinen- en garages liggen in en direct naast het kernwinkelgebied. De loopafstanden zijn daarmee zeer gering ten opzichte van de loopafstanden die men tussen winkels, horeca en andere voorzieningen te voet dient af te leggen.
5. Steeds meer (nieuwe) inwoners zijn zich ervan bewust dat een eigen auto geen voorwaarde hoeft te zijn om zich te kunnen verplaatsen. Er zijn voldoende alternatieven en in de binnenstad is het vrijwel onmogelijk e auto direct bij de woning te hebben. Daarnaast dient men in de wijde omgeving van de woning veelal lang te zoeken naar een beschikbare parkeerplaats. Daarnaast verhoogt het aantrekkelijker maken van de straten langs de grachten het woon- en leefmilieu voor de huidige en nieuwe bewoners.
6. Het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats nadat een maximum aan het aantal parkeervergunningen is ingesteld. Daarmee wordt het huidige zoek- en parkeerprobleem juist verlicht.
7. Er is een overschot aan parkeercapaciteit in de openbare parkeervoorzieningen. Deze zijn alle centraal gelegen in en direct grenzend aan de binnenstad. In het algemeen geldt dat in een binnenstad loopafstanden tot een parkeerplaats, zowel voor bezoekers als bewoners, altijd groter dan in bijvoorbeeld een ruim opgezette buitenwijk.
8. Bij een overschot aan parkeerplaatsen is iedereen geneigd naar de meest centrale parkeervoorziening te rijden. Bij de Nieuwe marktgarage is dit op bijvoorbeeld zaterdagen ook zichtbaar. Met de invoering van de maatregelen zoals opgenomen in het VCP, waaronder een dynamisch parkeerverwijsssteem, kan de beschikbare parkeercapaciteit optimaal worden benut.
9. Deelmobiliteit voorziet in een grote behoefte en vindt op steeds grotere schaal plaats. Gouda stimuleert deze ontwikkeling en ziet, gezamenlijk met aanbieders, nauwgezet toe op een juist gebruik.
10. Het ontheffingenbeleid zal nader worden uitgewerkt. Op kleinere schaal kent Gouda reeds ontheffingen (buiten venstertijden binnen het voetgangersgebied).
11. Kosten en baten (ook maatschappelijk) van de toekomstige binnenstadsdistributie zullen, mede op basis van ervaringen die elders zijn opgedaan, nog nader worden onderzocht alvorens er een uitvoeringsplan zal worden opgesteld.
12. De verkeersmodellen geven aan dat een afsluiting niet tot verkeersproblemen zal leiden. Monitoring en evaluatie maken deel uit van de pilot om dit ook in de praktijk vast te kunnen stellen.

13. Uitgangspunt voor het streven het 9doorgaand) verkeer door de binnenstad terug te dringen, is het bieden van een goed alternatief over de randwegen. Deze wegen dienen daartoe vanzelfsprekend voldoende capaciteit te hebben om het extra verkeer te kunnen afwikkelen. De uitvoering van voorgestelde maatregelen in het VCP vindt daarom volgtijdelijk plaats.

2.11.27 Zienswijze van een bewoner van de Kievitstraat

Samenvatting

1. Indiener wil laten weten dat hij het volledig met het VCP eens is. Indiener ziet vooral het verlagen van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 50 naar 30km/u als essentieel voor een veilige en prettige leefomgeving.

2. Indiener woont in de Vogelbuurt en constateert dat de Koningin Wilhelminaweg, de Reigerstraat, de Lazaruskade en de Wachtelstraat worden gebruikt als racebaan. Er zijn maar weinig automobilisten die zich hier aan de maximumsnelheid houden. Dagelijks fietst indiener hier en wordt door auto's met zeer hoge snelheden ingehaald. Indiener maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid van zijn jonge, opgroeiende kinderen. Daarom juicht indiener de verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km per uur van harte toe.
3. Indiener pleit ervoor om ook de maximumsnelheid op de Industriestraat te verlagen naar 30 km/u, want hier wordt ook geracet en hebben fietsers geen afscheiden fietspad.

4. Indiener pleit ervoor om in de nieuwe 30 km zones zo veel mogelijk gebruik te maken van verkeersdrempels, flitspalen en andere middelen om overschrijding van de maximumsnelheid te verhinderen en om zo een veilige verkeerssituatie te garanderen voor ons allemaal, maar met name voor de opgroeiende jeugd.

Reactie

1. Dank voor het ondersteunen van de doelstellingen van het VCP
2. Dank voor het ondersteunen van het voornemen tot het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur.
3. De hoeveelheid van het verkeer staat een afname naar 30km/uur nog niet toe. Bij een toekomstige verkeersafname en op basis van de opgedane ervaringen met het 'Nieuwe 30' kan in de toekomst worden bezien of deze weg ook 30 km/uur kan worden.
4. De inrichting van de nieuwe 30 km/uur zones wordt nog nader bepaald, de verschillende mogelijkheden daartoe afwegend evenals de inbreng van diverse belanghebbenden.

2.11.28 Zienswijze van bewoners uit Gouda

Samenvatting

1. Indieners concludeert dat de problemen met het VCP niet worden opgelost, maar slechts verplaatst. Indieners vinden het zonde van de enorme hoeveelheid geld die daarbij wordt uitgegeven, zeker met kostbare projecten als Energietransitie voor de deur.
2. Indieners schrikken van het feit dat in de gedachtegang van het VCP blijkbaar twee soorten inwoners van Gouda bestaan. Te weten inwoners die blijkbaar recht hebben op een autoluwe omgeving. En een soort ‘tweederangs’ inwoners van Gouda die daar blijkbaar geen recht op hebben. Die nu al heel veel verkeer door hun wijk zien rijden. Volgens beantwoording van vragen net zo veel als verkeersluw te maken gebieden. Een soort ‘tweederangs’ inwoners die daarnaast ook nog geacht worden de hoeveelheid verkeer die elders geweerd gaat worden, daaraan toegevoegd te zien worden. ‘Tweederangs’ inwoners van Gouda die de vele auto’s nu al zien, horen, ruiken en bij schoonmaken van hun ramen en kozijnen vaststellen dat ramen en kozijnen aan de wegzijde zwarte aanslag hebben terwijl dat aan de niet-wegzijde niet zo is. En daar dus nog een hoeveelheid verkeer aan toegevoegd krijgen.
3. Indieners geven aan dat in het VCP nauwelijks concrete investeringen staan om hun leefbaarheid te garanderen. Terwijl er behoorlijk wat geld geïnvesteerd wordt en leefbaarheid een VCP-doelstelling is. Die als doelstelling blijkbaar niet voor de ‘tweederangs’ inwoners van Gouda geldt.
4. Indieners stellen dat dit plan de totale hoeveelheid fijnstof, CO2- en NO2-uitstoot vergroot omdat door de diverse afsluitingen veel meer gemotoriseerde ‘omrij’ kilometers gereden gaan worden.

Tevens gaat verplaatsing die nu nog per fiets plaatsvindt, straks door de (veel) grotere afstanden als gevolg van de afsluitingen, per auto plaatsvinden.

Reactie

1. Het VCP beoogt tegemoet te komen aan de verbeteringen die de gemeente voorstaat. Inspelend op huidige problematiek, toekomstgericht en met oog voor verbetering van de veiligheid en het woon- en leefmilieu binnen Gouda.
2. Doel van het VCP is onder meer het verkeer over de daartoe geschikte wegen te geleiden. Dus bijvoorbeeld het weren vaan doorgaand verkeer door de binnenstad terwijl het daar geen bestemming heeft behalve er een kortere route beoogt te bewerkstelligen. Er is geen sprake van onderscheid naar bepaalde inwoners zoals door u wordt gesuggereerd, wel naar soorten wegtyperingen en het juiste gebruik daarvan.
3. Vrijwel alle maatregelen in het VCP zijn gericht op verbetering van de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu. De impact daarvan is niet voor iedereen gelijk maar er wordt geen onderscheid gemaakt naar bepaalde inwoners.
4. Zoals in hoofd- en achtergrondrapportage is geduid hebben de voorgenomen maatregelen een positieve invloed op de uitstoot van milieuonvriendelijke stoffen. Huidige verplaatsingen die per fiets plaatsvinden zullen mogelijk blijven en op verschillende plekken vindt uitbreiding of verbetering van het fietsnetwerk plaats.

2.11.29 Zienswijze een bewoner uit het Raam

Samenvatting

1. Indiener mist heel veel informatie en is van mening dat veel antwoorden naar aanleiding van de webinars te vaag, onvolledig of onjuist zijn. Indiener dient een zienswijze in om alsnog antwoorden te krijgen op de vragen.
2. Indiener is niet benaderd door de participerende wijkteams of belangengroepen, want ze wist niets van de plannen over een autoluwe binnenstad. Indiener vraagt waarom bewoners niet individueel kunnen participeren. Indiener vraagt waar ze de participerende wijkteams kan vinden.
3. Indiener pleit voor het reserveren voor geld voor het hele traject van het VCP in plaats van alleen voor tranche 1. Indiener vreest dat anders projecten een stille dood sterven en veel geld verloren is gegaan.
4. Indiener stelt dat de wijkteams met Denktank-sessies zeer onvoldoende gewerkt hebben. Indiener stelt dat ze niet de enige is die onvoldoende en vroegtijdig is geïnformeerd. Indiener stelt dat deelnemers van wijkteams een eigen idee hebben en dan voordoen alsof dat bij iedereen gevraagd is.
5. Indiener vraagt hoe het kan er al een voorschot wordt gedaan op de verdeling van de financiële middelen over de tranches, terwijl de raad gaat over de financiële verdeling.
6. Indiener vraagt waarom wandelaars niet bovenaan staan, in plaats van fietsers. (bij kaders voor de wijkuitwerkingsplannen)
7. Indiener vraagt waar ze zich kan opgeven voor deelname aan participatieprocessen.
8. Indiener concludeert dat de Kattensingel wordt afgesloten en vraag hoe ze naar de apotheek op de Lemdulstraat komt, of bij haar huisarts aan de Blekerssingel.
9. Indiener vraagt waarom niet alle scholen Gouda lid waren van de Denktank.
10. Indiener vindt het afsluiten van de Kattensingel mensonvriendelijk voor de half invaliden, omdat die moeten omrijden. Deze mensen komen ook niet in aanmerking van voor een dure invalide parkeerkaart. Indiener is wel voor een hub aan de rand van de stad, om zo minder auto's te krijgen
11. Indiener vreest dat na de pilot autoluwe Nieuwe Veerstal de gemeente dit stilletjes in stand houdt. Indiener heeft gehoord over ontheffingen, maar wil weten welke adressen die ontheffingen dan gaan krijgen. Indiener vraagt zich af hoe ze vanaf het Raam bij de Esso aan de Schoonhovenseweg moet komen en terug. Indiener vreest dat de Esso minder klanten gaat krijgt en daardoor personeel moet ontslaan.
12. Indiener vraagt zich af hoe ze straks bij supermarkt Dirk in Goverwelle komt. Indiener kan zich niet voorstellen dat de gemeente er op uit is om veel mensen vele kilometers om te laten rijden alleen om de Nieuwe Veerstal en wat andere straten autoluw te krijgen.
13. Indiener wenst informatie te ontvangen over de motivering om de Nieuwe Veerstal autoluw te maken.

14. Indiener voorziet problemen bij de voorkeur van het huis als nieuwe bewoners geen parkeervergunning meer krijgen.
15. Indiener wil weten of ze in aanmerking komt voor een ontheffing om de stad in te rijden en daar te parkeren.
16. Indieners verwijst naar de zinsnede dat voor bezoekers aantrekkelijke tarieven moeten blijven gelden en vraagt zich af wanneer daar sprake van is op Raam (nu 3 euro per uur en 's avonds 4 euro per uur). Indiener vraagt waarom bewoners van sector 1 geen bezoekerspassen kunnen krijgen.
17. Indiener refereert aan de zinsnede dat de gemeente alternatieve vervoerswijzen wil stimuleren, en vraagt vervolgens hoe haar familie uit de rest van Nederland dan 's avonds bij haar kunnen komen met het openbaar vervoer. En als ze dan met de auto komen, krijgen ze dan een ontheffing
18. Indiener krijgt het gevoel dat parkeren buiten de stad ook betaald parkeren wordt en vraagt zich af waarom dat is.
19. Indiener rijdt ook wel eens door stad en vraagt zich af of ze dan ook een boete krijgt.

Reactie

1. Er is tijdens het uitgebreide participatietraject en de webinars zoveel mogelijk informatie gedeeld, evenals met de antwoorden op de gestelde vragen en in de bijbehorende rapportages (zie website), maar wij gaan graag in op uw nog openstaande vragen in deze zienswijze.
2. Alle informatie over wijkteams en overige belanghebbenden staan vermeld op de projectwebsite van de gemeente, waaronder ook alle verslagen. Voor een werkbaar participatietraject is gekozen voor deze vertegenwoordigers maar alle Gouwenaren en ander belanghebbenden hebben tijdens de zienswijzeperiode ook de mogelijkheid inbreng en een reactie te leveren.
3. Het college stelt de gemeenteraad voor de totaal benodigde middelen in tranches beschikbaar te stellen, gekoppeld aan de gefaseerde uitvoering van het VCP. Gelet op de volgtijdelijkheid van voorgestel maatregelen gaat hierbij geen geld verloren.
4. Het is jammer dat u van mening bent dat vertegenwoordigers van het wijkteam niet namens de hele wijk een inbreng hebben verzorgd. Met de binnen de wijk woonachtige duizenden bewoners met diverse meningen, belangen en inzichten meningen is dat niet altijd eenvoudig/haalbaar. Door gebruik te maken van de zienswijzeperiode kan eenieder nog zijn of haar mening over het plan geven.
5. Het college stelt de raad voor het VCP en financieringsvoorstel vast te stellen. De gemeenteraad beslist daar uiteindelijk over.
6. De gemeente heeft aandacht voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Afhankelijk van de locatie kunnen dat voetgangers en/of fietsers zijn, de gemeente houdt daarbij geen standaard rangorde of prioriteit aan.
7. Het is nog niet bekend waar en op welke wijze uitwerking en uitvoering van bepaalde maatregelen plaatsvinden, en hoe het participatieproces er daarbij uitziet.
8. Met de fiets kan dit via diverse routes binnen een aantal minuten, met de auto via Hoge Gouwe-Westhaven-Oosthaven-Tuinstraat-Groeneweg.
9. Het was niet werkbaar om een Denktank met tientallen individuen, bedrijven, instellingen etc met elkaar in gesprek te laten komen en gezamenlijk input te laten leveren. Daarom is een breed en divers samengestelde vertegenwoordiging uit de Goudse samenleving samengesteld.
10. De gemeente is van mening dat het afsluiten van de Kattensingel weliswaar voor een aantal bestemmingen een omrijbeweging betekent maar dat de voordelen van afsluiting, zoals beschreven onder maatregel 4, daar ruimschoots tegen opwegen.
11. Aan de pilot is monitoring en evaluatie van de maatregel gekoppeld. Daarbij worden alle (maatschappelijke) kosten en baten afgewogen, ook de eventuele gevolgen van omrijbewegingen.
12. Winkelcentrum Goverwelle is vanuit de zuidwestelijke (binnen)stad het best bereikbaar via de zuidwestelijke randweg, provinciale weg en Goverwellesingel.
13. De argumenten om de pilot uit te voeren staan uitgebreid toegelicht in het hoofd- en achtergrondrapport.
14. Het beschikken over een parkeervergunning volgens de huidige regelgeving is geen (blijvend) recht maar hangt af van het gemeentelijk beleid daaromtrent. Daarnaast hangen de verkoopbaarheid en waarde van een woning van veel andere aspecten af. Een betere woon- en leefomgeving kan juist weer een positieve bijdrage leveren.
15. Indien indiener beschikt over een parkeervergunning voor sector 1a zal ontheffing worden verleend om in de binnenstad te kunnen parkeren.

16. Het VCP geeft niet aan dat in de binnenstad aantrekkelijke tarieven voor bezoekers worden ingevoerd (nu reeds overal 4 euro per uur en 15 euro per dag tegenover 2 respectievelijk 8 euro erbuiten).
17. Het openbaar vervoer is tot laat in de avond/begin van de nacht voor eenieder beschikbaar. De regeling voor het verlenen van ontheffingen wordt nog nader uitgewerkt.
18. Het VCP gaat niet in op het uitbreiden van het gereguleerd parkeergebied. Momenteel vindt er daartoe in Kort Haarlem een pilot plaats.
19. Er vindt handhaving plaats op basis van de wet- en regelgeving die van kracht is op het moment van overtreding.

2.11.30 Zienswijze van bewoners van de Slapperdel

Samenvatting

1. Indieners vinden het VCP een heel ambitieus plan, waarbij indieners wel enkele vraagtekens hebben bij onderdelen die indieners kan raken/ mogelijk kan schaden
2. Indieners zijn van mening dat de doorstroming verslechtert op de stedelijke randweg door aanleg voorrangspleinen, terwijl juist deze wegen een belangrijke rol spelen in de snelle doorstroming van de stad.
3. Indieners bevestigen dat het goed is om eerst een pilot te doen bij de Nieuwe Veerstal en goed te kijken naar kosten en baten.
4. Indieners vragen of er wel goed gerekend is met de verplaatsing van parkeerplaatsen van de Blekerssingel en Fluwelensingel naar Klein Amerika en Schouwburgplein. Dit betekent volgens appelanten een extra belasting voor deze al volle parkeerplaatsen.
5. Indieners hebben twijfels bij de inzet van dynamische parkeerinfo, omdat dit een aantal jaren geleden ook al is toegepast maar is gesneuveld
6. Indieners zijn het eens met het deels verminderen van straatparkeerplaatsen in de binnenstad, maar adviseren om het goed af te wegen. Wat levert het op en hoe worden de parkeerplaatsen gecompenseerd (tegen redelijke kosten/betaalbaar tarief). Aandachtspunt is ook de loopafstand van parkeerplaats naar woning.
7. Indieners vragen wat het met de verkoopbaarheid/waarde woning doet als parkeervergunning verdwijnt.
8. Indieners vragen of het aantal verkeersbewegingen echt afnemen door minder parkeerplaatsen. Bewoners zullen geregeld nog spullen bij de woning gaan/blijven brengen.
9. Indieners stellen dat er minder parkeerplaatsen dan uitgegeven vergunningen zijn in de binnenstad. Door dat beter in verhouding te brengen, wordt het zoeken verminderd , wat leidt tot minder verkeersbewegingen.
10. Indieners refereren aan het feit dat jaren geleden is afgesproken dat als voorwaarde voor bouw van woningen, de nieuwe bewoners geen straatparkeervergunningen zouden krijgen, om de parkeerdruk niet verder te verhogen. Helaas komt de gemeente zijn eigen regels niet na en geeft toch vergunningen uit aan die bewoners
11. Indieners constateren dat bewoners in de binnenstad met eigen stalling soms ook een straatparkeergunning hebben, en vinden dit raar.
12. Indieners vragen of gereserveerde parkeerplaatsen voor artsen niet achterhaald is door de HAP.
13. Indieners zijn het eens met een selectieve toegang binnenstad, waarin met name grotere en zwaarder vrachtverkeer wordt aangepakt.
14. Indieners vragen ook aandacht voor de camperparkeerplaatsen op Klein Amerika. Dit leidt tot veel overlast en dan kan nooit de bedoeling zijn. Handhaving staat daar op een laag pitje. Indieners stellen voor de camperparkeerplaatsen te verplaatsen naar een andere plek, bijv Groenheuvel/Goudasfalt ed.
15. Indieners benadrukken dat goed gekeken moet worden naar de kosten en baten.

Reactie

1. Hartelijk dank voor het kenmerken van de ambities en het stellen van enkele vragen over mogelijke schadelijke gevolgen.
2. Bij de herinrichting van deze wegen wordt altijd een afweging gemaakt tussen een veilige(r) situatie/oversteek in relatie tot een goede doorstroming. Daarbij wordt, mede aan de hand van monitoring en evaluaties, een goede balans gezocht.

3. Een brede evaluatie met genoemde aandachtspunten maakt zeker deel uit van de pilot.
4. Bij het opheffen van parkeerplaatsen langs de singels zal sprake moeten zijn van voldoende alternatieve parkeercapaciteit. Deze opgave maakt onderdeel uit van de uitwerking van de voorgenomen maatregelen.
5. De eerder toegepaste parkeerinformatie was niet dynamisch maar betrof alleen een verwijzing naar de dichtstbijzijnde parkeervoorziening. Het nieuwe systeem zal bezoekers verwijzen naar alle mogelijke parkeergelegenheden, afhankelijk van de locatie, bestemming en bezetting.
6. Hartelijk dank voor het ondersteunen van dit beleidsvoornemen. Aangegeven aandachtspunten worden meegenomen bij de verdere uitwerking.
7. Het beschikken over een parkeervergunning volgens de huidige regelgeving is geen (blijvend) recht maar hangt af van het gemeentelijk beleid daaromtrent. Daarnaast hangen de verkoopbaarheid en waarde van een woning van veel andere aspecten af. Een betere woon- en leefomgeving kan juist weer een positive bijdrage leveren. Zie ook Reactie 2.10.2 onder 4.
8. Wanneer er minder parkeervergunningen worden verstrekt om te parkeren in de binnenstad, neemt ook het aantal verkeersbewegingen af omdat men niet meer zoekt naar een parkeerplaats of geen (eigen) auto meer heeft maar een alternatief vervoermiddel.
9. Die stelling ondersteunt de gemeente, zie ook het antwoord onder 8.
10. Er wordt bij nieuwe woningen in de binnenstad reeds vele jaren nooit meer een parkeervergunning verstrekt. Alle nieuwe adressen komen daartoe op de zogenaamde GROP-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning).
11. Dat is niet de bedoeling en is ook niet bij de gemeente bekend geweest ten tijde van het vaststellen van de GROP-lijst.
12. Voor deze parkeerplaatsen geldt een zogenaamd 'uitsterfbeleid'. Bij vertrek van de specialst of arts wordt de parkeerplaats weer beschikbaar gesteld voor openbaar gebruik.
13. Hartelijk dank voor het ondersetunen van deze doelstelling.
14. De toekomst van het parkeren van campers op klein Amerika zal nader worden bezien in samenhang met de toekomstig benodigde parkeercapaciteit door andere bezoekers en vergunninghouders als gevolg van de VCP-maatregelen.
15. De kosten en baten maken deel uit van elke (voorgenomen) maatregel en de uitvoering ervan.

2.11.31 Zienswijze van gemeente Krimpenerwaard

Samenvatting

1. Indiener refereert naar het bestuurlijk overleg van de Regio Midden Holland, waar het concept VCP is gedeeld. Indiener is positief over de verbeteren ten opzichte van het vorige plan.
2. Indiener pleit voor het 50 km/u houden vanuit Krimpenerwaard naar het ziekenhuis en station. Met 30 km/u zijn inwoners langer onderweg en moeten ze door verblijfsgebieden rijden om bovengenoemde bestemmingen te bereiken.
3. Indiener constateert dat de huidige inrichting van de N207 tot filevorming leidt in de route van Krimpenerwaard naar de A20. In het VCP worden twee rotondes vervangen door verkeerslichten. Dit zal een positief effect hebben op de doorstroming. Desondanks leidt dit niet tot geruststelling. In en nabij Gouda zijn er plannen voor ontwikkeling van Westergouwe en de Zuidplaspolder plannen die ook gevolgen hebben voor de verkeersintensiteiten op de N207. In het verkeersmodel wordt een groei van 5.000 motorvoertuigen per etmaal verwacht in 2030 ten opzichte van 2018. Dit houdt onvoldoende rekening met de effecten van de toekomstige woningbouwontwikkelingen.
4. Indiener stelt dat in het VCP niet duidelijk wordt of de buitenwegen rondom Gouda de extra intensiteiten aan kunnen. In de huidige verkeersmodellen is al een autonome ontwikkeling van de I/C-verhoudingen te zien van 62 naar 76%. Met het VCP neemt de intensiteit (indicatief) nog verder toe naar 85%.
5. Indiener concludeert dat in het VCP de twee rotondes van de N207 aan de zuidkant van Gouda behouden blijven. Er wordt aangegeven dat dat deel qua intensiteiten 35 tot 40% gaat toenemen. De rotondes gaan dan extra filevorming veroorzaken. Deze zouden vervangen kunnen worden door oplossingen waarbij geen filevorming ontstaat.

Reactie

1. Hartelijk dank voor de positieve reactie ten aanzien van het (verbeterde) VCP.

2. Met het VCP streeft de gemeente streeft onder meer naar minder doorgaand verkeer, een betere doorstroming en veiliger verkeerssituatie op de singels. Langs het centrum. De maatregelen hiertoe komen ook ten goede aan de busroute vanuit het station en de Krimpenerwaard vice versa. Uitgangspunt daarbij is dat de gemiddelde snelheid, en daarmee de reisduur naar/vanuit de Krimpenerwaard, van de bussen niet vermindert.
3. In de verkeersmodellen voor de N207/N457 is rekening gehouden met de aanpassingen van de huidige en nieuwe ontsluitingen van Westergouwe in relatie tot de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Deze nieuwe kruispuntvormen zijn ook opgenomen in het gemeentelijke dynamische verkeersmodel waaruit blijkt dat dit robuuste oplossingen zijn.
4. In de modellen is rekening gehouden met zowel de autonome als te verwachten ontwikkelingen, naast de ruimte die de randwegen nog bieden. Van de randwegenstructuur is ook een microscopisch verkeersmodel opgesteld, om nog nauwkeuriger te kunnen bepalen wat de toekomstige doorstromingseffecten gaan zijn. Bij onderliggend wegennet zijn de kruispunten bijna altijd maatgevend voor de verkeersafwikkeling en niet zozeer de wegvakken. In het VCP is juist voorzien om ook de kruispunten en rotondes van de N207 aan te pakken. Uit microsimulaties blijkt dat deze maatregelen effectief zijn om in de toekomst de doorstroming op peil te houden.
5. Wij hebben reeds diverse oplossingsrichtingen verkend voor de twee rotondes, zoals kruispunten met verkeerslichten en meerstrooksrotondes, die meer capaciteit hebben. Dergelijke maatregelen zijn ook opgenomen in het maatregelenpakket van het VCP. Over mogelijke maatregelen zijn reeds gesprekken gevoerd met de provincie, maar hiervoor is blijvende regionale aandacht nodig. Graag trekken wij hier samen met de gemeente Krimpenerwaard in op.

.

2.11.32 Zienswijze van een bewoner van de Vrijenhoefpolderweg

Samenvatting

1. Indiener stelt dat volgens het in 2017 door de gemeenteraad van Gouda vastgestelde Mobiliteitsplan binnen de zogenoemde verblijfsgebieden de wijkstraten liggen. Deze hebben op wijkniveau een verzamelfunctie. Ze sluiten aan op de stadswegen of stadsstraten en verbinden dus het verblijfsgebied met het hoofdwegennet. De verkeersintensiteit is op de wijkverzamelstraten hoger dan in de rest van de wijk. Dat vraagt speciale aandacht voor de fietsvoorzieningen, de verkeersveiligheid en de oversteekvoorzieningen. Gelet hierop en mede gelet op het feit dat de Vrijenhoefpolderweg aansluit op de Goverwellesingel, een doorgaande stadsweg, behoort de Vrijenhoefpolderweg dus tot een van die wijkverzamelstraten. Dus de speciale fietsvoorziening - het reeds aanwezige fietspad op de Vrijenhoefpolderweg - dient dan ook behouden te worden. Bovendien is indiener tevreden met de huidige inrichting van de VRijenhoefpolderweg.

Reactie

1. In het Mobiliteitsplan 2017 is de Vrijenhoefpolderweg aangewezen als 30 km/u weg in een verblijfsgebied. Uit de verkeersmodelprognoses blijkt dat in 2030 hier 3200 motorvoertuigen per dag worden verwacht. Dat zijn intensiteiten waarbij het mengen van auto- en fietsverkeer op een verantwoorde manier kan, en zelfs bijdraagt aan de veiligheid. De snelheid van het auto verkeer gaat omlaag en bij kruispunten wordt het principe “verkeer van rechts voorrang” geloofwaardiger. Ter hoogte van het invloedgebied van de verkeerslichten en later een voorrangsplein zijn wel vrijliggende fietspaden gewenst. Dan kunnen fietsers de wachtende auto's op een veilige manier passeren.

2.12 Openbaar vervoer

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
Indieners zijn positief over het VCP omdat dit het OV gebruik stimuleert. Wel zijn een aantal zorgen over bepaalde maatregelclusters, die voor het volledige beeld bij de samenvattingen van de clusters benoemd zijn. Ook hebben indieners een aantal ideeën om het OV nog verder te verbeteren.

Reactie van het college
Het college is verheugd over de proactieve houding van indieners, en het feit dat Arriva stevig inzet op zero emissie openbaar vervoer. De zorgen zijn begrijpelijk, waarbij met name de terughoudendheid met snelheidsremmers een pleidooi is. Het college stelt voor om elke busroute goed tegen het licht te houden en met elkaar te bepalen hoe de inrichting van de weg er uit moet zien om het comfort en de snelheid van de bussen zoveel te kunnen garanderen. Dit wel met het oog van de andere belangen die er vaak zijn, zoals leefbaarheid en verkeersveiligheid, waarvoor het belangrijk en effectief is om wel de snelheid aan te passen naar 30 km/u.

Aanpassingen ontwerp VCP
- Geen aanpassingen.

2.12.1 Zienswijze van Arriva

Samenvatting
1. Indiener is blij met de keuze met de beleidskeuze van het VCP, te weten “Gouda kiest voor duurzame en gezonde mobiliteit en wil dat (meer) mensen gebruik gaan maken van wandelen, fietsen en openbaar vervoer” en is sterk voorstander van het bevorderen van het openbaar vervoer gebruik.
2. Indiener draagt haar steentje bij aan de totstandkoming van een gezond leefklimaat en heeft zich ten doel gesteld om in 2025 CO2 neutraal te zijn. Daarbij spant Arriva zich in om - binnen de financiële kaders die geboden worden - zo veel en zo snel mogelijk het openbaar vervoer met zero emissie voertuigen uit te voeren.
3. Indiener verwacht dat weginfrastructuur voor het busverkeer op de gewenste routes op orde is, of geschikt blijft of gemaakt wordt voor de bus. Indiener pleit voor comfortabele, veilige en snellere busroutes voor zowel het regionale als het lokale busvervoer. Dat wil zeggen toegankelijke bushaltes, een goede doorstroming en een comfortabele weginrichting. Met de vernieuwing van de stationsomgeving heeft de gemeente een goede stap gezet. Anderzijds liggen er op veel busroutes veel te veel (steile) drempels die niet op een busroute horen. Als voorbeeld noemen wij de Kattensingel, waar de korte steile drempels veel discomfort veroorzaken.
4. Indiener stelt dat het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u op veel busroutes een spanningsveld is om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. Indiener vraagt daarom om elke route waar de bus rijdt goed tegen het licht te houden en samen te bepalen hoe de inrichting van de weg goed vormgegeven kan worden waarbij tegemoet wordt gekomen aan de belangen voor zowel het openbaar vervoer als de verkeersveiligheid en het leef- en verblijfsklimaat.
5. Indiener vindt het niet wenselijk dat een weg waar een bus rijdt wordt vormgegeven als “fiets-straat” of “ Shared Space”-achtige inrichting. Ook horen korte, steile drempels, asverspringingen en wegversmallingen niet thuis op een busroute. Indiener verwijst hiervoor naar de richtlijnen van het CROW voor busvriendelijke inrichting van wegen voor het openbaar vervoer.
6. Indiener vindt het vervangen van de rotondes bij Westergouwe door een kruispunt met verkeerslichten goede maatregelen. Hiermee kan de wachttijd voor het busverkeer verkort worden en zorgt dat voor minder fluctuatie van de rijtijden.
7. Indiener vraagt bij de inrichting van de voorgestelde voorrangspleinen met oversteeklichten, op de stedelijke randweg, om rekening te houden met de busroutes en de bus met prioriteit de oversteeklichten te laten passeren.
8. Indiener wil dat op de busroutes zoals beschreven in het rapport Toekomstbestendig Busnetwerk Gouda een comfortabele en hindervrije inrichting van de weg gerealiseerd wordt. In principe hoeft

het voor Arriva niet overal 50 km/u te zijn, maar indiener wil geen drempels, versmallingen, asverspringingen of andere fysieke snelheidsremmende maatregelen die tot discomfort, rijtijdverlies en is sommige gevallen zelfs schades veroorzaken.

9. Indiener stelt dat het Kleiwegplein voor het openbaar vervoer de hoofdtoegang naar het station is. Een inrichting van het Kleiwegplein zonder verkeerslichten vindt indiener een onmogelijke opgave voor het veilig en vlot passeren van het kruispunt voor het openbaar vervoer van en naar alle richtingen. Zonder verkeerslichten kunnen de conflicten met fietsers, voetgangers en het overige autoverkeer niet veilig afgewikkeld worden.
10. Indiener geeft aan dat de Nieuwe Veerstal onderdeel uitmaakt van het huidige en gewenste busnetwerk. Een shared space achtige inrichting past wat indiener betreft niet bij een busroute.
11. Indiener geeft aan dat voor het openbaar vervoer de route via de Fluwelensingel-Blekerssingel-Vredebest een belangrijke hoofdader is. Deze route moet dus geschikt blijven voor buslijnen met hoge frequenties en een verbindend karakter zoals de R-net lijn 497. Op deze route mogen in elk geval geen drempels, asverspringingen of wegversmallingen komen. Met de zinsnede op pag. 34 “de gemeente maakt afspraken met de vervoerder over de rijsnelheid” kan indiener niet uit de voeten. Dat is in de praktijk niet werkbaar en ook niet wenselijk. Daarbij wil indiener op deze route zo snel als veilig mogelijk is rijden. Er moet voldoende ruimte gegeven worden aan het busverkeer om elkaar tegemoetkomend te kunnen passeren zonder snelheidsverlies en dat fietsers veilig ingehaald kunnen worden.
12. Indiener heeft geen opmerkingen over de Bodegraafsestraatweg (ten zuiden van de Burg. v. Reenensingel-Goudse Houtsingel), omdat dit geen onderdeel uitmaakt van een busroute.
13. Indiener geeft aan dat voor de gewenste busroute van lijn 3 naar Goverwelle de bus tussen de Sportlaan en de Briandstraat over de Joubertstraat rijdt. Dit gedeelte van de Joubertstraat moet dan ook busverkeer geschikt blijven. Daarbij moet de kruising met de Briandstraat busvriendelijker worden ingericht zonder verticale drempel waar de bus schuin op en af moet rijden. Ook moet er in beide richtingen op de Joubertstraat t.h.v. de Bothastraat een nieuwe bushalte worden gerealiseerd ter vervanging van de bushaltes in de Hertzogstraat en Krugerlaan. Het gedeelte van de Joubertstraat ten noorden van de Briandstraat-Hertzogstraat maakt geen onderdeel uit van het busnet en hoeft qua inrichting niet geschikt te zijn voor busverkeer.
14. Indiener stelt dat het verlaten van de Thorbeckelaan als busroute alleen mogelijk is als de Willem de Zwijgersingel-Johan de Wittlaan anders ingericht wordt en geschikt wordt gemaakt (zonder drempels) voor de stadslijnen 1 en 4 en de streeklijnen 178/278/678. Ook betekent dit dat de Groen van Prinsterersingel geschikt moet blijven als busroute. Voor de ontsluiting van de buurt Achterwillens is het wel nodig dat de buurtbus in beide richtingen over de Graaf Florisweg kan blijven rijden.
15. Indiener stelt dat het inrichten van de binnenstad als verblijfsgebied betekent dat busverkeer binnen de singels niet meer mogelijk is en dat de loopafstanden van en naar het hart van het centrum toe nemen. Dat geldt dan met name voor de bushalte Agnietenstraat, die zal komen te vervallen als de bus van lijn 3 via de singelroute gaat rijden. De halte station en de halte Centrum bij de Tiendewegbrug vormen dan de dichtstbijzijnde bushaltes voor de binnenstad.
16. Indiener hoopt dat de gekozen richting en beleidskeuzes ook daadwerkelijk hun beslag zullen krijgen op de uitwerking en het uitvoeringsprogramma. Arriva wil graag betrokken worden bij het uitvoeringsprogramma en de wijkuitwerkingsplannen om met name de inrichtingsplannen (tijdig) kunnen beoordelen op “geschiktheid voor de bus”. Indiener hoopt en spreekt de verwachting uit dat de opmerkingen gehoord en serieus genomen worden. Indiener spreekt ook de zorg uit dat de maatregelen die genomen worden een negatief effect zullen hebben op de snelheid en comfort van het openbaar vervoer. Reizigers zijn gebaat bij een snelle en comfortabele rit. Als de reistijden toenemen zullen minder mensen gebruik maken van de bus en kan indiener uiteindelijk minder reismogelijkheden bieden. Daardoor zullen dan nog minder mensen de bus gaan gebruiken. Indiener pleit ervoor om er samen voor zorgen dat we niet in deze negatieve spiraal terecht komen.
17. Indiener wil de gemeente bedanken en complimenteren voor het uitgebreide onderzoek naar verbeteringen in het busnetwerk dat Goudappel in gemeentelijke opdracht heeft uitgevoerd resulterend in het rapport “Toekomstbestendig busnetwerk”. Om uitvoering te kunnen geven aan dit plan pleit indiener ervoor om financiële middelen vrij te maken voor het aanleggen van nieuwe bushaltes en het geschikt maken van de wegen om via de gewenste busroutes te kunnen (gaan of blijven) rijden.

Reactie

1. Dank voor het ondersteunen van deze doelstellingen van het VCP.
2. De gemeente juicht deze ontwikkelingen van harte toe.
3. De gemeente zal blijven zoeken naar een compromis of alternatieven teneinde voldoende snelheidsreductie af te dwingen, en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, naast de wensen vanuit bijvoorbeeld vervoerders en hulpdiensten mbt het eventueel toepassen van drempels.
4. Zie 3.
5. Naast een busroute dienen wegen veelal meerdere functies. Soms er is een sprake van een spanningsveld waar het gaat om een busvriendelijke en bijvoorbeeld fietsvriendelijke inrichting. De gemeente streeft naar het bereiken van een goed compromis tussen deze diversiteit aan belangen.
6. Dank voor het ondersteunen van de voorgenomen maatregel.
7. De wens om de bus prioriteit te geven op de voorrangspleinen met oversteeklichten zal worden meegenomen bij de reconstructie/herinrichting.
8. Zie 3.
9. De gemeente ziet de voorgenomen herinrichting van het Kleiwegplein niet op voorhand als onmogelijke opgave en zal uw zorgen daaromtrent bij de verdere planvorming betrekken.
10. Bij de voorgenomen pilot en de evaluatie ervan zullen de (mogelijke) gevolgen voor de busroute in beeld worden gebracht.
11. Met de opgenomen tekst over de rijsnelheid is bedoeld dat met de huidige en toekomstige rijsnelheid rekenschap zal worden gehouden. Met de aanzienlijke reductie van het verkeer en verbetering van de doorstroming op genoemde wegen, worden de omstandigheden voor het doorrijden van de bussen verbeterd. Vermoedelijk zal dit niet ten koste gaan van de huidige rijsnelheden maar juist een verbetering betekenen. Bij de nadere planuitwerking zal dit nadrukkelijk met de vervoerder onderwerp van gesprek zijn.
12. Dank voor de verduidelijking.
13. Bij de reconstructie van genoemde wegen/kruispunten zal de gemeente met vervoerder over de noodzakelijke aanpassingen in overleg treden.
14. Bij het opheffen van trajecten waarover de bus momenteel rijdt zal bij de uitwerking van alternatieven rekening worden gehouden met de geschiktheid (inrichting en toegankelijkheid) van de nieuwe route(s).
15. De halte Agnietenstraat is reeds opgeheven waarmee de laatste doorgaande busroute uit de binnenstad is verdwenen. De halte Centrum nabij de Tiendewegbrug vorm een goed alternatief met een aanzienlijk hogere frequentie van bussen.
16. De gemeente blijft alle belanghebbenden, dus ook het OV, bij de verdere uitwerking van plannen betrekken om zo breed mogelijke afweging van belangen en mogelijkheden te kunnen maken.
17. Hartelijk dank voor het compliment. De gemeente zal alle mogelijke vormen van inbreng en middelen betrekken bij het -waar mogelijk- verbeteren van het busnetwerk en bijbehorende voorzieningen.

2.12.2 Zienswijze van Rover afdeling Gouda en Midden Holland

Samenvatting

1. Indiener is dankbaar voor het participeren in de Denktank VCP en het traject Busvervoer Gouda. Indiener blijft graag meedenken over Omgevingsvisie(s), uitwerkingen van het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 en andere plannen gericht op toekomstbestendige mobiliteit.
2. Indiener staat geheel achter de tekst Ruimte voor regionaal en lokaal OV (blz 16). Indiener stelt voor bij ‘ketenmobiliteit’ als voorbeeld van nieuwe dienstverlening Mobility as a Service (MaaS) te vermelden.
3. Indiener is van mening dat tekstueel de “buurtbus” (Buurtbus Reeuwijk) bij de categorie “ontsluitend OV” en “Groene Hart Hopper”, “Vervoerspunt Gouda” en “Automaatje” bij “vraaggestuurd OV” passen. (blz 20)
4. Indiener heeft zorgen over de veiligheid bij een vereenvoudigd Kleiwegplein. Namelijk op de kruising van de relatie voor de bus tussen Vredebest en Kattensingel en de (beoogde) voetgangerszone tussen stationsgebied en binnenstad. Indiener vraagt om een veilige doorstroom te garanderen voor beide groepen gebruikers.

5. Indiener pleit voor een haalbaarheidsonderzoek naar een busbaan voor verbindend OV en materieelritten parallel aan de beoogde fietsroute langs het spoor tussen het Stationsplein en de Burg. Van Hofwegensingel. Indiener schat in dat beoogde busbaan op de volledige ring om de binnenstad meer veiligheid en wooncomfort voor bewoners oplevert en het de vervoerder makkelijker maakt meer lokaal gebied te ontsluiten.

Reactie

1. Dank voor uw inbreng gedurende het participatietraject.
2. Mobility as a Service (MAAS) zal als voorbeeld worden toegevoegd.
3. Dank voor uw suggesties, wij voeren een tekstuele aanpassing door om e.e.a. te verduidelijken. Overigens zijn Vervoerspunt Gouda en Automaatje formeel geen wettelijk openbaar vervoer.
4. Een veilige overstreek/doorstroom van langzaam verkeer staat centraal bij de herinrichting van het Kleiwegplein.
5. Alhoewel het idee aantrekkelijk klinkt, is de ruimte langs de zuidzijde het spoor in de richting van de Van Hofwegensingel voor zowel een fietspad als een vrije busbaan is zeer beperkt. Voor het fietspad worden daarom reeds alternatieven onderzocht. Ook gezien de geplande ruimtelijke ontwikkelingen die hier plaats vinden. Voor een vrije busbaan zijn die alternatieven er niet, en wordt een busbaan dan ook niet als haalbaar / kansrijk geacht.

2.13 Ouderen en minder validen

Hoofdlijn van de ingekomen zienswijzen
De indieners maken zich zorgen in de gevolgen van het VCP voor mensen met een mobiliteitsbeperking, omdat dit niet concreet is uitgewerkt en volgens indieners onvoldoende belicht is in de plannen. Dit zijn zorgen over hoe het ontheffingenbeleid wordt geregeld, en wat er gebeurt met de mindervalidenparkeerplaatsen, of openbaar vervoer nog toegankelijk blijft, en deur tot deur vervoer mogelijk blijft.

Reactie van het college
De gemeente houdt nadrukkelijke rekening met de belangen van ouderen en minder validen. Iedereen moet mee kunnen doen in de samenleving, en daarbij is het belangrijk dat ouderen en minder validen toegang blijven houden tot alle bestemmingen, zo ook de binnenstad. De gemeente stelt het op prijs dat het GAB ook heeft deelgenomen aan de DenkTank-sessies. Het VCP is een plan op hoofdlijnen, terwijl de toegankelijkheid voor mindervaliden vaak gaat over de specifieke inrichting van projecten. Bij de verdere uitwerking van projecten houdt de gemeente nadrukkelijk rekening met mensen met een beperking. Hiervoor zijn richtlijnen (CROW) en ook in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) van de gemeente Gouda zijn voorschriften opgenomen. De gehandicaptenparkeerplaatsen blijven zoveel mogelijk in stand, en deze zijn en blijven altijd bereikbaar. Bij de uitwerking van alle maatregelen wordt het GAB natuurlijk betrokken.

Aanpassingen ontwerp VCP
- Geen aanpassingen

2.13.1 Zienswijze van de Goudse Adviesraad voor mensen met een beperking

Samenvatting
1. Indiener stelt dat de GAB, op voorspraak van de wethouder, deelgenomen heeft aan het participatietraject en het belang van maatregelen voor mensen met een mobiliteitsbeperking onder de aandacht gebracht.
2. Indiener vindt het teleurstellend om te zien dat de gevolgen van dit VCP voor mensen met een mobiliteitsbeperking, en de maatregelen die voor deze groep nodig zijn, niet of nauwelijks in beeld zijn gebracht in het VCP. In het VCP wordt slechts gesproken over maatwerk voor mensen met een beperking en speciale aandacht voor hun mobiliteit, maar wat dit concreet betekent wordt niet uitgewerkt. In het achtergrondrapport bij het VCP wordt met geen woord gesproken over mensen met een beperking.
3. Indiener vindt het onduidelijk of bij de maatregelen voor de binnenstad locaties onbereikbaar worden en onduidelijk is wat de gevolgen zijn voor het aantal en de bereikbaarheid van de gehandicaptenparkeerplaatsen. Indiener vraag of het centrum voor deze groep bereikbaar wordt, zonder dat men grote stukken moet omrijden. Indiener vraagt of andere wijken van Gouda en de diverse winkelcentra goed bereikbaar blijven voor mensen met een mobiliteitsbeperking.
4. Indiener stelt voor dat met apart met ervaringsdeskundigen van de GAB wordt overlegd om de uitgangspunten met elkaar te bepalen hoe andere het ontheffingenbeleid ingericht moet worden. Hierbij gaat de GAB uit van een ontheffingbeleid waarbij mensen die dit nodig hebben een ontheffing kunnen krijgen en hun voertuig kunnen parkeren dicht bij hun bestemming in de binnenstad.
5. Indiener stelt dat een grote groep mensen met een beperking aangewezen is op zorg in de ochtend. Op het moment dat zij na 12.00 uur naar het centrum zouden kunnen gaan, moet het mogelijk zijn dat zij ongedacht de eindtijd van de venstertijden het centrum in kunnen.
6. Indiener stelt dat mensen met een beperking die gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, ook problemen zullen ondervinden. Want er zijn in de afgelopen tijd een aantal bushaltes verdwenen, en er rijden steeds minder stadsbussen naar het centrum.
7. Indiener vraagt wat het betekent voor gehandicaptenparkeervergunningen op kenteken voor mensen die in de binnenstad wonen. Indiener vraagt of deze vergunningen straks niet meer verstrekt of veel minder verstrekt worden.
8. Indiener stelt dat mensen met een gehandicaptenparkeerkaart wordt toegestaan gratis te parkeren op alle straat parkeerplaatsen. Indiener vraagt of er bij een drastische vermindering van het aantal

straatparkeerplaatsen er dan nog wel voldoende mogelijkheden om met een gehandicaptenparkeerkaart op straat te parkeren.

9. Indiener vraagt hoe kan worden gegarandeerd dat mensen met een gehandicaptenparkeerkaart alle gehandicapten-parkeerplaatsen kunnen bereiken. Krijgen mensen met een gehandicaptenparkeerkaart een ontheffing om overal te kunnen komen.
10. Indiener vraagt wat de gevolgen zijn voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart die van buiten Gouda komen.
11. Indiener adviseert innovatieve drempels te onderzoeken die automatisch zakt als er een hulpdienst of bus lang rijdt. Indiener adviseer zo min mogelijk verkeersdrempels neer te leggen en als dit toch toegankelijk is te zorgen voor verkeersdrempels die zo min mogelijk schokken geven in het voertuig.
12. Indiener stelt dat veel straten in het centrum in het VCP worden afgesloten voor autoverkeer. Hierdoor wordt ook vrijwilligerswerk voor bewoners met een beperking die in de binnenstad wonen, bemoeilijkt. Bijvoorbeeld vrijwilligers die bewoners van de Savelberg helpen. Of vrijwilligers die bewoners van woonvoorzieningen in de binnenstad zoals die van Gemiva en Kwintes komen ophalen en wegbrengen. Indiener vraagt of ze dit kunnen blijven doen.
13. Indiener vraagt hoe het zit met de bereikbaarheid voor hulporganisaties, zoals bijvoorbeeld de thuiszorg, wijkverpleegkundige of een boodschappenservice. Kunnen deze organisaties nog steeds op hun plaats van bestemming komen en hun diensten verlenen ten behoeve van mensen met een beperking?
14. Indiener vraagt welke ontheffingen de Groene Hart Hopper krijgt om mensen op hun plaats van bestemming te kunnen brengen. De Groene Hart Hopper is van deur tot deurvervoer, hetgeen betekent dat reizigers bij de deur opgehaald en afgezet moeten kunnen worden.
15. Indiener stelt dat door het VCP de gemiddelde ritlengte van autoverplaatsingen toeneemt, maar door een hoger fietsgebruik (ten koste van autogebruik) het totale aantal voertuigkilometers ongeveer gelijk blijft. Dit zal niet gelden voor mensen met een mobiliteitsbeperking die aangewezen zijn op hun auto. Zij hebben geen keus om de bus te pakken, te fietsen of op een andere manier op hun bestemming te komen. Zij zullen meer kilometers en dus hogere vervoerskosten moeten maken om op hun bestemming te kunnen komen of om een gehandicaptenparkeerplaats te bereiken. Indiener vraagt hoe de gemeente ervoor gaat zorgen dat mensen met een mobiliteitsbeperking niet benadeeld worden door deze maatregelen.
16. Indiener pleit voor het toepassen van slimme verkeerslichten die geen knoppen hebben die ingedrukt moeten worden. Dit is voor mensen met een beperkte arm en handfunctie cruciaal.
17. Indiener gaat er vanuit dat de GAB vanaf het begin meekijkt bij de uitwerking van bovenstaande maatregelen. Dat voorkomt aanpassingen achteraf.
18. Indiener verzoekt de gemeente om een overleg met de GAB te faciliteren om alsnog de uitgangspunten mbt de gevolgen van het Verkeerscirculatieplan voor mensen met een beperking met elkaar vast te stellen. De GAB vreest anders dat de maatschappelijke participatie van Gouwenaars met een beperking maar ook van bezoekers met een beperking, door dit plan onbedoeld in de knel komt.

Reactie

1. De gemeente waardeert de inbreng van de GAB gedurende het participatietraject.
2. Het VCP is een plan op hoofdlijnen. De gemeente houdt bij de nadere uitwerking van de maatregelen nadrukkelijk rekening met mensen met een beperking. Dit is ook expliciet benoemd op pagina 11 in het hoofdrapport van het VCP. Bij de uitwerking van maatregelen is de LIOR van de gemeente van toepassing, bovendien worden ook CROW-richtlijnen gehanteerd met betrekking tot toegankelijkheid en voetpaden voor iedereen.
3. De bereikbaarheid van gehandicaptenplaatsen en winkelcentra voor mensen met een beperking blijft gewaarborgd. Er zijn geen plannen om hier aanpassingen in te doen. Het is belangrijk dat de binnenstad en winkelgebieden voor iedereen toegankelijk zijn. In de binnenstad zijn daartoe diverse invalideparkeerplaatsen, die behouden zullen blijven. Bovendien mogen houders van invalidekaarten gratis parkeren op alle parkeerplaatsen.
4. Het ontheffingenbeleid zal nog nader worden uitgewerkt. Daarbij zullen de belangen van mensen met een beperking nadrukkelijk worden meegenomen. De gemeente stelt de inbreng van GAB daarbij op prijs. Uitgangspunt van het ontheffingengebied is een ruimhartige selectieve toegang, waarbij het voor iedereen mogelijk is om een (incidentele) ontheffing aan te vragen. Houders van invalidekaarten kan mogelijk ook een standaard vaste ontheffing gegeven worden. Het blijft voor een ieder mogelijk om te parkeren in de binnenstad.

5. Een wijziging van de venstertijden valt niet onder de reikwijdte van het VCP.
6. De bushalte Gouda Centrum bevindt zich bij de Tiendewegbrug. Het aantal bussen dat daar halteert is de afgelopen periode juist uitgebreid. Met het VCP zetten we als gemeente in op het behoud en versterking van het huidige busnetwerk.
7. De toewijzingscriteria voor het verstrekken van een parkeerplaats op kenteken blijven ongewijzigd.
8. Het aantal parkeerplaatsen waar gehandicapten in de binnenstad gratis kunnen parkeren wordt in 2021 uitgebreid van circa 20 (invalide parkeerplaatsen) naar circa 1.200 (alle parkeerplaatsen). Bij een toekomstige reductie van straatparkeerplaatsen naar bijvoorbeeld 1.000 betekent dit nog steeds een aanzienlijke verbetering van de mogelijkheden om gratis te parkeren voor houders van gehandicaptenparkeerkaarten. De invalideparkeerplaatsen blijven uiteraard behouden.
9. Alle straten die nu toegankelijk zijn voor autoverkeer blijven toegankelijk voor autoverkeer. Met het selectieve ontheffingenbeleid wordt enkel ingezet op een vermindering van autoverkeer in de binnenstad, zodat verkeer wat er niet perse hoeft te zijn ook niet meer komt. Dit verbeterd de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad. De huidige invalideparkeerplaatsen blijven in de toekomst allemaal bereikbaar.
10. Zie antwoord 4.
11. Bij de inrichting van 30 km-zones zal, bij maatregelen die de snelheid kunnen beperken, een afweging worden gemaakt met in achtneming van de belangen van vervoerders en hulpdiensten.
12. Zie antwoord 9.
13. Hulpverleners zullen overal kunnen komen om de zorg te bieden die nodig is. Uitgangspunt bij selectieve toegang is dat vaste gebruikers zoals thuiszorg een vaste ontheffing kunnen aanvragen om met de auto de binnenstad in te kunnen blijven rijden.
14. Het VCP geeft geen aanleiding het huidige beleid rond de bereikbaarheid van adressen door de Groene Hart Hopper te wijzigen.
15. De gemeente vergoedt extra verreden (auto)kilometers niet. De omrijroute is meestal gering en er is veelal sprake een betere doorstroming met minder verkeerslichten, hetgeen het brandstofverbruik ten goede komt. Slechts in enkele gevallen zijn er langere omrijdroutes, maar voor heel veel verplaatsingen binnen Gouda hoeft niet omgereden te worden.
16. De mogelijkheid van het toepassen van slimme verkeerslichten zal bij de uitwerking van reconstructies/herinrichting worden meegenomen.
17. De GAB zal, net als andere partijen, worden betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelen.
18. De GAB heeft deelgenomen aan de DenkTank, en de gemeente bedankt de inbreng en tijd die is geleverd in de totstandkoming van het VCP. Het VCP is een omvangrijk plan op hoofdlijnen, dat de komende jaren gefaseerd wordt uitgerold en uitgewerkt. De verdere uitwerking zal met partijen, waaronder GAB, zijn beslag krijgen nadat besluitvorming over dit plan heeft plaatsgevonden.

2.13.2 Zienswijze van een bewoner uit Gouda

Samenvatting

1. Indiener is mantelzorger en rijdt minimaal 1 keer per week vanuit huis in Korte Akkeren via de Rotterdamseweg en Nieuwe Veerstal naar het huis van haar moeder in Goverwelle. Dit is een rit van 5,3 kilometer, afgelegd met de auto in een kwartier en op de fiets 20 minuten. Door de knip in de Nieuwe Veerstal moet indiener omrijden via de zuidwestelijke randweg, een route van 8,1 kilometer over een druk traject. Dit leidt tot 145 extra kilometers op jaarbasis. Indiener vraagt zich af of mantelzorgers de kosten bij de gemeente mogen declareren.
2. Indiener heeft ook zorgen bij de knip op de Kattensingel. Bewoners van het Nieuwe Park, die op bezoek willen in Goverwelle en niet in staat zijn om te fietsen, moeten omrijden via de Nieuwe Gouwe Oostzijde, Burgemeester Jamessingel en Goudse Houtsingel. Indiener geeft aan dat dit slechts het verleggen van de verkeersdruk is. Ook wordt volgens indiener de Goudse Schouwburg vanuit Korte Akkeren onbereikbaar. Bezoekers die niet in staat zijn om te fietsen, moeten omrijden via de Nieuwe Gouwe Oostzijde, Burgemeester Jamessingel en Spoorstraat. Een route van 4,5 kilometer. Dat is 3 kilometer meer uitlaatgassen. Indiener kan zich niet voorstellen dat dit het open karakter van de schouwburg ten goede komt.
3. Indiener vraagt de gemeente begrip te hebben voor mensen met een niet-aangeboren hersenletsel, chronisch zieken en ouderen.

Reactie

1. Afgezien van de vraag of een traject met meer verkeerslichten een lager verbruik betekent, vergoedt de gemeente verreden (auto)kilometers niet. De gemeente wil daarnaast het fietsgebruik over deze afstanden stimuleren.
2. De gemeente wil het fietsgebruik voor de als voorbeeld genoemde trajecten stimuleren. De omrijroute voor de kleine groep die hiertoe niet in staat is, is gering. Daarnaast wordt een betere doorstroming beoogd hetgeen de schadelijke CO2-uitstoot beperkt.
3. De gemeente heeft begrip voor alle doelgroepen en houdt daar rekening mee bij de planvorming.

2.14 Hulpdiensten

2.14.1 Zienswijze van de Brandweer Hollands Midden

Samenvatting

1. Indiener stelt dat het afwaarderen van straten van 50 naar 30 km/u mogelijk negatieve gevolgen gaat hebben voor de opkomsttijden van de brandweer. Momenteel worden in bepaalde delen de wettelijke opkomsttijden al niet gehaald en met verlaging van de snelheid kan de overschrijding van de opkomsttijden hoger worden.
2. Indiener stelt dat de randwegen voornamelijk om de stad heen lopen en deze voor de hulpdiensten niet in alle gevallen de snelste routes zijn. De hulpdiensten gebruiken momenteel doorgaande, wijk- en buurtontsluitingswegen als snelste route. Het merendeel van deze routes worden afgewaardeerd, waardoor indiener een verhoging van de opkomsttijden verwacht.
3. Indiener concludeert dat in de achtergrondrapportage bij hoofdstuk 4.11 de effecten van de VCP op de “huidige snelste routes vanaf de brandweerkazerne” niet helemaal correct zijn weergegeven. Eén van de genoemde route is volgend indiener niet de snelste route en daar zijn de effecten naar verwachting groter dan momenteel is aangegeven. Voor de wijk Middenwillens en het noorden van Goverwelle wordt er vanuit de kazerne via de Burgemeester Jamessingel, Graaf Florisweg, Ommeslag (flexpaal) en de Goudse Houtsingel gereden. Indiener adviseert om de route van de Ommeslag mee te nemen in de rapportage.
4. Indiener concludeert dat in de Achtergrondrapportage de effecten van het VCP op de opkomsttijden vooral gebaseerd zijn op de hoofdroutes, de verlaging in de wijken (wijk- en buurtontsluitingswegen) is hierin niet meegenomen.
5. Indiener adviseert de gemeente om de belangrijke hulpverleningsroutes niet af te waarderen naar een 30 km/uur-wegen. Indiener wil graag met de gemeente hierover in gesprek om de hulpverleningsroutes gezamenlijk te bepalen.
6. Indiener adviseert om op de routes voor hulpverleningsdiensten en wijk- en buurtontsluitingswegen als uitgangspunt geen drempels en/of plateaus aan te brengen. Drempels zijn voor de hulpdiensten een vertragende factor en worden bij een uitruk als hinderlijk ervaren. Indiener beveelt aan om onderzoek te doen naar alternatieve verkeersremmende maatregelen (bijv wegversmallingen) die de opkomsttijden niet negatief beïnvloeden.
7. Indiener heeft de vrijwilligers van de brandweer ook een advies laten uitbrengen over het VCP. Deze vrijwilligers hebben met veel interesse de berichtgeving rondom het VCP gevolgd, evenals de twee webinars die over dit onderwerp gegeven zijn en zijn blij dat gemeente goed kijkt naar onderwerpen als verkeersveiligheid en woongenot. Dit maakt Gouda nu en in de toekomst een aantrekkelijke stad om in te wonen.
8. Indiener stelt dat VCP naast een snelheidsverlaging op veel plekken ook een aantal andere maatregelen neemt die het voor vrijwilligers lastiger zal maken om snel op de kazerne te komen. Dit zou kunnen betekenen dat vrijwilligers minder snel kunnen uitrukken, en dus minder snel de benodigde hulp kunnen verlenen.
9. Indiener stelt dat door het plaatsen van een knip in de bocht Graaf Florisweg / Albert Plesmanplein (onderdeel Eenrichtingscarré Gouda Noord) vrijwilligers uit Gouda Noord (Ouwe Gouwe, Achterwillens, Slagenbuurt, Wethouder Venteweg) om zullen moeten rijden. Dit zal de opkomsttijd doen toenemen door de verlaging van de snelheid en de extra af te leggen afstand in combinatie met een verhoogd aantal stoplichten. Als mogelijke opties noemt indiener het omdraaien van het eenrichtingsverkeer (dus vanaf de Graaf Florisweg richting het Plesmanplein), of een manier te faciliteren dat opkomende vrijwilligers hier kunnen passeren in geval van alarmering.
10. Indiener stelt dat het anders inrichten van Stedelijke randweg (Van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwellesingel) met de nadruk op overstekend verkeer, voor de vrijwilligers uit Goverwelle flinke impact heeft. Zeker overdag zal deze nu al drukke weg nog vaker ‘opstropen’ door de vele oversteekpunten waar het verkeer ook nog eens door middel van een rood licht gestopt kan worden. Indiener pleit ervoor om te bekijken of daadwerkelijk alle oversteekplaatsen vereist zijn, en of hier andere maatregelen genomen kunnen worden die de doorstroming op deze weg wel verbeteren, zeker gezien het feit dat de gemeente meer verkeer over de randwegen wil hebben.

11. Indiener adviseert het gebruik van de Ommeslag als route voor ‘uitgezonderd verkeer’, mits dit in combinatie gaat met het omkeren van de knip zoals voorgesteld in de Graaf Florisweg.
12. Indiener stelt dat de vrijwillige brandweer met name heeft gekeken naar de woonadressen van het huidig personeel. Indiener verzoekt de gemeente om ook rekening te houden met adressen vanuit de Kadenbuurt, Kort Haarlem en Oosterwei en hierbij is het eenrichtingsverkeer van de Kattensingel en de Autoluwe Nieuwe Veerstal een vertragende factor. Indiener vraagt of voor deze situatie ontheffing mogelijk is voor het vrijwillig personeel. De vrijwillige brandweer komt op met eigen vervoer en zij kunnen niet gebruikmaken van optische en geluidssignalen.
13. Indiener adviseert om de VRI’s en de selectieve toegang (bij fysieke afsluiting) te voorzien van KAR, zodat de hulpdiensten deze kunnen beïnvloeden. Een VRI kan bij detectie van een hulpdienst (met prio 1) het verkeer vanuit de naderingsrichting alvast groen geven en het overige verkeer rood. Het grote voordeel is natuurlijk dat de hulpdienst zodoende sneller en veiliger kan passeren. Met KAR is het ook mogelijk om zakpalen, slagbomen of andere obstakels te bedienen. Deze obstakels zijn te bedienen door een drukknop in het voertuig.
14. Indiener concludeert dat de brandweer graag in gesprek wil met de gemeente om gezamenlijk naar mogelijke oplossingen te kijken om de verhoging van de opkomsttijden te beperken en de opkomst van het brandweerpersoneel te verbeteren.

Reactie

1. Bij prio-1 meldingen houdt de brandweer de mogelijkheid om de maximaal toegestane snelheid te overschrijden, ook wanneer de wegen van 50 naar 30 km/u worden afgewaardeerd. In veel gemeenten is dit ook reeds het geval. Het gebruik van de optische- en geluidsignalen draagt hier ook aan bij. Het VCP beoogt juist de doorstroming van het verkeer te verbeteren en daar dat voorkomt het vollopen van wegen waar ook de brandweer voordeel bij heeft. Bij de herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met grote voertuigen (zoals vrachtwagens en bussen) maar het is niet altijd te voorkomen dat deze maatregelen soms leiden tot het op sommige plaatsen verlagen van de snelheid (zoals bij wegversmallingen of drempels) en zal terughoudend met de toepassing ervan worden omgegaan.
2. Het verminderen van zowel de snelheid als de hoeveelheid verkeer op de (toekomstige) 30 km wegen verbetert de doorstroming, ook voor de brandweer.
3. De aanrijroute via de Ommeslag zal worden toegevoegd in de rapportage.
4. Zie antwoord 1. en 2. De effecten voor de snelheid op buurt- en ontsluitingswegen zullen voor hulpdiensten minimaal zijn.
5. Zie antwoord 1. en 2. Bij aanpassingen aan de weginfrastructuur zullen de hulpdiensten, net als nu, altijd worden betrokken.
6. Zie antwoord 1. en 2. Naast drempels zullen –situatieafhankelijk- ook alternatieven worden beoordeeld en waar mogelijk worden toegepast.
7. Dank voor de waardering van de vrijwilligers voor de doelstellingen van het VCP.
8. De vrijwilligers dienen zich aan de wettelijk toegestane snelheid te houden. Een verbeterde doorstroming van het verkeer door Gouda biedt ook voor de vrijwilligers betere mogelijkheden om bij de kazerne te komen.
9. De langere omrijroute is gering en het aantal verkeerslichten neemt niet toe omdat het Plesmanplein/Jamessingel gemeden kan worden bij het aanrijden naar de kazerne. Ook is de doorstroming van het verkeer beter hetgeen de reistijd ten goede komt.
10. Voor de doorgaande wegen zal bij de inrichting van de oversteekpunten altijd een afweging gemaakt worden wat betreft de (veilige) oversteekbaarheid van langzaam verkeer en de doorstroming van doorgaand gemotoriseerd vervoer.
11. De Ommeslag zal niet voor privévoertuigen toegankelijk worden gemaakt aangezien dit sluipverkeer mogelijk maakt.
12. Voor de Nieuwe Veerstal kan het goed denkbaar zijn om ook vrijwilligers van de brandweer ontheffing te geven om zo een kortere route naar de kazerne open te houden vanuit Kort Haarlem. Bij het Kleiwegplein zijn ontheffing lastiger, maar is er ook een goede en snelle alternatieve route via de Burgemeester Jamessingel.
13. De wens om selectieve toegang en VRI's te voorzien van KAR zal, waar dit nog niet van toepassing is, worden meegenomen bij de verdere uitwerking.
14. Ook de gemeente wenst met de hulpdiensten in gesprek te blijven over de mogelijkheden om verhoging van de opkomsttijden te beperken.

3 Wijzigingen in het Verkeerscirculatieplan

In dit hoofdstuk is een beknopte samenvatting opgenomen van de wijzigingen die zijn doorgevoerd op het Ontwerp Verkeerscirculatieplan, zoals dat voorlag middels de zienswijzeprocedure in april 2021 aan de stad, tot het (aangepaste) Verkeerscirculatieplan dat wordt aangeboden aan de gemeenteraad voor besluitvorming. Er zijn zowel wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van binnengekomen zienswijzen, daarvan zijn de belangrijkste aanpassing hieronder weergegeven, als ambtshalve wijzigingen. Buiten de hieronder beschreven belangrijkste aanpassingen zijn ook diverse kleine tekstuele aanpassingen gedaan, om de leesbaarheid of begrijpbaarheid te verbeteren. Ook zijn er ambtshalve wijzigingen doorgevoerd in het Verkeerscirculatieplan. Dit zijn wijzigingen vanuit het ambtelijk apparaat van de gemeente doordat er tijdens de zienswijzeprocedure bijvoorbeeld nog enkele uitzoekpunten zijn opgehelderd en enkele analyses zijn afgerond.

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

De belangrijkste wijzigingen naar aanleiding van de binnengekomen zienswijze zijn:

- De fasering en randvoorwaardelijkheid voor de uitvoering van maatregelen is gespecificeerd en nader toegelicht in het hoofdrapport van het VCP.
- De planning van enkele projecten is aangepast:
    - Maatregelen 26. Joubertstraat en 27. Zwarteweg zijn verplaatst van de 3e tranche naar 2e tranche, omdat deze maatregelen belangrijk zijn om eerder uit te voeren vanwege verkeersveiligheid, en om de uitvoering van deze maatregelen uit te lijnen op de uitvoering van de maatregelen aan de Blekerssingel en Fluwelensingel. Deze twee trajecten zijn communicerende vaten voor wat betreft autoverkeer, waardoor bij maatregelen uitwijkeffecten kunnen optreden, en het dus belangrijk is dat deze maatregel nauwer op elkaar zijn afgestemd.
    - Maatregel 25. Bodegraafsestraatweg is verplaatst naar de 1e tranche, omdat afgelopen periode is gebleken dat werk-met-werk gemaakt kan worden vanwege werkzaamheden die gepland worden in het kader van beheer en onderhoud (drooglegging/ophoging) en vanwege geluidssanering. Deze maatregel kan hier op meeliften.
- Het voorstel omtrent het éénrichtingscarré is aangepast tot principebesluit, waarmee ingezet wordt op het vaststellen van de principes van dit concept, maar de concrete inrichting van deze maatregel nader uitgewerkt moet worden. Het éénrichtingscarré is een belangrijk element van het samenhangende maatregelenpakket van het VCP dat bijdraagt aan verschillende doelstellingen, zoals:
    - verbeteren van de leefbaarheid (door vermindering van verkeersdruk, en mogelijkheden tot herinrichting daardoor) in diverse woonstraten (zoals de Joubertstraat, Thorbeckelaan, Graaf Florisweg, Statensingel en de Bodegraafsestraatweg), verkeer wordt met deze maatregel gestimuleerd gebruik te maken van de randwegen. Zonder het éénrichtingscarré zijn de effecten die worden gesorteerd op deze wegen minder sterk, waardoor niet aan de gewenste leefbaarheidscriteria voldaan kan worden.
    - Verbeteren verkeersveiligheid en fietscomfort, door het éénrichtingscarré ontstaat ruimte om veilige vrijliggende fietspaden in te passen langs de Thorbeckelaan en Statensingel, daarmee wordt de verkeersveiligheid verbeterd door fysieke scheiding/ontvlechting van het auto- en fietsverkeer, ook op andere routes in het ‘hart van Gouda’ verbeterd de verkeersveiligheid door een verluwing van het autoverkeer, en tenslotte kan met het carré de verkeerssituatie bij het Albert Plesmanplein aanzienlijk worden verbeterd door een simpelere en overzichtelijkere inrichting.

  Het college houdt daarom vast aan het concept van het eenrichtingscarré, maar ziet ook in dat het niet is uit te sluiten dat dit carré voor negatieve economische effecten kan zorgen voor de ondernemers van het Hogendorpplein en de Willem en Marialaan. Tegelijkertijd zijn in de zienwijze ook diverse aanbevelingen gedaan (o.a. van Gouda Onderneemt, en Roots) om binnen de principes van het carré enkele aanpassingen te doen waarmee negatieve effecten zijn te mitigeren. Het carré

is gepland voor de 3e tranche, daarom kan in de aanloop daarnaartoe samen met de buurt en belanghebbenden een nadere uitwerking gedaan worden binnen de kaders en visie van het VCP.
- De toelichting omtrent de maatregelen bij het Kleiwegplein zijn verduidelijkt, concreet over wie gebruik mogen blijven maken van de Vredebest in de nieuwe situatie. Door aanpassing van het Kleiwegplein kan het kruispunt drastisch anders worden ingericht. Daarvoor is het wel nodig om de Kattensingel af te koppelen voor autoverkeer, maar geeft dit ook een risico op sluipverkeer via de Vredebest en de Crabethstraat. Om dit sluipverkeer te voorkomen is het nodig om maatregelen te nemen op de Vredebest om dit te voorkomen. Het voorstel is nu om hier een gesloten verklaring in te stellen, uitgezonderd voor verkeer van en naar de woningen en bedrijven in het stationsgebied rondom het Crabethpark. Verkeer vanuit de Kadenbuurt kan daarnaast in het huidige voorstel via het station langs, en via de Crabethstraat nog steeds de Kattensingel bereiken. Monitoring van verkeerseffecten is belangrijk om deze routes in de gaten te houden, en bij onwenselijke effecten bij te sturen.
- In de projectenlijst zijn verduidelijkingen aan gebracht omtrent de maatregelen in de binnenstad. Project 35 heeft betrekking op het aanpassen van de openbare ruimte, dat kan reeds in de 1e tranche doordat hierbij meegelift kan worden op groot onderhoud in de binnenstad. Hierin zijn financiële middelen gereserveerd om de inrichting te verbeteren. Project 37 is aangepast naar stelpost voor parkeeroplossingen die volgen uit project 36, waarin de parkeerstrategie voor de binnenstad verder wordt uitgewerkt in een gefaseerd stappenplan binnen de kaders van het VCP (sturen op parkeren, en sturen op toegankelijkheid). Voor binnenstadbewoners dienen goede alternatieven geboden worden voor het parkeren van een eigen auto op straat in de binnenstad, in diverse gevallen zijn daar kosten mee gemoeid. De parkeerstrategie en het onderzoek naar mogelijke uitbreidingsmogelijkheden moet uitwijzen wat de exacte kosten gaan worden voor de eventueel gewenste parkeeruitbreidingen.
- N.a.v. zienswijzen over de binnenstad en onduidelijkheden over de effecten die gesorteerd worden met de beoogde maatregelen is in het achtergrondrapport een toelichting genomen. Beschreven is welke maatregelen genomen worden, wat voor effect deze sorteren, en wat dit betekent voor de ambitie om de binnenstad autoluw te maken. In het hoofdrapport en achtergrondrapport zijn daarvoor aanvullingen gedaan.
- N.a.v. de zienswijze van de brandweer is een extra toelichting opgenomen van de effecten van het VCP voor de aanrijdtijden van de brandweer, en in het bijzonder de vrijwilligers die actief zijn. Dit is opgenomen in het achtergrondrapport.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

- **Tekst.** Diverse kleine tekstverbeteringen zijn doorgevoerd om de leesbaarheid en begrijpbaarheid van de tekst te verbeteren.
- **Economische effecten**. Parallel aan de zienswijzeperiode hebben economische effectbepalingen plaats gevonden. De resultaten van deze onderzoeken zijn in de rapporten van het VCP verwerkt. De resultaten zijn ook in een gezamenlijke sessie met de DenkTank en Gouda Onderneemt gepresenteerd en besproken.
- **Luchtkwaliteit en geluidshinder.** Ook de resultaten van het milieuonderzoek (luchtkwaliteit en geluidshinder) dat door de Omgevingsdienst Midden-Holland zijn uitgevoerd, zijn verwerkt in de rapportages van het VCP.
- **CO2-uitstoot**. In het achtergrondrapport is ook een toelichting opgenomen over de verwachtte effecten op de CO2-uitstoot door mobiliteit in Gouda.
- **Kleiwegplein verkeersafwikkeling.** Op basis van een nadere microsimulatie met een verkeersmodel is geconcludeerd dat het concept van het Kleiwegplein voor wat betreft verkeersafwikkeling goed in staat is verkeer vlot af te wikkelen. In het achtergrondrapport is hier een nadere toelichting over opgenomen.
- **Knips Spoorstraat en Zwarteweg**. In het achtergrondrapport bij de afweging van maatregelen is ook beschreven dat er ook knips zijn onderzocht bij de Spoorstraat en Zwarteweg, maar dat deze niet kansrijk zijn bevonden.

- **Wensbeeld OV.** Het wensbeeld Openbaar Vervoer is op een klein element aangepast. In de wijk Goverwelle is het einde van stadsbuslijn 3 gestrekt. Dit wordt ook als vertrekpunt meegenomen in de onderhoudswerkzaamheden die de komende jaren in deze wijk plaats gaan vinden.
- **Inrichten van straten**. Bij de inrichting van straten zijn niet alleen verkeerskundige aspecten van belang, maar ook de omgevingskwaliteit en cultuurhistorische waarden van structuren, straten of plekken. Bij de inrichting dient dan ook altijd een nadere afweging plaats te vinden over de inrichting en materialisering, binnen de beleidskaders en ontwerpleidraad van de gemeente Gouda. In het achtergrondrapport is dit verduidelijkt.