AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

Rapportage over het participatieproces

Bijlagenboek: presentaties

Projectnummer

Datum

4 maart 2021

Status

Conceptrapport

Opdrachtgever

Gemeente Gouda

AWARENESS

adviesbureau voor beleidsmarketing

Inhoudsopgave

1	Presentatie Denktank sessie 1	1
2	Presentatie Denktank sessie 2a	26
3	Presentatie Denktank sessie 2b	43
4	Presentatie Denktank sessie 3	59
5	Presentatie Denktank sessie 4	79
6	Presentatie Denktank sessie 5	102
7	Presentatie Denktank sessie 7	121
8	Presentatie Denktank sessie 8	148
9	Presentatie Gouda Onderneemt sessie 1	165
10	Presentatie Gouda Onderneemt sessie 2	186
11	Presentatie Gouda Onderneemt sessie 3	204
12	Presentatie Gouda Onderneemt sessie 4	217
13	Presentatie Gouda Onderneemt sessie 5	240

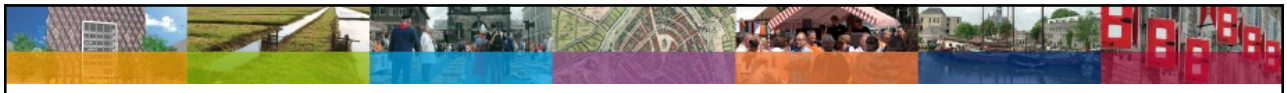


Denktank sessie 1
Verkeerscirculatieplan

Woensdag 9 september

gemeente gouda

1



Agenda

1e bijeenkomst Denktank VCP Gouda

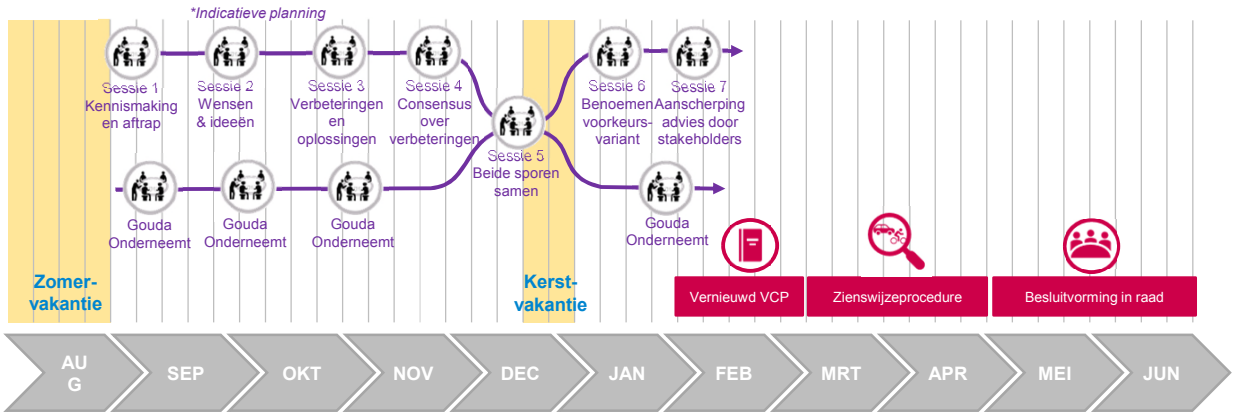
19:30 - Welkom en installatie Denktank door wethouder Hilde Niezen
- Toelichting op proces door voorzitter Paul Weststrate
- Kennismakingsronde
- Bespreking uitkomsten enquête
- Toelichting projectleider Mette Corsel: wat is er gedaan en waar staan we nu
- Toelichting verkeersdeskundigen Goudappel Coffeng – Christiaan Kwantes / Marco de Baat
- Toelichtende vragen over presentatie Goudappel Coffeng
- Eerste reactie DT-leden
- Discussie

21:20 - afsluiting met conclusies en vervolgafspraken
21:30 –einde eerste bijeenkomst

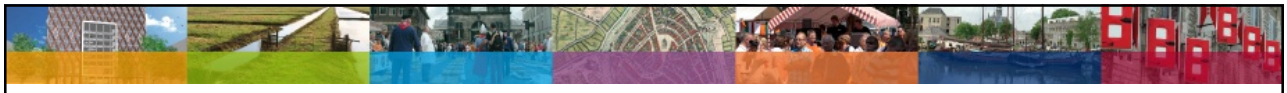
2



Proces



3



Flankerende communicatie

- **Algemeen publiek informeren over verkeerscirculatieplan-in-wording**
  - Aanleiding verkeerscirculatieplan
  - Achtergrond en doelen
  - Proces tot nu toe
  - Inrichting van de participatie met Denktank en overleggroep Gouda Onderneemt
  - Vindplaatsen voor achtergrondinformatie en actuele berichtgeving over voortgang
  - Belangstellenden de weg wijzen hoe zij via vertegenwoordigers eventueel iets kunnen inbrengen
  - Aankondigen van informatiebijeenkomsten (in ieder geval over de uitkomsten van het participatieproces)
- **Gemeenteraad informeren**
  - Werksessie of informatief overleg (commissie)
  - Presentatie uitkomsten (raad plenair)

2

4

AWARENESS

Oogst enquête VCP Gouda

5

AWARENESS

Oogst enquête VCP Gouda

Vraag 1: Hoeveel punten geeft u bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid? (max. 10 punten)

Wijkteam Oost

Bereikbaarheid	2
Leefbaarheid	4
Verkeersveiligheid	4

Driestar College

Bereikbaarheid	3
Leefbaarheid	3
Verkeersveiligheid	4

Bewonersplatform Binnenstad

Bereikbaarheid	2
Leefbaarheid	5
Verkeersveiligheid	3

Bewoners Bodegraafsestraat

Bereikbaarheid	2
Leefbaarheid	4
Verkeersveiligheid	4

Netwerk Achterwillens

Bereikbaarheid	3
Leefbaarheid	3
Verkeersveiligheid	4

Driestar Educatief

Bereikbaarheid	4
Leefbaarheid	3
Verkeersveiligheid	3

Stichting Goudse Sint-Jan

Bereikbaarheid	3
Leefbaarheid	4
Verkeersveiligheid	4

Gemiddelde

Bereikbaarheid	2,71
Leefbaarheid	3,71
Verkeersveiligheid	3,71

Singelbewoners Fluwelensingel/Blekersingel

Het gaat om goede balans, dus heeft het nog geen zin om op voorhand prioriteiten te benoemen. De drie punten zijn onlosmakelijk verbonden. Het thema gezondheid is een nieuw element wat ons betreft.

1

6

AWARENESS

Oogst enquête VCP Gouda

Vraag 2a: het hoofdwegennet

… is belangrijk omdat:

Makkelijke en veilige bereikbaarheid van organisaties en gebieden van groot belang is. Goede doorstroming van het verkeer is ook erg belangrijk.

wensen en eisen voor verkeerscirculatie:

Verkeerslichten op elkaar af te stemmen, wegen af te sluiten voor doorgaand verkeer, rotondes aan te leggen en het verkeer goed naar de eindbestemming te leiden, maar ook door verblijfsgebieden duidelijk te scheiden.

2

7

AWARENESS

Oogst enquête VCP Gouda

Vraag 2b: het fietsnetwerk

… is belangrijk omdat:

Ik mijzelf snel en veilig door de stad wil kunnen verplaatsen en voorzieningen goed bereikbaar moeten zijn. Het onderstreept bovendien de ambities van de gemeente: Gouda is een fietsstad, waarin de focus dus minder op de auto ligt.

wensen en eisen voor verkeerscirculatie:

Oversteekplaatsen moeten veiliger, wegscheidingen beter en de fietspaden waar mogelijk verbreed zodat ze dubbelzijdig zijn. Bovendien minder ruimte voor de auto, meer voor de fietser en dus ook voorrang voor fietsen bij verkeerslichten.

2

8

AWARENESS

Oogst enquête VCP Gouda

Vraag 2c: leefbaarheid en kwaliteit van verblijfsgebieden

… is belangrijk omdat:

Dit bepaalt of iemand ergens wil wonen of niet. Groen en verblijfsruimte is voor bewoners en studenten van belang. Veel passerend verkeer maakt dit een stuk minder aantrekkelijk. Het levert een bijdrage aan het welbevinden van bewoners van de stad.

wensen en eisen voor verkeerscirculatie:

Vermijd vooral onnodig verkeer in woongebieden, zorg daarom voor voldoende parkeergelegenheden en waar mogelijk 30km-zones. Denk ook aan de mogelijkheid om de binnenstad autoluw te maken, maar met voorzieningen om het wonen aantrekkelijk te houden.

9

AWARENESS

Oogst enquête VCP Gouda

Vraag 2d: openbaar vervoer

… is belangrijk omdat:

Lokaal is voor mensen bereikbaarheid via de fiets erg belangrijk. Maar voor de mensen die van ov afhankelijk zijn, is het van belang dat zij daar gebruik van kunnen maken. Dat moet ook regionaal ov zijn, zodat zij Gouda goed kunnen bereiken en het ov zien als een alternatief voor de auto. Dat maakt Gouda schoner en duurzamer.

wensen en eisen voor verkeerscirculatie:

Goed toegankelijk, frequent rijdend openbaar vervoer is van groot belang. Hiervoor zijn herkenbare en veilige routes van en naar de binnenstad, met schone (elektrische) bussen. Dat betekent ook dat er ruim baan voor het OV gemaakt moet worden, bijvoorbeeld door busbanen en verkeerslichten.

10

AWARENESS

Oogst enquête VCP Gouda

Vraag 2e: looproutes

… is belangrijk omdat:

Veiligheid voorop staat en voetgangers maximaal beschermd moeten worden; zij zijn namelijk kwetsbare verkeersdeelnemers. De voetganger zou als basis moeten worden genomen bij de inrichting van de openbare ruimte. Diens aanwezigheid draagt bovendien bij aan een levendige binnenstad.

wensen en eisen voor verkeerscirculatie:

Wandelroutes door drukke gebieden, eventueel hoger dan het maaiveld door en naar de stad, met veilige oversteekplaatsen. Geef ruim baan voor de voetganger, daarna voor de fietser en dan pas de auto. Vrije looproutes zonder zebra's, stoplichten en oversteekplaatsen moeten aandacht krijgen en goede voorzieningen voor rollators zijn ook van belang. Al met al: meer aandacht voor de voetganger.

2

11

Awareness B.V.

Spaarneplein 2
2515 VK DEN HAAG
Telefoon (070) 789 04 44
KvK 27138129

12



Wat is er gedaan? Waar staan we?

- Op basis van Mobiliteitsplan 2017:
  Verkeerscirculatieplan opstellen juni – september 2019
- In raadsvergaderingen behandeld , 11 september, 14 en 30 oktober 2019
- “Terug naar de tekentafel”. Raad: Opnieuw doen met zorgvuldige participatie

- Opstellen plan van aanpak participatie : November-december 2019
- Corona uitstel benut voor verdere verfijning verkeersmodel inclusief plausibiliteitstoets: januari – juni 2020

13



14

Gouda is een prachtige stad in ontwikkeling…

- Waardevolle historische binnenstad, prettig wonen
- Nieuwe ontwikkelingen, economische groei
- Gouda groeit: inwoners, bezoekers en werknemers













…Maar nog niet af!

- Binnenstad niet gebouwd voor veel verkeer = ruimtelijke kwaliteit
- Opgaven leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid = economie, woonplezier
- Aantrekkelijk voor lopen en fietsen = gezondheid, duurzaamheid











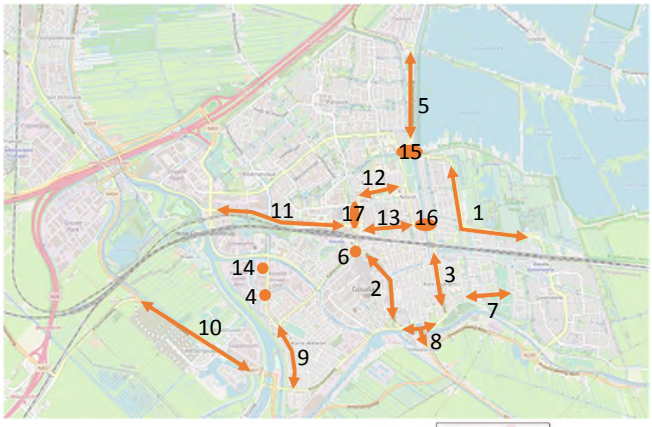


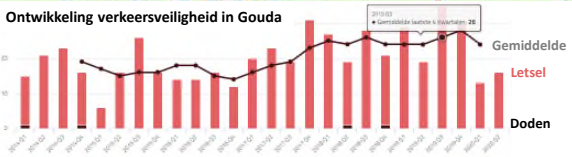
17

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Veel besproken verkeerssituaties in Gouda

1. Goudse Houtsingel (hard rijden en oversteekbaarheid)
2. Blekerssingel en Fluwelensingel (verkeersoverlast)
3. Joubertstraat (verkeersoverlast)
4. Kruispunt Goudkade / KW-weg (wachttijd en veiligheid)
5. Bodegraafsestraatweg (verkeersoverlast)
6. Kleiwegplein
7. Sportlaan (hard rijden)
8. Haastrechtsebrug en omgeving (wachttijd)
9. Koningin Wilhelminaweg e.o. (verkeersoverlast)
10. N207 bij Westergouwe (doorstroming)
11. Burgemeester Jamessingel (snelheid)
12. Thorbeckelaan (veiligheid)
13. Graaf Florisweg
14. Bereikbaarheid bedrijvenparken
15. Breevaartknoop
16. Florisknoop
17. Stationsknoop
18. Parkeersituatie / parkeerdruk
19. Doorstroming verkeer/ wachttijd bij verkeerslichten
20. Verkeersveiligheid / snelheid autoverkeer (bv. rond schoolomgevingen)
21. Autoluwe binnenstad
22. Gouda fietsstad
23. Duurzame mobiliteit
24. Zwaar vrachtverkeer in binnenstad (trillinghinder)

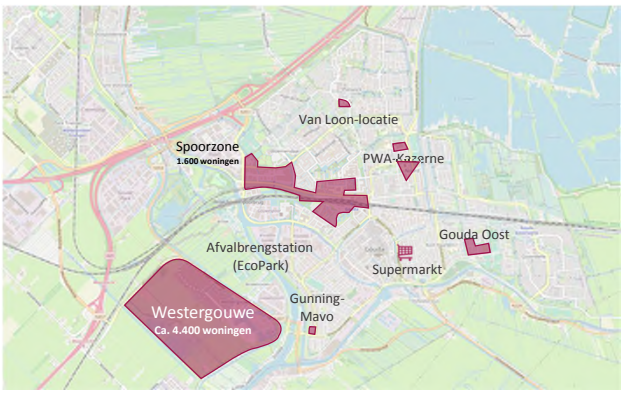


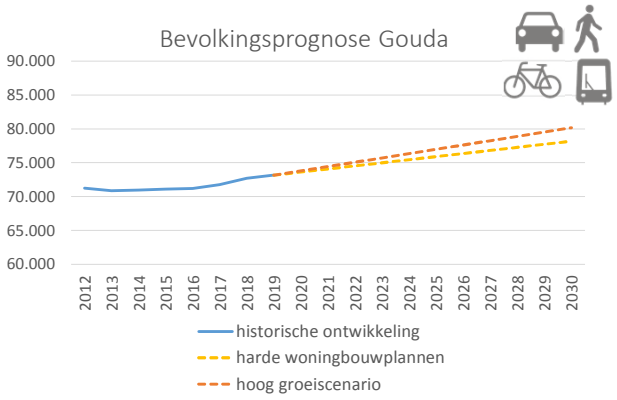


18

Toekomstige mobiliteitsopgaven door groei van Gouda

Verwachte verkeerstoename naar 2030 ('niets doen'): ca +12% extra automobiliteit van en naar Gouda



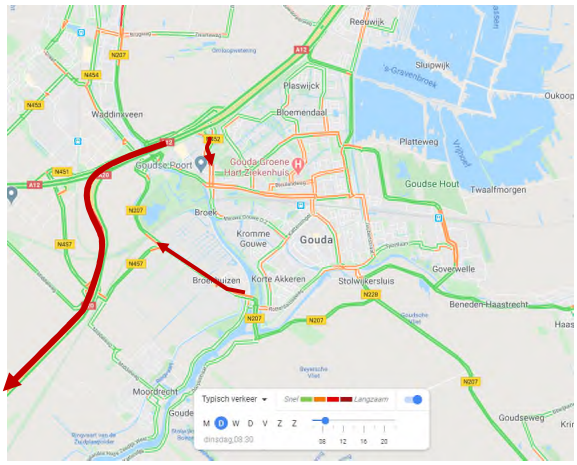


19

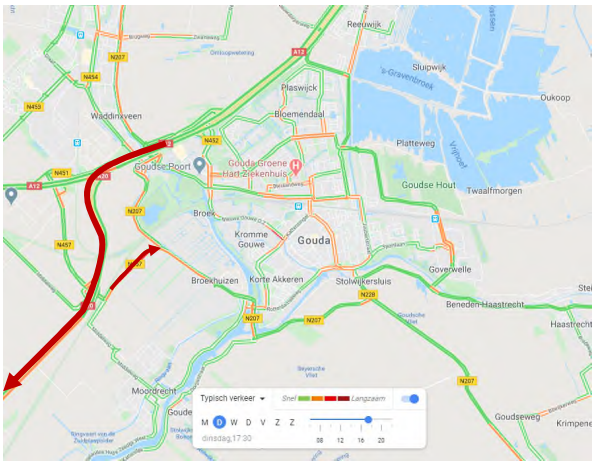
19

Huidig verkeersbeeld autoverkeer ochtend- en avondspits

Typisch verkeersbeeld om half 9 's ochtends en half 6 's middags (vóór corona).



Ochtendspits



Avondspits

20

Verkeersbeeld autoverkeer 2030 ('niets doen')

- Verbreding A20: betere doorstroming
- N207 bij Westergouwe knelpunt
- Spoorzone: vooral rond verkeerslichten drukte



Ochtendspits referentie 2030



Avondspits referentie 2030

21

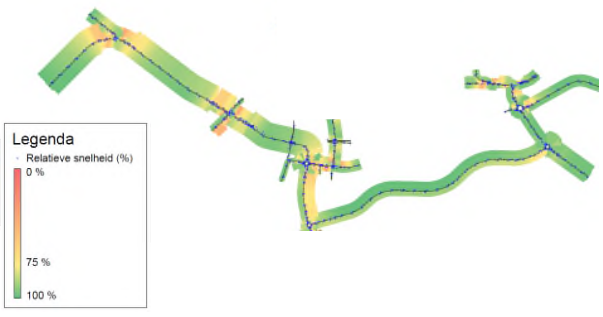
In gesprek met provincie over N207

- Ingrepen bij rotondes N207 Westergouwe op het oog
- Momenteel nader onderzoek naar Zuidwestelijke randweg
- Met maatregelen zijn knelpunten op te lossen én is extra capaciteit te realiseren

Beoogde maatregelen N207



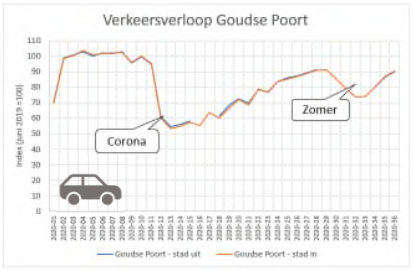
Doorstroming i.g.v. maatregelen aan kruispunten N207



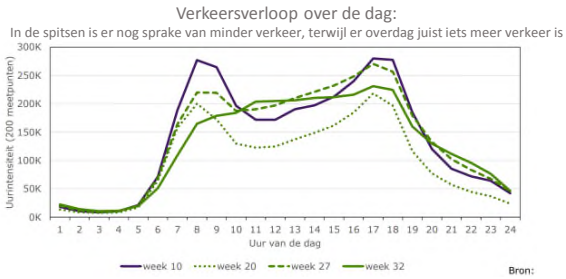
22

(Lange termijn) effecten corona op mobiliteit

- Meer thuiswerken en video-vergaderen -> minder mobiliteit
- Minder openbaar vervoer -> verschuiving richting fiets, bromfiets en auto
- Lange termijn effecten nog onzeker en onduidelijk
- Uit enquete-onderzoek: werkenden blijven vaker thuiswerken en online vergaderen (maar in welke mate?)
- Momenteel ligt hoeveelheid autoverkeer alweer op circa 90% en OV-reizigers op 40% van 'normaal'
- Berekeningen VCP zonder coronacrisis



-10%



23

Integraal werken!





Verbeteren leefbaarheid en gezondheid

- Verminderen doorgaand verkeer singels
- Verminderen doorgaand verkeer woonstraten
- Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting
- Verbeteren verkeersveiligheid

Aantrekkelijkheid binnenstad (ruimtelijke kwaliteit)

- Verminderen verkeersdruk binnenstad en woonstraten (autoluwe binnenstad)
- Meer groen en verblijfsruimte

Stimuleren duurzame mobiliteit

- Stimuleren fietsgebruik
- Verduurzamen wagenpark (laadinfrastructuur)
- Stimuleren OV

Verbeteren economische bereikbaarheid

- Doorstroming hoofdroutes
- Bereikbaarheid parkeerlocaties / binnenstad (bevoorrading)
- Bereikbaarheid bedrijventerrein (vrachtverkeer)
- Robuustheid netwerk
- Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit

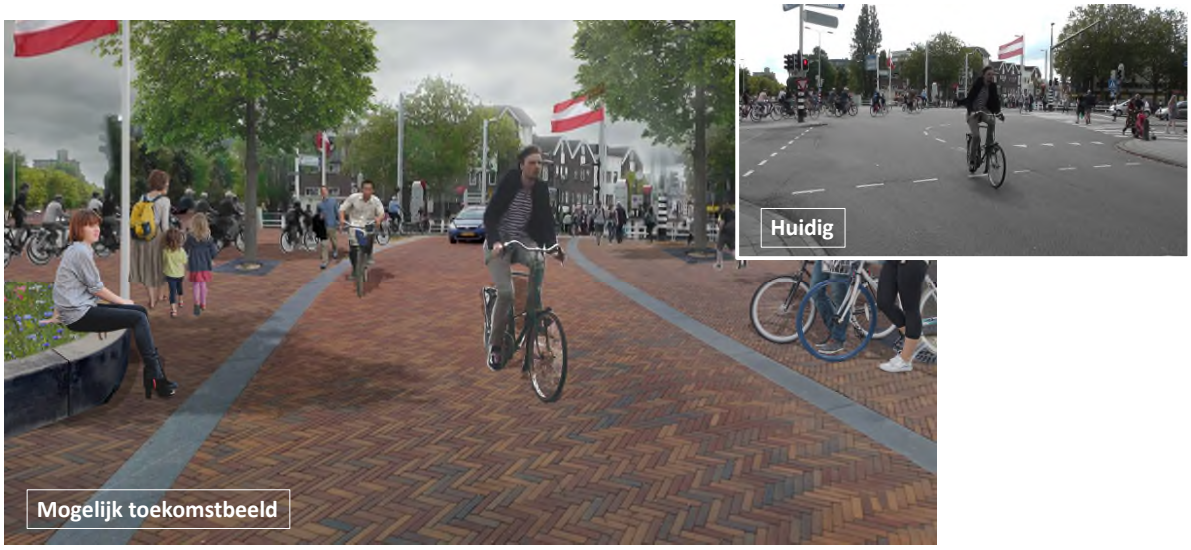
Toekomstbestendig en haalbaar

- Investeringskosten
- Maatschappelijk draagvlak
- Faseerbaarheid en adaptiviteit

24

Doel: Verbeteren economische bereikbaarheid

"We verbeteren de autobereikbaarheid, maar bijvoorbeeld ook de looproute van het station naar de binnenstad."



25

Doel: Verbeteren leefbaarheid en gezondheid

"We werken in Gouda aan meer groen, minder verkeersoverlast en meer verkeersveiligheid."

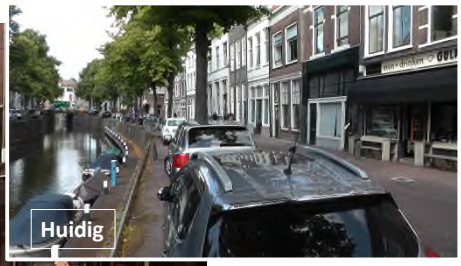


26

Doel: Aantrekkelijke binnenstad

"De binnenstad maken we aantrekkelijker met meer ruimte voor horeca, winkels, zitjes, en groen."





"Economische waarde van een binnenstad en hoge kwaliteit van de openbare ruimte versterken elkaar, juist in tijden van online winkelen. Aantrekkelijke openbare ruimtes kunnen bezoekers langer vasthouden."

27

Doel: Stimuleren duurzame mobiliteit

"Fietsen, lopen, openbaar vervoer en elektrische auto's stimuleren we o.a. met fietsvriendelijke straten en wegen."





28

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

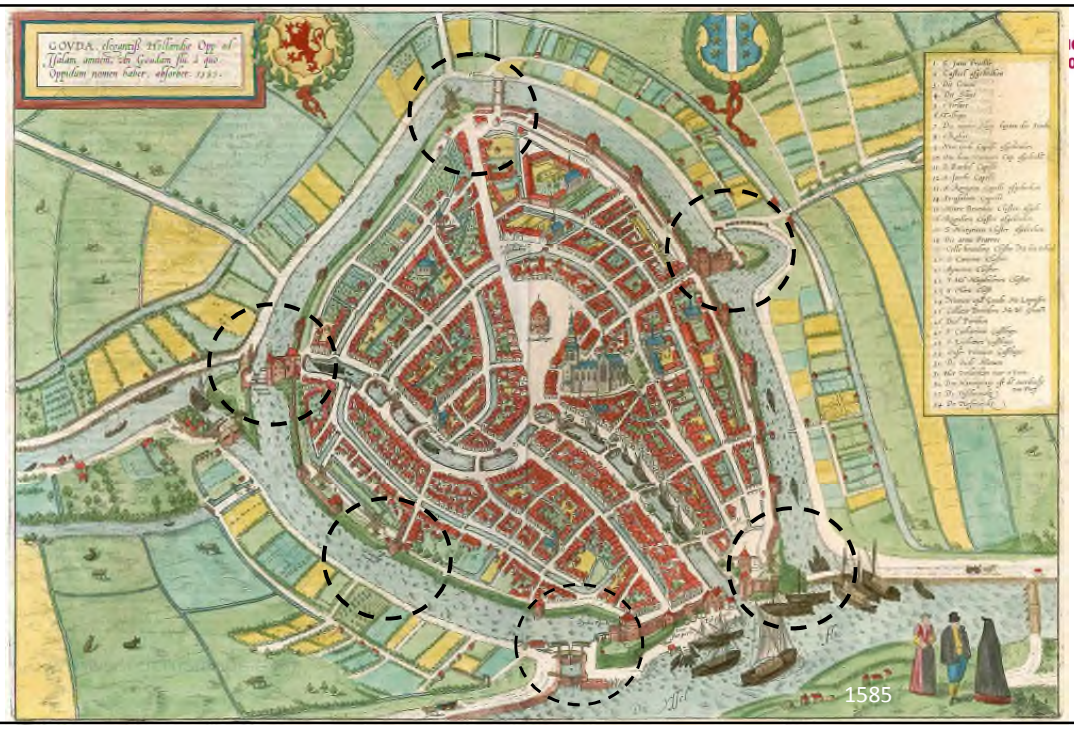
Doel: Toekomstbestendig en haalbaar

"Samenwerken tussen vakexperts van buiten en lokale (ervarings)deskundigen"



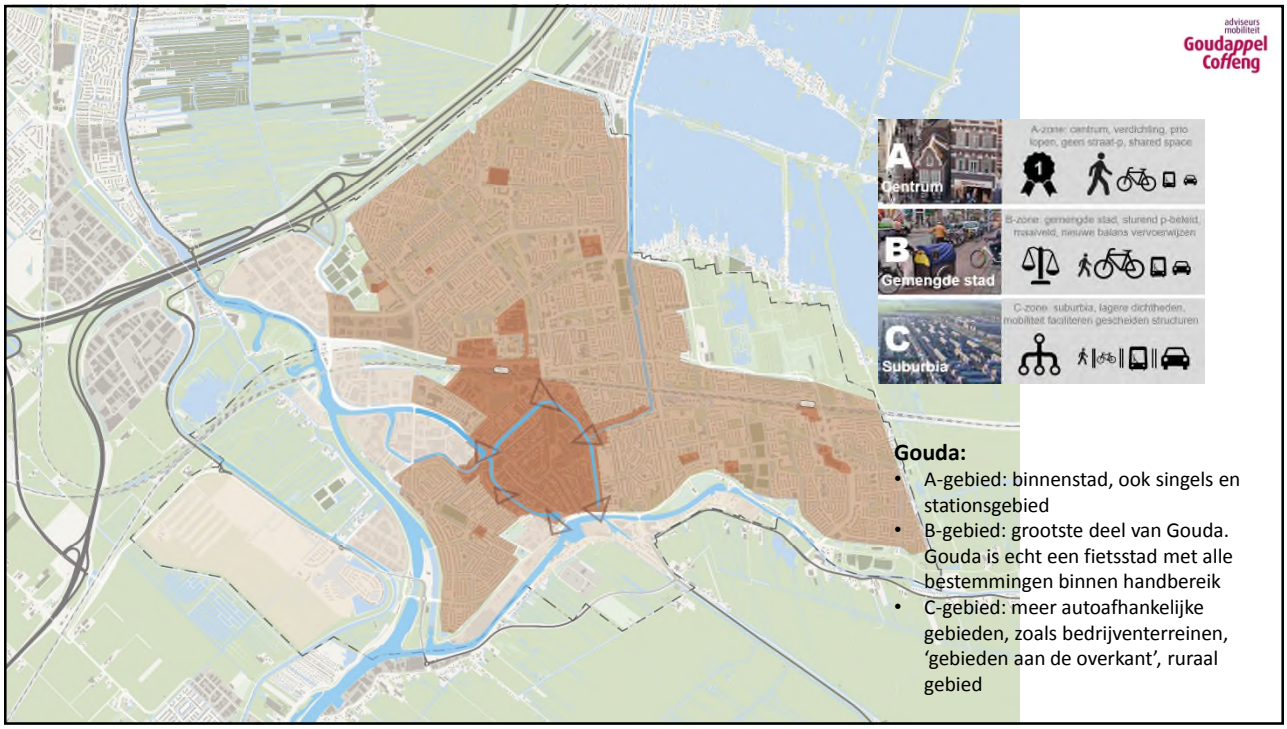


29



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

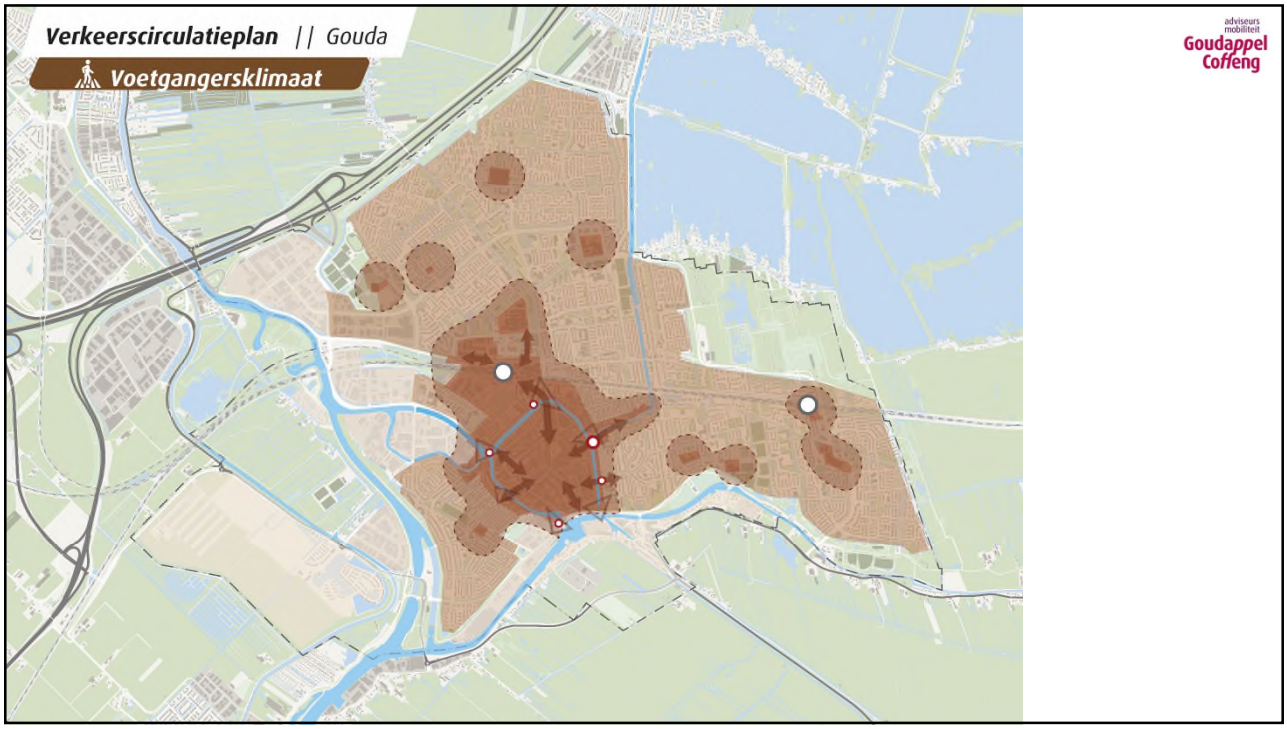
30



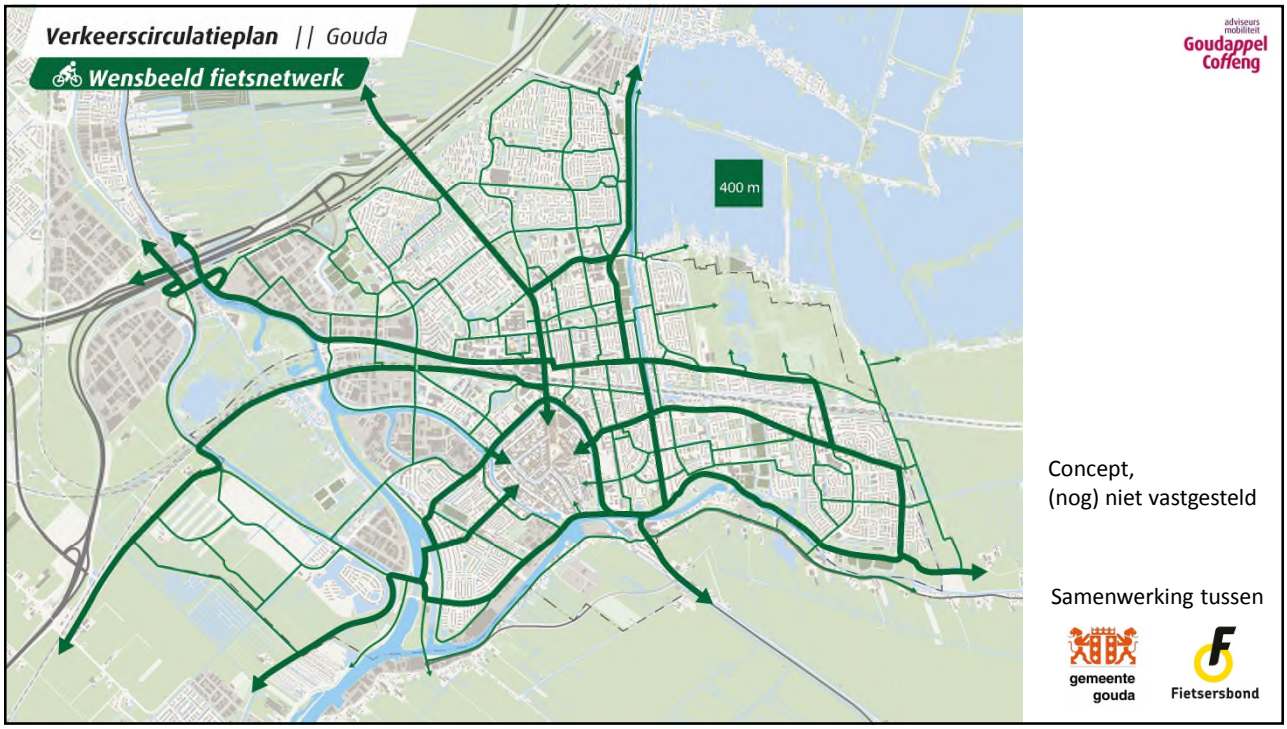
Gouda:

- A-gebied: binnenstad, ook singels en stationsgebied
- B-gebied: grootste deel van Gouda. Gouda is echt een fietsstad met alle bestemmingen binnen handbereik
- C-gebied: meer autoafhankelijke gebieden, zoals bedrijventerreinen, 'gebieden aan de overkant', ruraal gebied

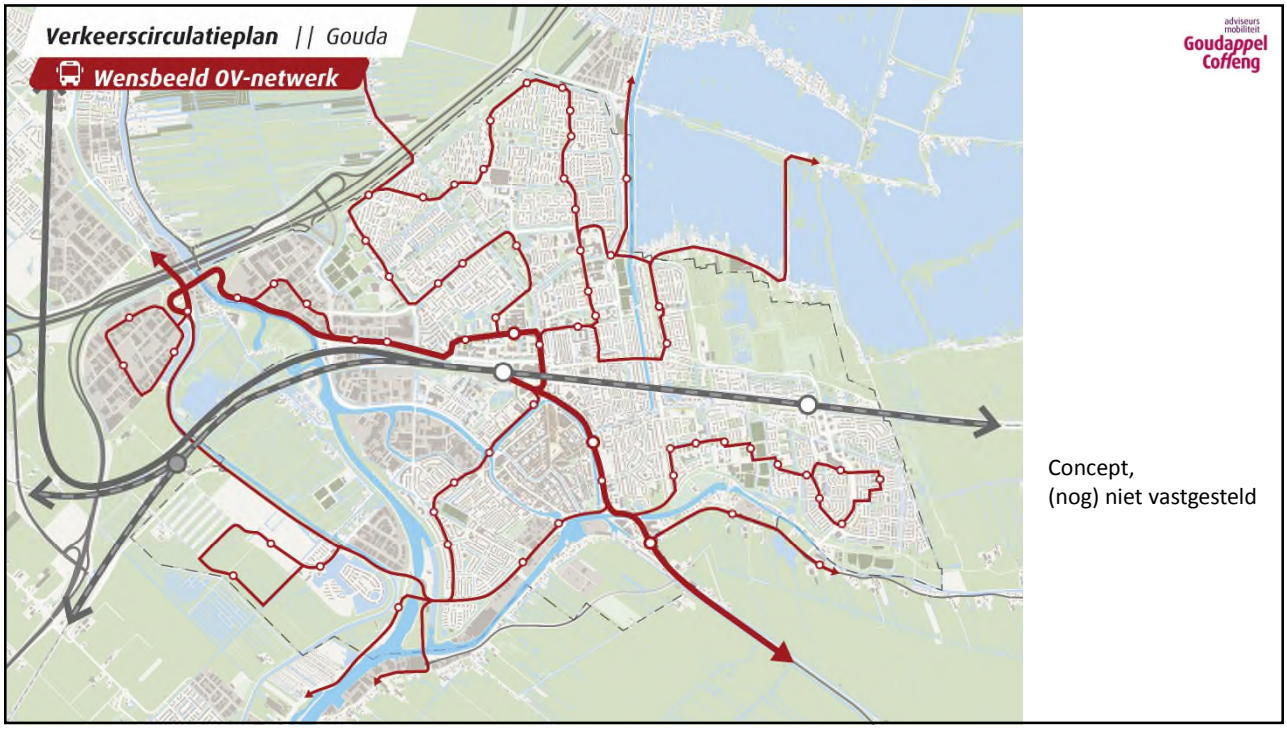
31



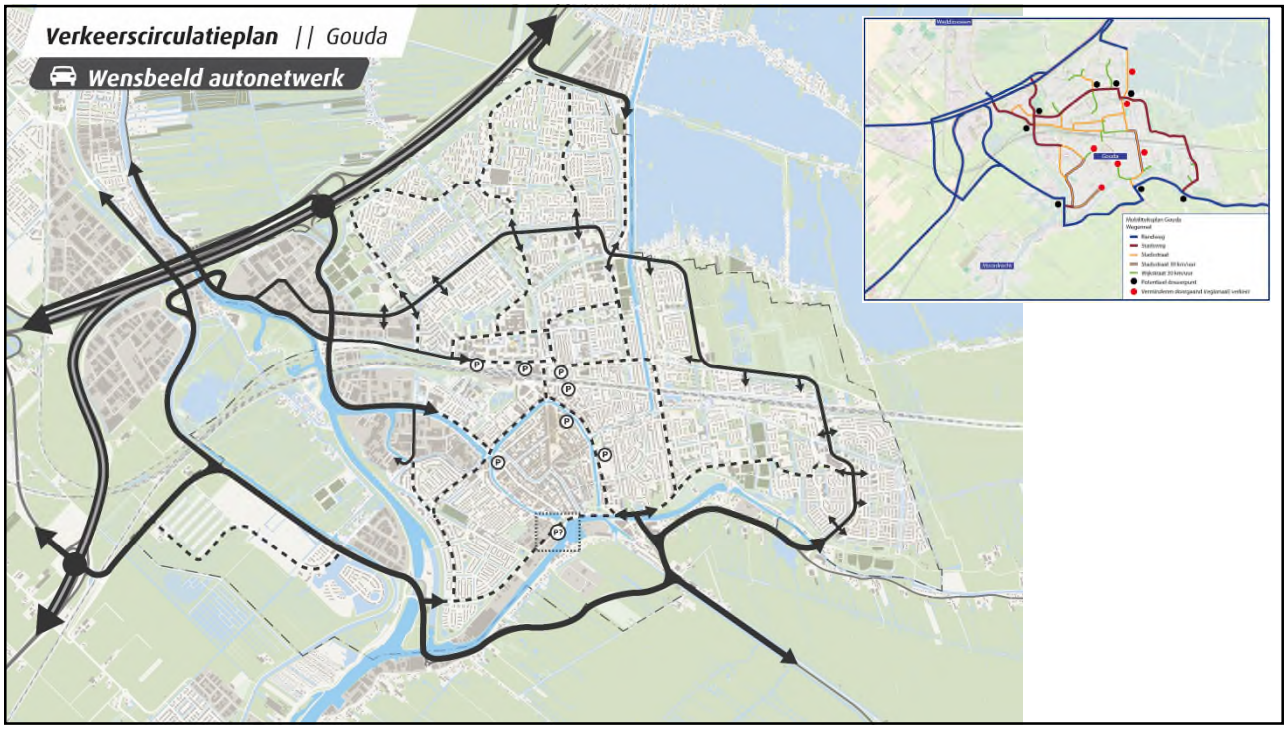
32


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld fietsnetwerk
400 m
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
Concept,
(nog) niet vastgesteld
Samenwerking tussen
gemeente gouda
Fietsersbond

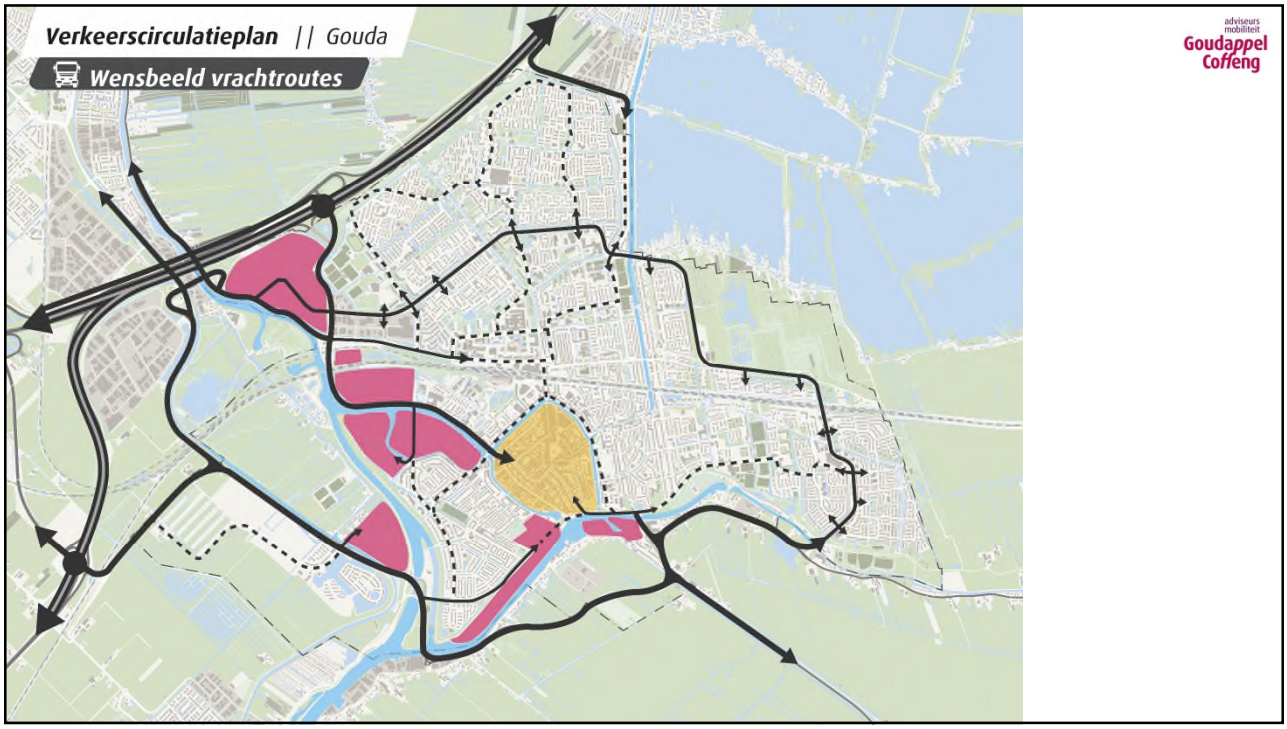
33


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld OV-netwerk
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
Concept,
(nog) niet vastgesteld

34


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld autonetwerk

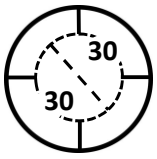
35


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld vrachtroutes
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

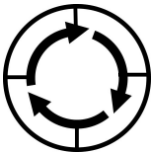
36

Drie varianten onderzocht

1. 30 km-zone



2. Eénrichtings-verkeer op Singels



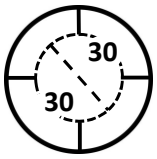
3. Sectorenmodel + autoluwe binnenstad



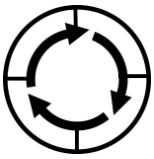
37

Drie varianten onderzocht

1. 30 km-zone



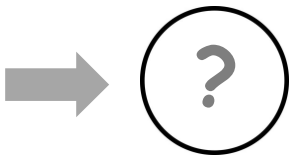
2. Eénrichtings-verkeer op Singels



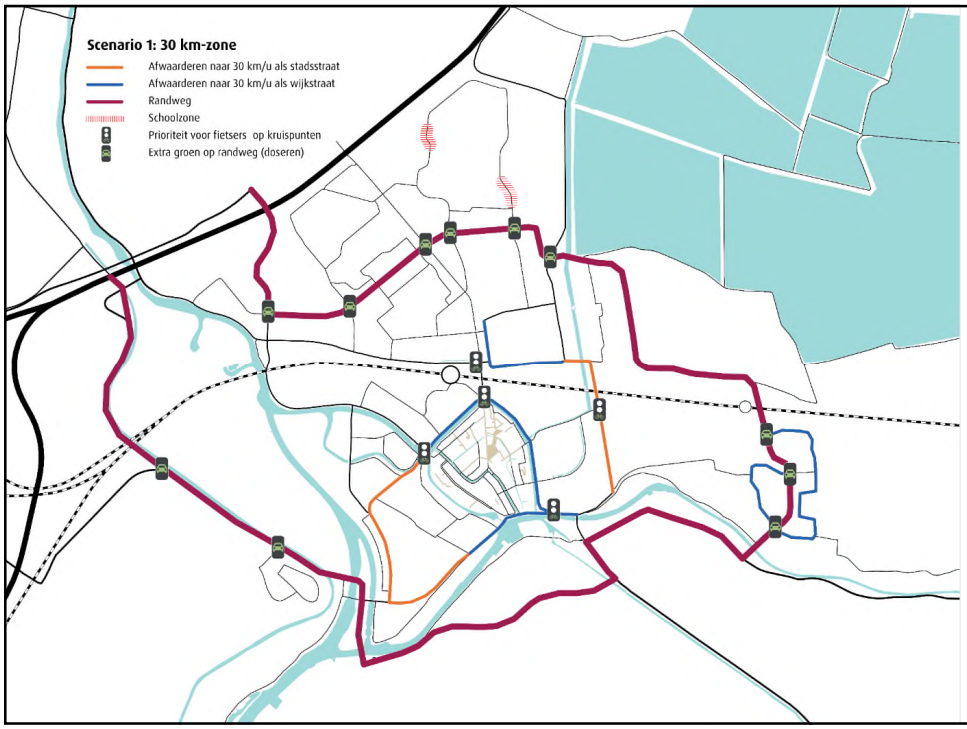
3. Sectorenmodel + autoluwe binnenstad



Uitwerkingsmodel

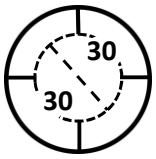


38



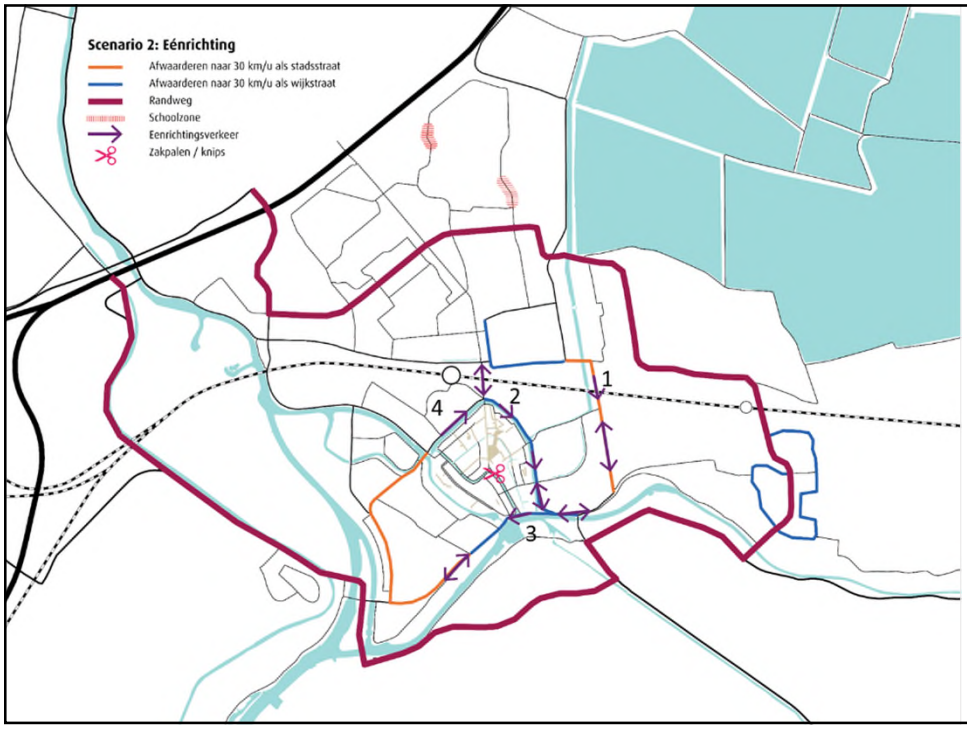
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

1. 30 km
(Mobiliteitsplan light)



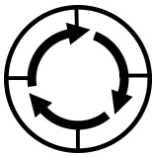
- **Autoverkeer bundelen op randwegen door VRI's slim af te stellen, extra groen voor verkeer op randweg.**
- **Opwaarderen randweg met capaciteitsuitbreidingen.**
- **Wegen binnen randweg transformeren naar 30km/u als stadsstraat / wijkstraat**
- **Extra prio voor voetgangers/ fietsers op kruispunten binnen randweg**

39



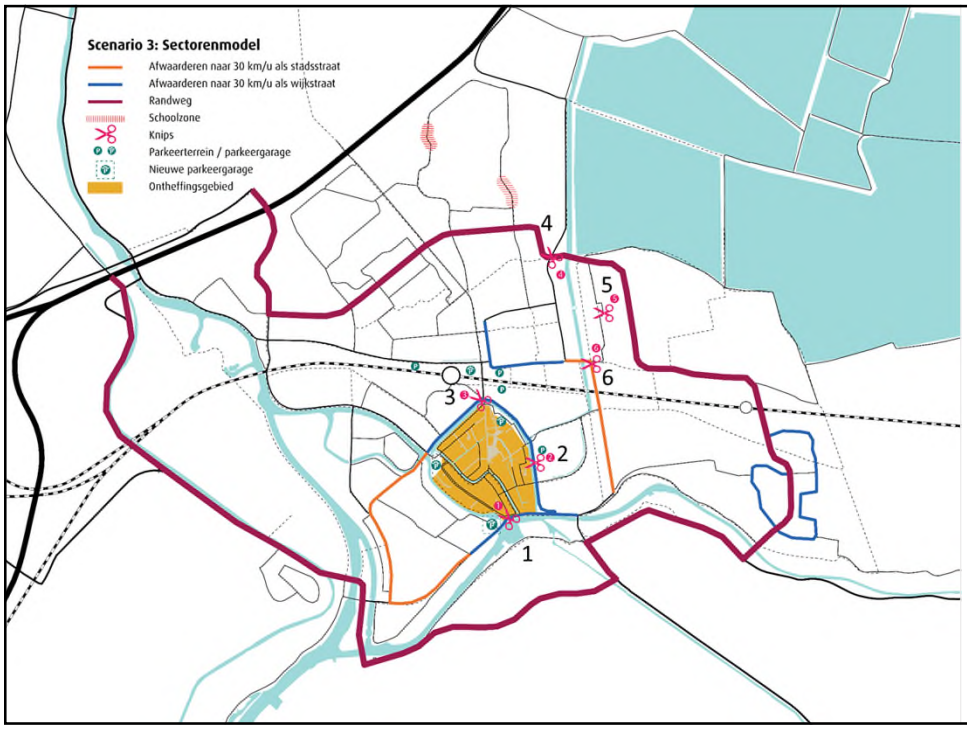
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

2. Eénrichting



- **Verkeer bundelen op randwegen**
- **Wegen binnen randweg transformeren naar 30km/u als stadsstraat / wijkstraat**
- **Eenrichtingsverkeer op singels rond binnenstad**
- **Voorkomen sluipverkeer binnenstad**
- **Parkeerverwijssysteem**

40



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

3. Sectorenmodel
(Mobiliteitsplan plus)

- **Afwaarderen naar 30km/u als stadsstraat / wijkstraat**
- **Knippen**: op 6 locaties
  1. **Veerstal**
  2. **Fluwelensingel**
  3. **Kattensingel** – Spoorstraat
  4. Noord-zuid relatie bij kp **Bodegraafsestraatweg**
  5. Tussen **Molenmeesterslag** en Dijkgraafslag (bij Driewegplein)
  6. Vanaf Graaf Florisweg niet meer rechtsaf en vanaf Zuidelijke Zwarteweg niet meer linksaf

41

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

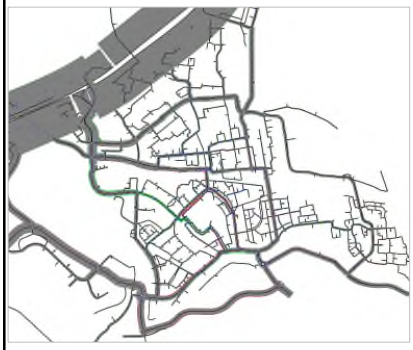
Uitwerkingsopties parkeerstrategie binnenstad:

- Autoluw voor bezoekers
  - Bijv. alleen dagtarief ipv uur
  - Straatparkeren alleen bewoners
  - Fysiek weren (pollers / camera's)
- Autoluw voor bezoekers én bewoners:
  - Plafond straatvergunningen
  - Uitdoofbeleid straatvergunningen
- Stapsgewijs vrijgekomen ruimte opwaarderen
- Ruimte voor nuance

42

Effecten autoverkeer 2030 (indicatief)

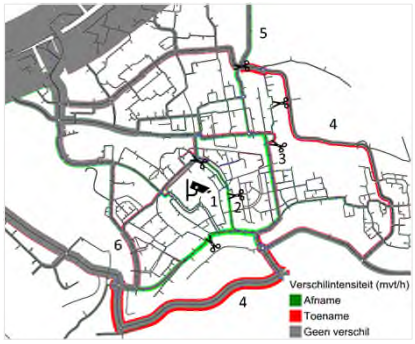
30-km zone



Eenrichtingsverkeer



Sectorenmodel + autoluwe binnenstad



43

Eerdere conclusies

	1. 30km-zone	2. éénrichting	3. Sectorenmodel + autoluwe binnenstad
Leefbaarheid & Gezondheid	Basis effect verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluid	Basis effect verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluid	Max. effect meer lopen-fiets-OV, en bundeling autoverkeer randweg
Aantrekkelijke binnenstad	Verluwing lokaal rondom maatregelen	Verluwing in binnenstad, maar niet op singels	Sterke verluwing binnenstad, kans voor extra groen en openbare ruimte
Stimuleren duurzame mobiliteit	Bescheiden reductie autoritten	Iets sterkere reductie autoritten, maar wel meer omrijden	Max reductie autoritten, compenseert extra autokm
Economische bereikbaarheid	Relatief bescheiden verbetering Betere doorstroming hoofdroutes	Verbetering van verbindingen en oversteken Binnenstad bereikbaar, wel extra omrijden	Goede verbindingen naar binnenstad, verblijfskwaliteit Knips, ontheffingsgebied, parkeren aan rand binnenstad
Toekomstbestendig en haalbaar	Stapsgewijze aanpak Herinrichten naar 30 ook al kostbaar	Ingrijpend voor verkeerscirculatie Vergelijkbaar met 30km-zone	Ingrijpend Extra maatregelen binnenstad en randweg

Lopen, fietsen
Auto, parkeren, logistiek
Draagvlak
Investeringen

++ | + | 0 | - | --

44

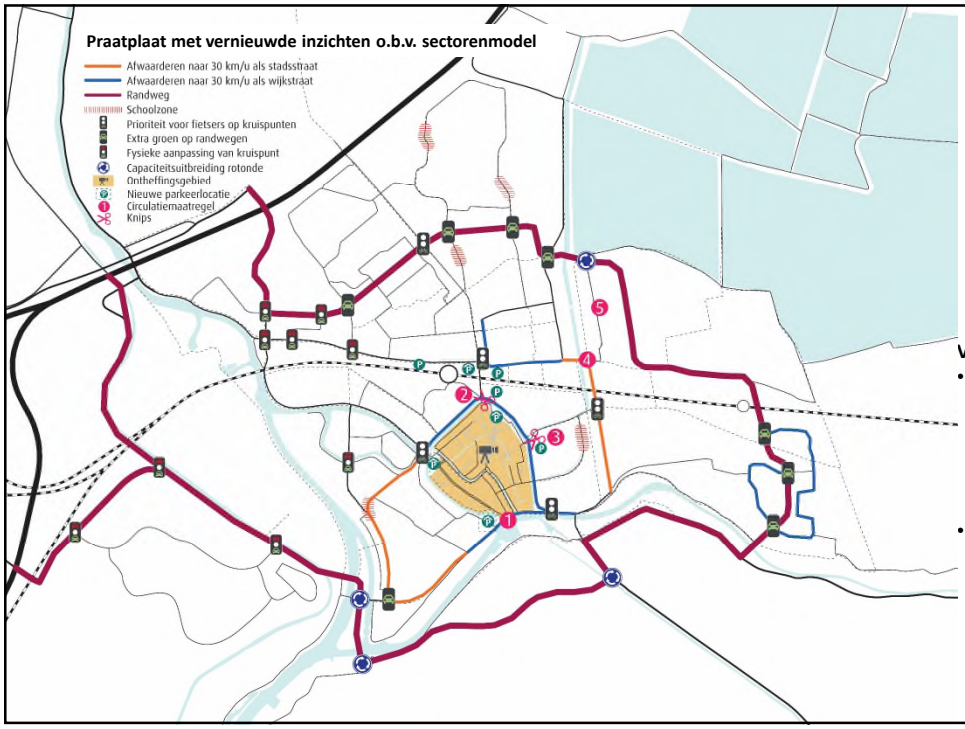
Kanttekeningen en zorgen

Onder andere:

- Vermindering autobereikbaarheid
- Bereikbaarheid binnenstad
- Omrijdafstanden door knips
- Verkeersdruk (op randwegen)
- Verplaatsen van knelpunten/problemen

Enkele vernieuwde inzichten o.b.v. nader onderzoek

45



Verfijnde inzichten:

- Meer inzicht in spanning verkeersdrukte Zuidwestelijke randweg (ZWR) en Nieuwe Veerstal: vraagtekens bij harde knip Nieuwe Veerstal (1), herinrichting wel mogelijk.
- Knip bij B. v. Reenensingel – Bodegraafsestraatweg niet wenselijk, vanwege sluipverkeer naastgelegen rotonde.

46

Stappenplan mede op basis van nader onderzoek

- VCP = meerjarenplan
- Stapsgewijze aanpak met monitoring
- Toewerken naar gewenste eindbeeld
- Nog diverse uitwerkingsvragen (bv. strategie binnenstad)

- Praatplaat = vertrekpunt participatie
- Tussendoor bijsturen bij ongewenste effecten o.b.v. monitoring en evaluatie



47

Mogelijke fasering / stappenplan

Automaatregelen:

- Stap 1: Randwegen op orde
  -> Monitoring en evaluatie
- Stap 2: Eerste tranche maatregelen gericht op leefbaarheid
  -> Monitoring en evaluatie
- Stap 3: Volgende tranche maatregelen gericht op leefbaarheid
  - -> Monitoring en evaluatie

Parallel aan automaatregelen:

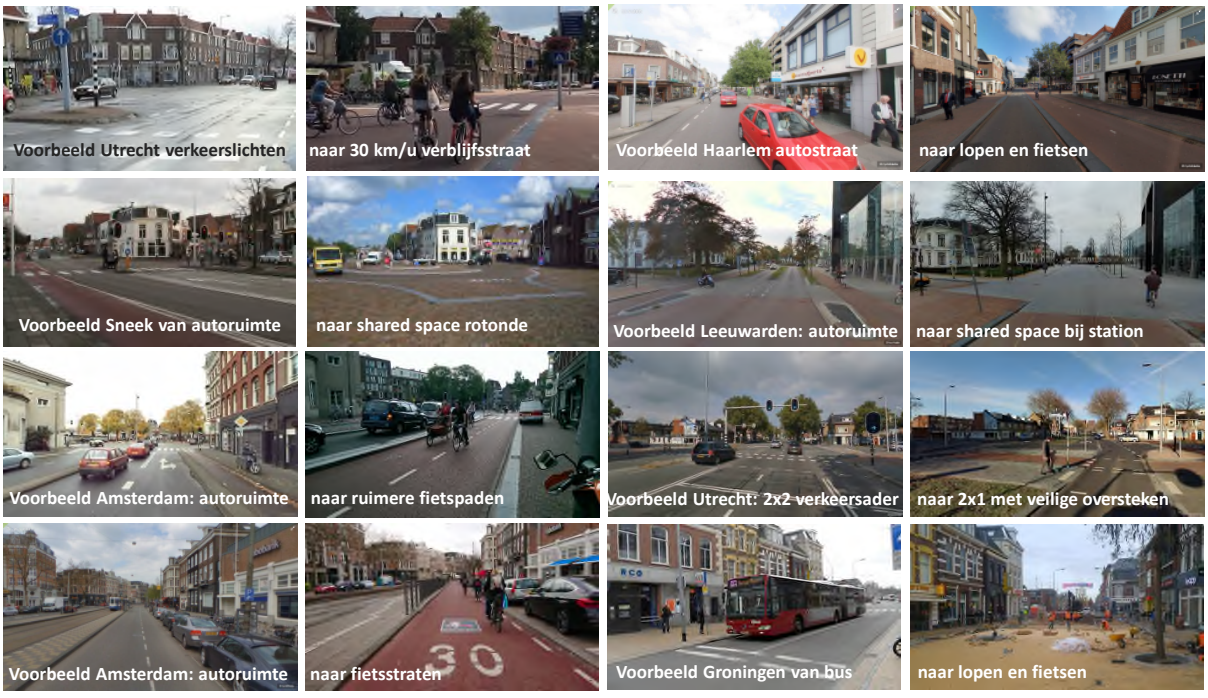
- Verbeteringen loop- en fietsnetwerk
- Werk met werk maken: koppelen met regulier beheer en onderhoud
- Stapsgewijze aanpak binnenstad
- Lokale verkeersveiligheids-verbeteringen
- Benutten kansen ruimtelijke kwaliteit en voetgangersklimaat

48

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Vragen, reactie en discussie

49



50

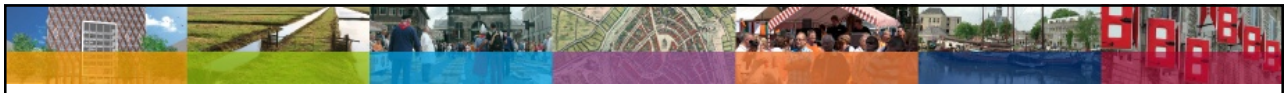


DenkTank sessie 2
Verkeerscirculatieplan

Woensdag 30 september

gemeente gouda

51

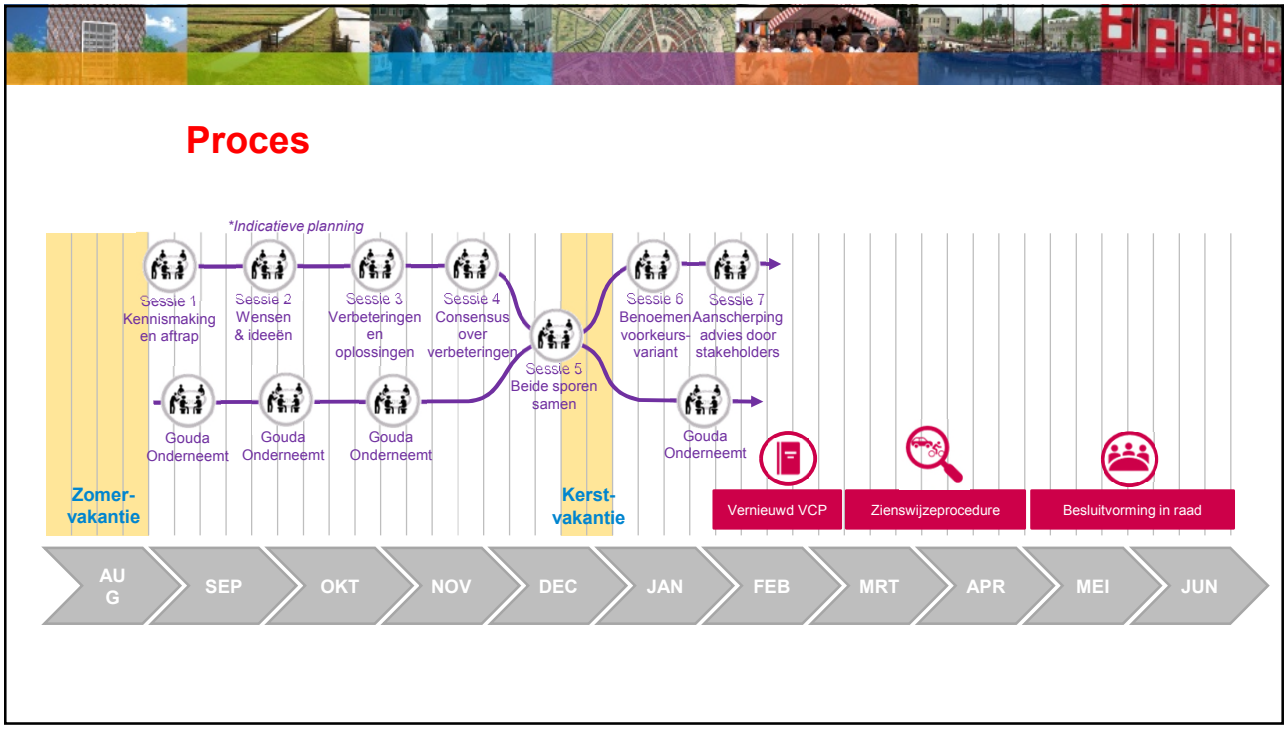


Agenda

2e bijeenkomst DenkTank VCP Gouda
19:30 - Opening door voorzitter *Paul Weststrate*
- Toelichting op 2e bijeenkomst
- Verslag 1e bijeenkomst
- Toelichting randwegen op orde - Goudappel Coffeng *Marco de Baat*
- Toelichting wensnetwerken - Goudappel Coffeng *Christiaan Kwantes*
- Vragen en discussie

21:20 - afsluiting met conclusies en vervolgafspraken
21:30 –einde bijeenkomst

52



53

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

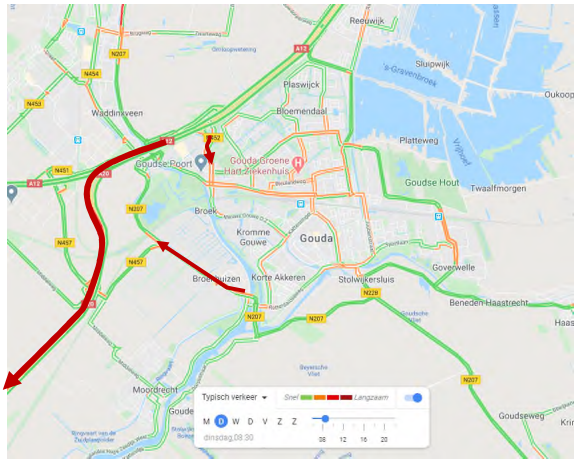
Randwegen op orde

Marco de Baat

54

Huidig verkeersbeeld autoverkeer ochtend- en avondspits

Typisch verkeersbeeld om half 9 ‘s ochtends en half 6 ‘s middags (vóór corona).



Ochtendspits



Avondspits

55

Verkeersbeeld autoverkeer 2030 (‘niets doen’)

- Verbreding A20: betere doorstroming
- N207 bij Westergouwe knelpunt
- Spoorzone: vooral rond verkeerslichten drukte



Ochtendspits referentie 2030

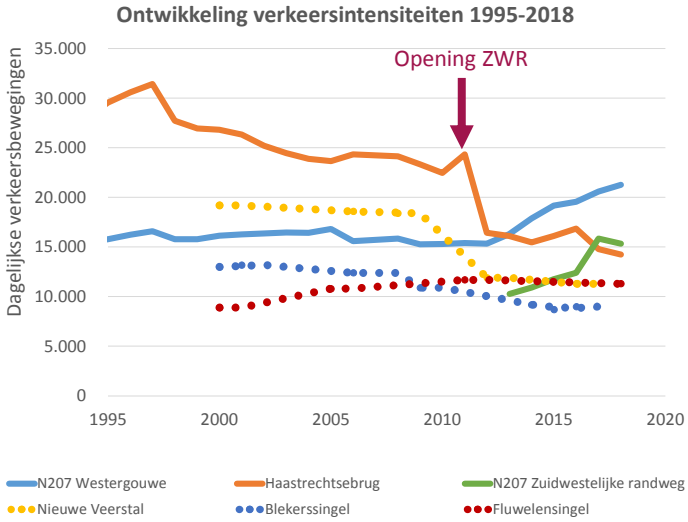


Avondspits referentie 2030

56

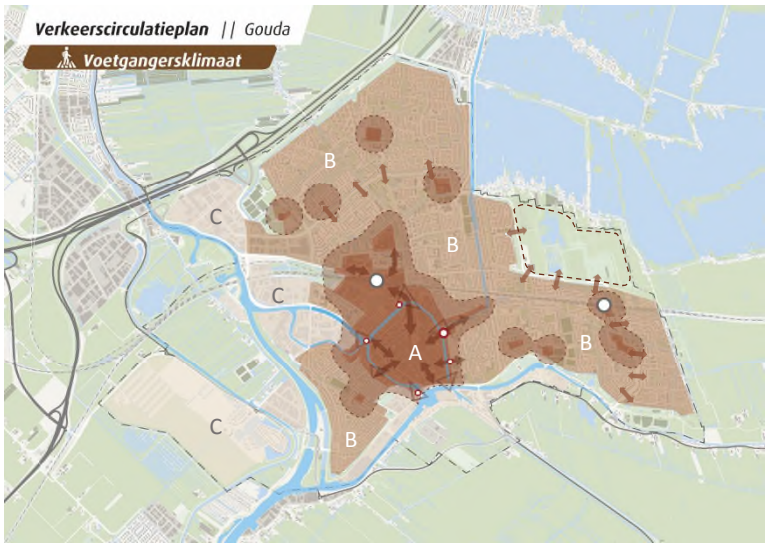
Zuidwestelijke randweg wordt nog onderbenut…

- ZWR geopend in 2012, deels gefinancierd door Gouda
- Doel van ZWR was om gemeentelijke wegen te ontlasten
- ZWR heeft effect, maar nog steeds druk op de Nieuwe Veerstal en Singels
- Op Nieuwe Veerstal nog steeds >10.000 verkeersbewegingen per dag
- Afname Blekerssingel beperkt (-28%)
- Nauwelijks effect op Fluwelensingel, en nog 11.000 verkeersbewegingen per dag
- ZWR in 2018 'slechts' 15.000 verkeersbewegingen per dag



57

…terwijl Singels rand voetgangersgebied is!



Zuidwestelijke randweg:
In 2018 ca. 15.000 mvt/etm



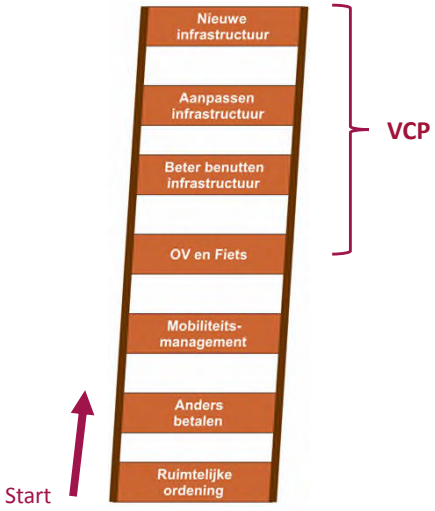
Fluwelensingel:
In 2018: ca. 11.000 mvt/etm



58

Volgorde van inzet maatregelen

Ladder van Verdaas



Volgorde van de te nemen automaatregelen cf. Mobiliteitsplan:

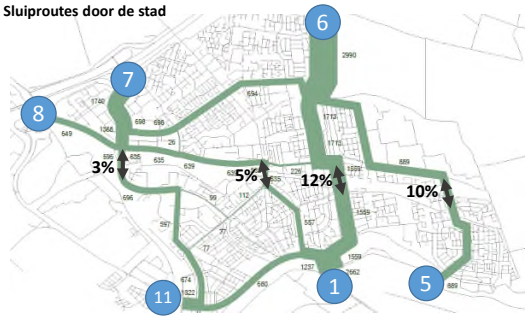
1. **Verkeersmanagement, communicatie en gedragsbeïnvloeding** (o.a. slimme verkeerslichten en bewegwijzering)
2. **Aantrekkelijker maken (gewenste) wegen voor verkeer** (o.a. capaciteitsuitbreiding rotondes en kruispunten randweg)
3. **Routes door de stad minder aantrekkelijk maken** (o.a. doseren, herinrichting, 30 km/u, verkeerssluizen)
4. **Dwingende ingrepen op routekeuze** (o.a. éénrichtingsverkeer, afsluitingen)

59

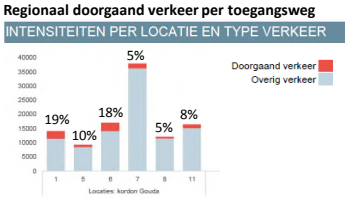
Inzicht in doorgaand verkeer door Gouda

- Inzicht o.b.v. kentekenonderzoek uit 2018
- Twee soorten doorgaand verkeer:
  - **Regionaal doorgaand verkeer**: verkeer dat geen herkomst én bestemming heeft in Gouda
  - **Lokaal doorgaand verkeer**: verkeer over woonstraten of erftoegangswegen (zonder verkeersfunctie) dat geen herkomst én bestemming heeft in de betreffende wijk/buurt
- Hiernaast sluiproutes door regionaal doorgaand verkeer
- Op de as Jouberstraat-Bodegraafsestraatweg rijdt absoluut gezien het meeste doorgaande verkeer, relatief gezien is dit zo'n 10-20% van het totale verkeer wat hier rijdt.
- Op de meeste toegangspunten is het regionaal doorgaand verkeer tussen 5 en 10%.
- Meeste op de Bodegraafsestraatweg en Haastrechtsebrug: kleine 20%.

Sluiproutes door de stad



Regionaal doorgaand verkeer per toegangsweg



60

Stap 1: Verkeersmanagement

- Enkel verkeersmanagement niet toereikend!
- Verkeer groeit met 12% naar 2030
- Effect bewegwijzering en communicatie is gering.

Rond spoorzone/Goudse Poort



N207 en Zuidwestelijke randweg



61

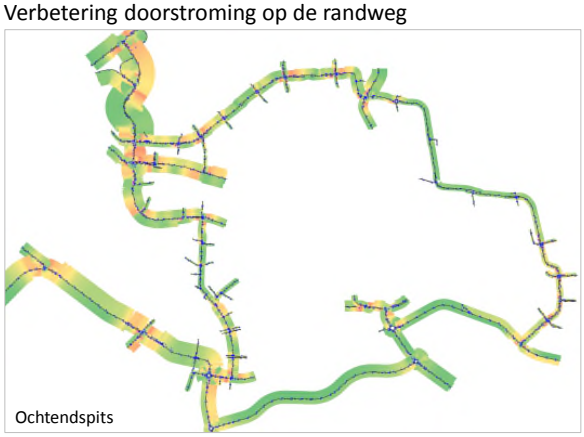
Stap 2: Oplossen knelpunten randweg door aanpassing kruispunten (lokaal extra capaciteit)

- In gesprek met provincie over maatregelen N207
- Zorgt echter niet voor verluwing binnen de randweg (extra maatregelen nodig)

Beoogde maatregelen aan randwegen



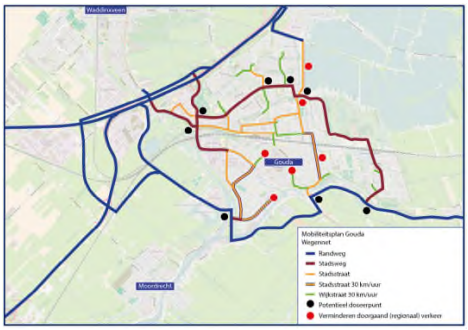
Verbetering doorstroming op de randweg



62

Stap 3: Doseren van verkeer aan rand werkt niet

- Doseren staat in mobiliteitsplan als gewenste maatregel
- Idee is om randweg aantrekkelijker te maken, door op de inprikkers naar de stad het verkeer te vertragen/doseren
- Dat leidt echter tot filevorming op het hoofdwegennet en de randwegenstructuur (onacceptabel voor PZH en RWS)





63

Volgende stappen (3&4): verkeerseffecten van maatregelen binnen randweg

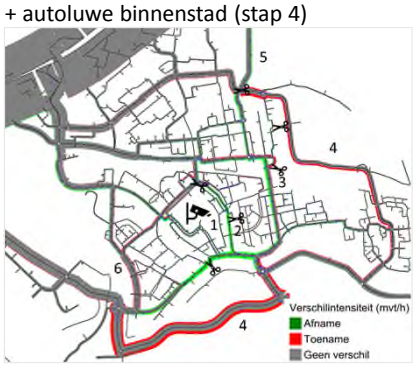
Variant 30-km zone (stap 3)



Variant Eenrichtingsverkeer (stap 4)



Variant Sectorenmodel
+ autoluwe binnenstad (stap 4)



64

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Beoordeling o.b.v. richtlijnen inrichting en intensiteiten

Kenmerken per type weg gespecificeerd in Mobiliteitsplan:

Verkeerskundige uitgangspunten wegennet (streefwaarden)			
	Hoofdwegennet		Verblijfsgebied
	Stadswegen	Stadsstraten	Wijkstraten
Wegcategorie Duurzaam Veilig	Gebiedsontsluitingsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Functie	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer in de stad van en naar de wijken (de wijkstraten) en verbinden naar de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer van een stadsdeel naar de stadswegenen of de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerd verkeer in de wijk en sluiten aan op de stadswegen en/of stadsstraten
Maximum snelheid	50 of 70 km/uur	50 km/uur	30 km/uur bij lengte > 500 m ook gedeelte 50 km/uur
Rijbaanindeling	2 X 1 of 2 X 2 rijstroken gescheiden rijbanen	2 X 1 rijstroken	1 X 2 rijstroken (geen asmarkering)
Grenswaarden intensiteiten	< 20.000 of < 35.000 mvt/etmaal	< 15.000 mvt/etmaal	> 4.000 en < 8.000 mvt/etmaal
Parkeren op rijbaan	Nee	Parkeerhavens	Ja
Openbaar vervoer	Haltehaven	Haltehaven	Halteren op rijbaan
Fietsvoorzieningen	Fietspad (in twee richtingen) of solitair	Fietspad of fietsstrook	Fietsstrook
Solitaire oversteek langzaam verkeer	Bij 70 km/uur of 2 X 2 rijstroken: VRI of ongelijkvloers Bij 50 km/uur en 2 X 1 rijstroken: VRI of brede middenberm, voor doorstroomroute fiets is ongelijkvloers eveneens optie	VRI of middenberm	Middeneiland
Kwaliteit verkeersafwikkeling	Doorstroomroutes	Geen specifieke eisen	Geen specifieke eisen


Stadsweg: tot 20.000 of 30.000 mvt/etm


Wijkstraat: maximaal 8.000 mvt/etm

65

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Wensbeeld netwerken

Christiaan Kwantes

66

Vragen ter voorbereiding van sessie 2

Toelichting

Ter voorbereiding op de volgende sessie willen we jullie enkele vragen stellen en alvast extra informatie delen.
In sessie 2 zullen we met deze onderwerpen aan de slag gaan.

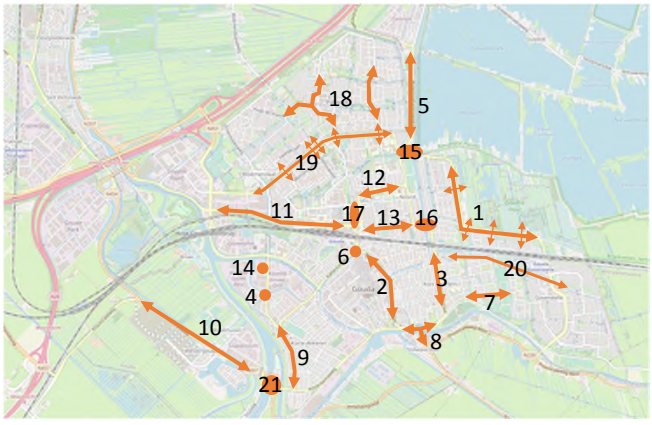
Vragen bij de informatie op de volgende pagina's:

1. Vul de kaart met veelbesproken verkeerssituaties verder aan als er nog verkeerssituaties missen die relevant zijn om mee te nemen in het VCP.
2. Wij presenteren enkele toekomstige wensnetwerken, waar we met het Verkeerscirculatieplan naar toe willen werken. Dat kan vervolgens op verschillende manieren en met verschillende maatregelen, maar voordat we naar concrete maatregelen gaan kijken willen we het vertrekpunt van de gewenste structuren scherp stellen. Er zijn structuurkaarten opgenomen van:
   - Voetgangersgebieden en belangrijkste voetgangersverbindingen
   - Fietsnetwerk
   - Autonetwerk
   - Routes voor vrachtverkeer
3. Kennisnemen van het kentekenondezoek, waarin is onderzocht in welke mate sprake is van doorgaand verkeer door Gouda is (conform verzoek uit sessie 1).

67

Veel besproken verkeerssituaties in Gouda

1. Goudse Houtsingel (hard rijden en oversteekbaarheid)
2. Blekerssingel en Fluwelensingel (verkeersoverlast)
3. Joubertstraat (verkeersoverlast)
4. Kruispunt Goudkade / KW-weg (wachttijd en veiligheid)
5. Bodegraafsestraatweg (verkeersoverlast)
6. Kleiwegplein (complex kruispunt, lange wachttijden)
7. Sportlaan (hard rijden)
8. Haastrechtsebrug en omgeving (wachttijd)
9. Koningin Wilhelminaweg e.o. (verkeersoverlast)
10. N207 bij Westergouwe (doorstroming)
11. Burgemeester Jamessingel (snelheid)
12. Thorbeckelaan (veiligheid)
13. Graaf Florisweg
14. Bereikbaarheid bedrijvenparken
15. Breevaartknoop
16. Florisknoop
17. Stationsknoop
18. Ridder van Catsweg & Plaswijckweg (schoolomgevingen)
19. Burg. van Reenensingel (oversteekbaarheid)
20. Voorwillenseweg (hoofdfietsroute i.c.m. autoverkeer)
21. Sluiseiland (verkeersonveiligheid Kompasrotonde)
22. Parkeersituatie / parkeerdruk
23. Doorstroming verkeer/ wachttijd bij verkeerslichten
24. Verkeersveiligheid / snelheid autoverkeer (bv. rond schoolomgevingen)
25. Autoluwe binnenstad
26. Gouda fietsstad
27. Duurzame mobiliteit
28. Zwaar vrachtverkeer in binnenstad (trillinghinder)

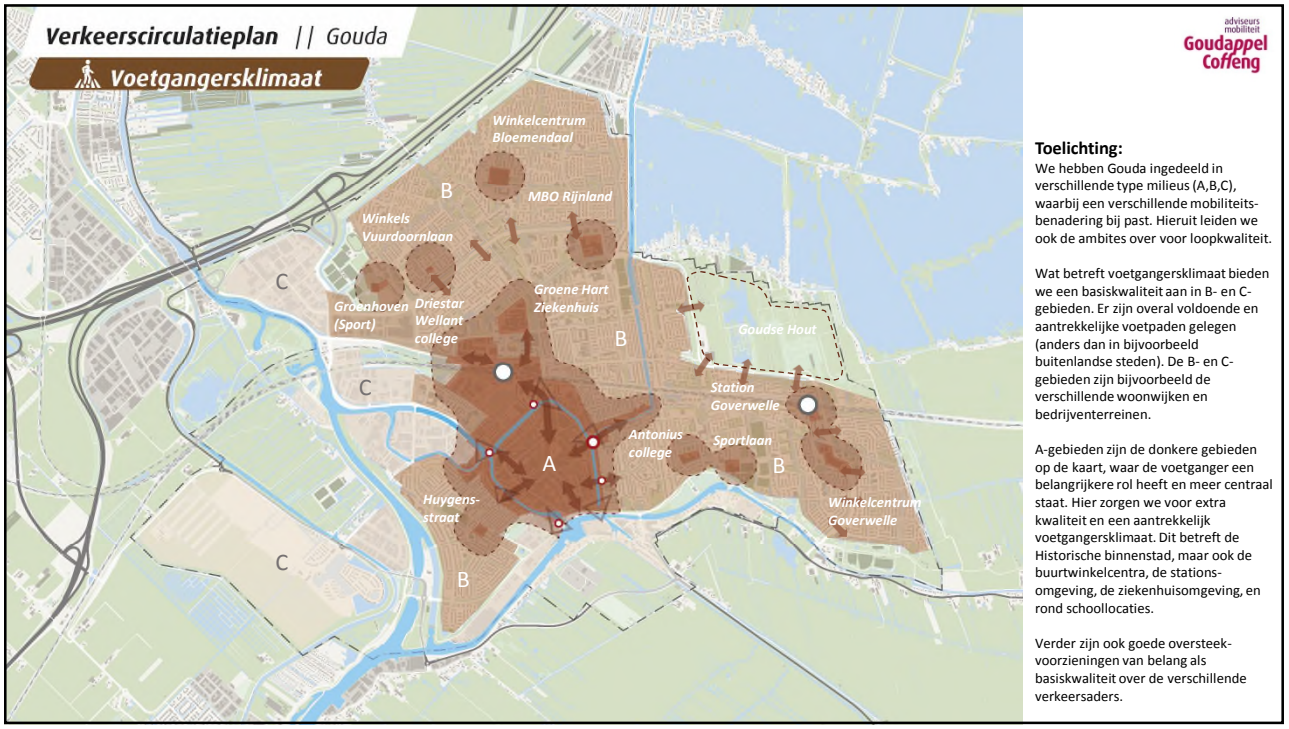


68

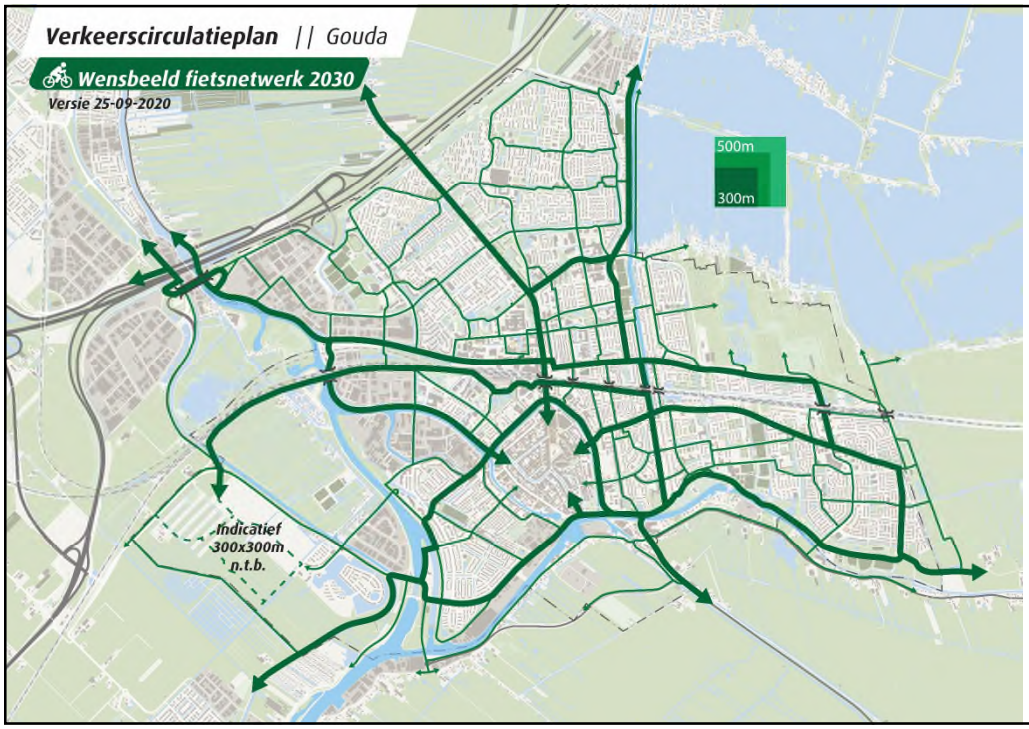
Kaarten met visie op netwerken

T.b.v. integrale afweging van ambities en maatregelen voor het Verkeerscirculatieplan

69



70



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

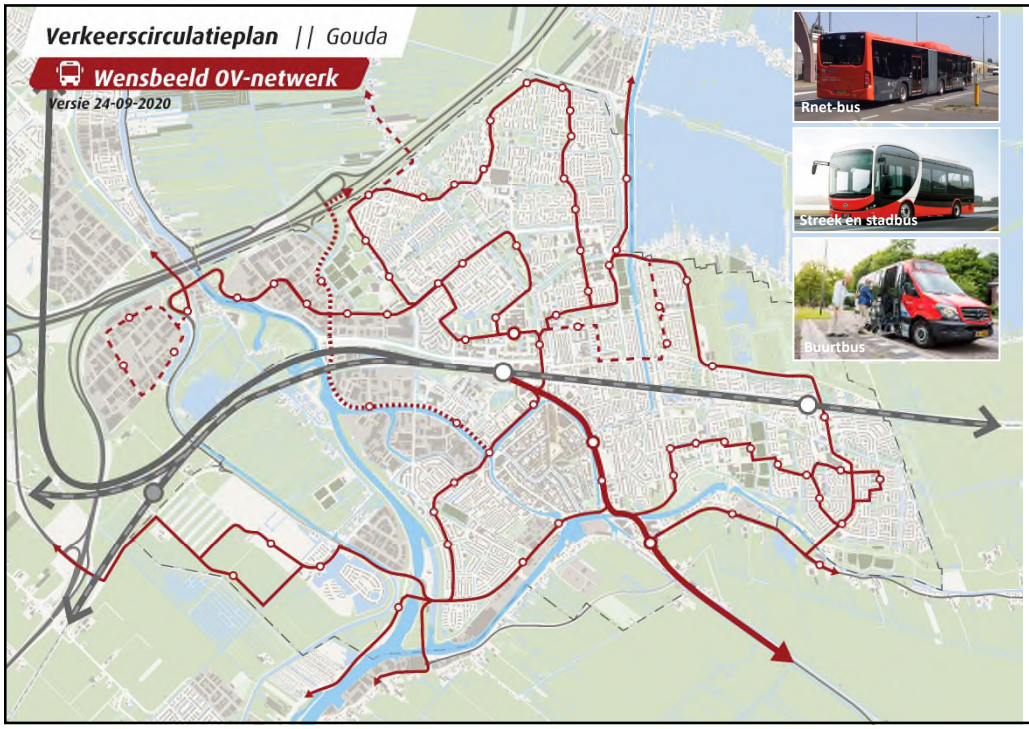
Toelichting:
Doelstelling van het mobiliteitsplan is om het fietsgebruik te stimuleren. Dit kan door het aantrekkelijker maken van het fietsnetwerk, door ontbrekende schakels aan te leggen en bestaande fietspaden veiliger en comfortabeler in te richten. Dat doen we gericht door te werken vanuit een gewenst eindbeeld voor het fietsnetwerk.

Het gewenste eindbeeld is hiernaast weergegeven. Daarin maken we onderscheid naar de regionale doorfietsroutes (dikke lijnen), en de hoofdfietsroutes ter verdeling van de fietsers in de wijk. De regionale doorfietsroutes zijn gebaseerd op het provinciale hoofdfietsnetwerk, die enerzijds een regionale functie hebben om Gouda met de regio te verbinden, maar anderzijds ook binnen Gouda belangrijke fietsverbindingen zijn.

De dikke lijnen vormen een radiaal netwerk met goede verbindingen naar de binnenstad en het station. De dunnere lijnen vormen een raster met een grid van gemiddeld 400 bij 400 meter.

Samenwerking tussen
gemeente gouda
Fietsersbond

71



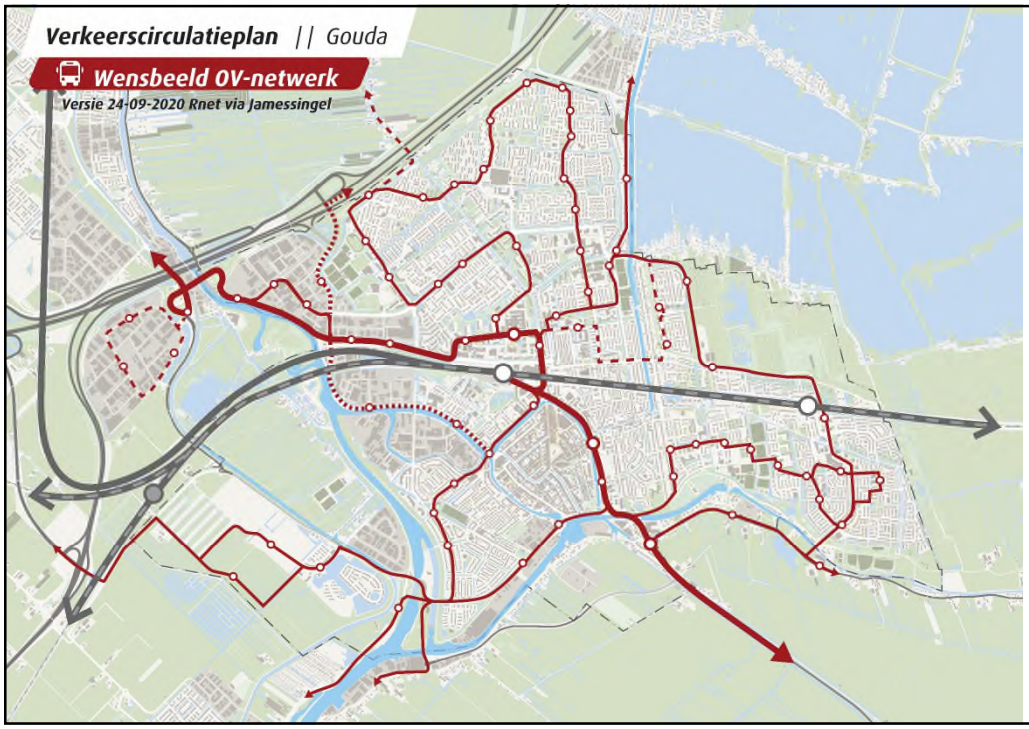
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Toelichting:
Met het verkeerscirculatieplan willen we ook een bijdrage leveren aan een verbetering van het openbaar vervoer. Dit kan bijvoorbeeld door busroutes aan te passen zodat bussen vlotter kunnen doorrijden, haltes aan te passen zodat minder vaak gestopt hoeft te worden maar wel de juiste haltedekking behouden. Maar ook door busroutes autoluwer te maken zodat busverkeer minder hinder en vertraging ervaart van ander verkeer. Daardoor verbetert de betrouwbaarheid van buslijnen.

In Gouda zijn er verschillende soorten busdiensten, zoals regionale streeklijnen, stadslijnen en een buurtbus. Deze vervullen een andere functie en hebben hun eigen kenmerken. De dikke lijn hiernaast geeft de belangrijkste busverbinding weer, de Rnet bus tussen Gouda en Schoonhoven. Hierbij is het belangrijk dat de bus snel is, niet te vaak stopt en vaak rijdt.

Met de dunnere doorgetrokken lijnen zijn de normale streek- en stadslijnen weergegeven. Hierbij zijn vooral de haltedekking en de verbindingen van belang. Tenslotte, zijn met gestippelde lijnen de buurtbus en gewenste spitslijn weergegeven. Buurtbussen hebben een sociale functie en zorgen voor OV-bereikbaarheid in het buitengebied.

72



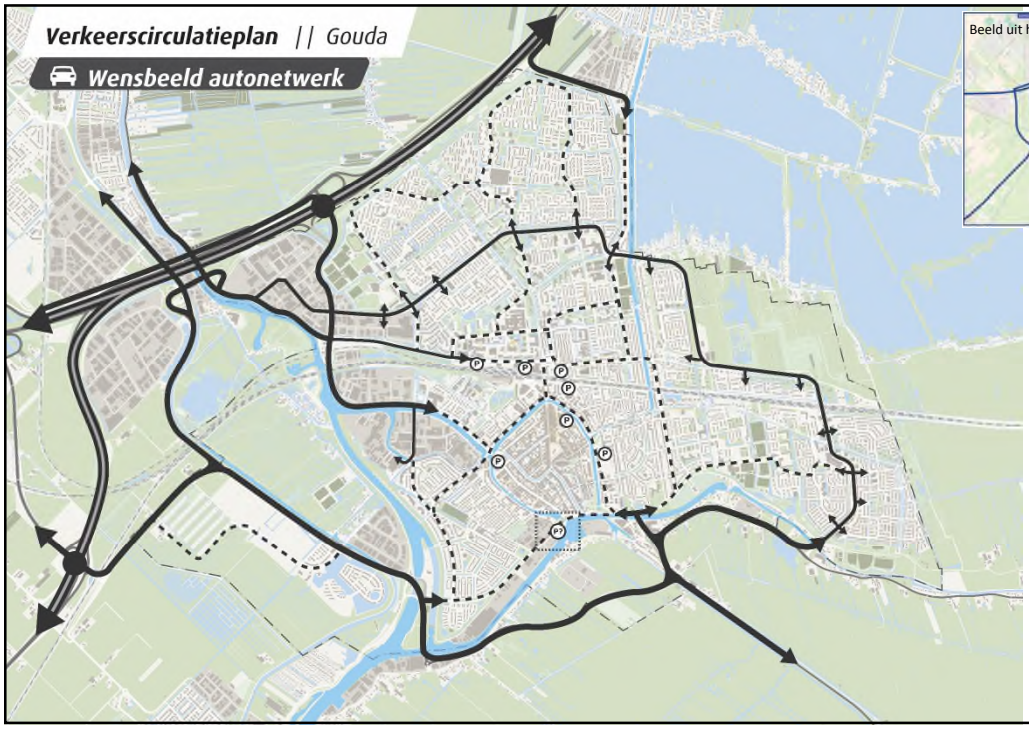
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Toelichting:
De gemeente Gouda heeft geen directe invloed op de busroutes. De provincie is de zogeheten concessiebeheerder, en de opdrachtgever voor openbaar vervoer. We zijn daarom in gesprek met de provincie en de vervoerder om te kijken hoe we het busnetwerk in Gouda verder kunnen verbeteren.

Als gemeente hebben willen we ook de mogelijkheden verkennen voor een hoogfrequente Rnet-verbinding tussen Gouda en Waddinxveen.

Ook maken we ons hard voor een nieuw station aan de spoorlijn naar Rotterdam. Een nieuw station Gouweknoop kan de OV-bereikbaarheid van Westergouwe verbeteren, en kan Westergouwe met snelle treindiensten verbinden met Rotterdam en station Gouda voor een overstap in de richting van Utrecht.

73

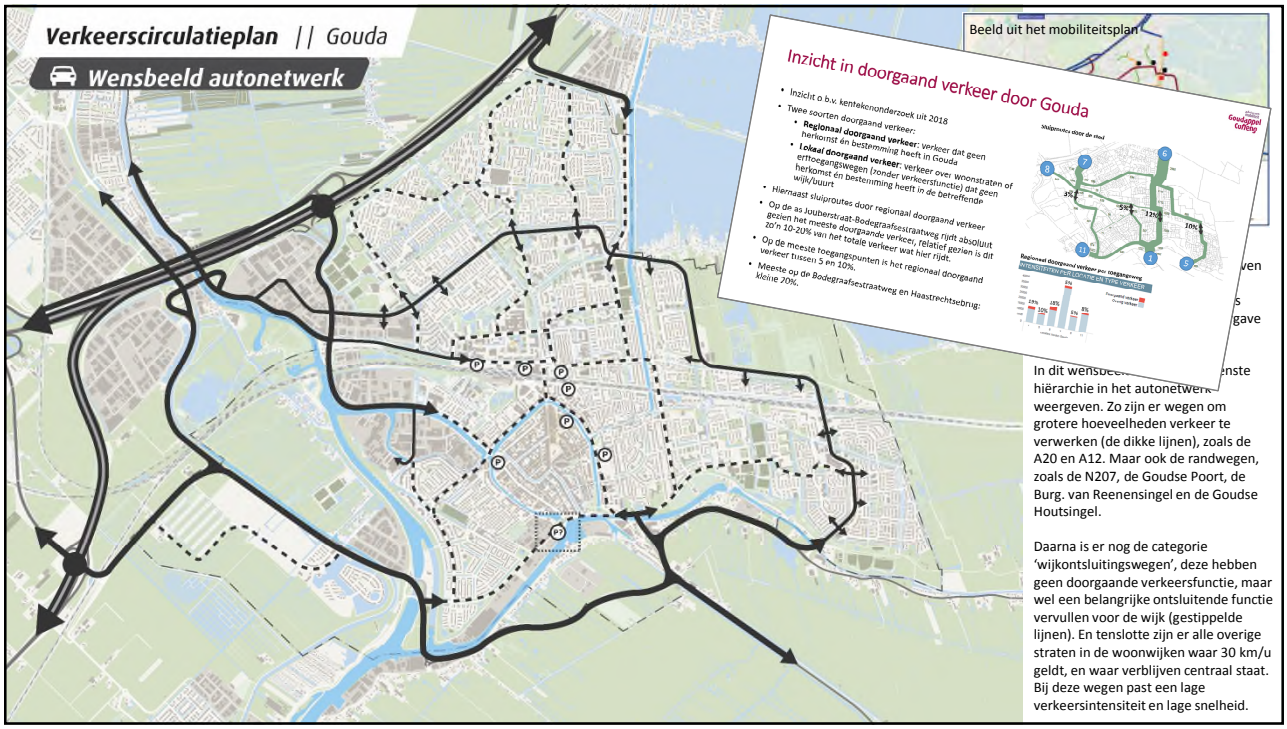


Toelichting:
Het kleine figuur in de hoek hierboven komt uit het mobiliteitsplan. Dit wensbeeld voor het autoverkeer is hiernaast in een iets andere weergave opgenomen.

In dit wensbeeld wordt de gewenste hiërarchie in het autonetwerk weergeven. Zo zijn er wegen om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken (de dikke lijnen), zoals de A20 en A12. Maar ook de randwegen, zoals de N207, de Goudse Poort, de Burg. van Reenensingel en de Goudse Houtsingel.

Daarna is er nog de categorie 'wijkontsluitingswegen', deze hebben geen doorgaande verkeersfunctie, maar wel een belangrijke ontsluitende functie vervullen voor de wijk (gestippelde lijnen). En tenslotte zijn er alle overige straten in de woonwijken waar 30 km/u geldt, en waar verblijven centraal staat. Bij deze wegen past een lage verkeersintensiteit en lage snelheid.

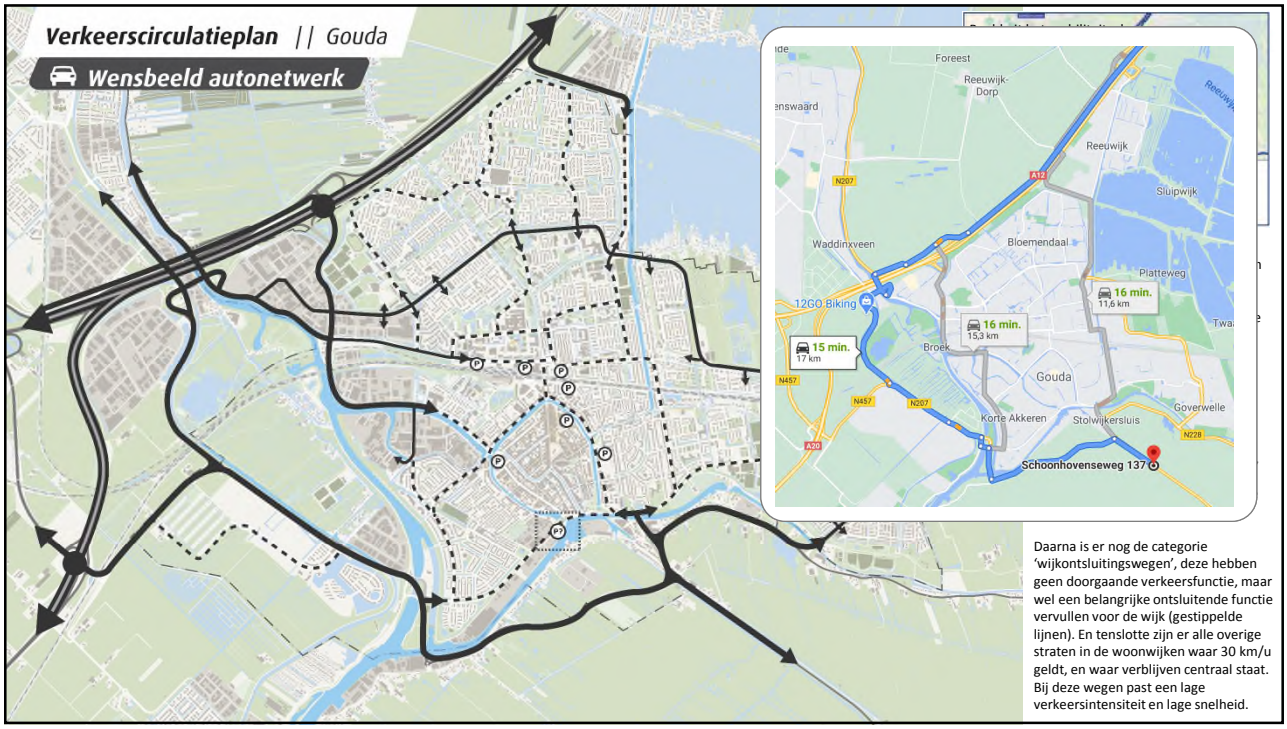
74



In dit wensbeeld is de gewenste hiërarchie in het autonetwerk weergeven. Zo zijn er wegen om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken (de dikke lijnen), zoals de A20 en A12. Maar ook de randwegen, zoals de N207, de Goudse Poort, de Burg. van Reenensingel en de Goudse Houtsingel.

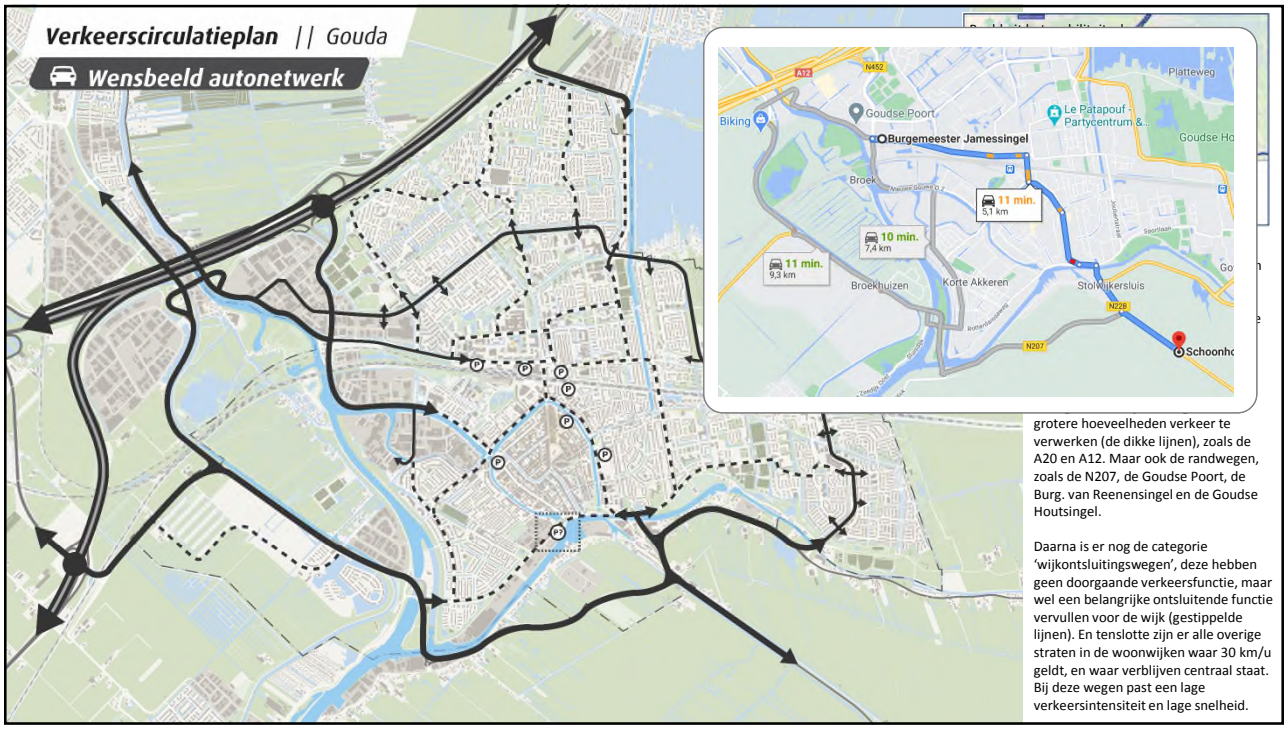
Daarna is er nog de categorie 'wijkontsluitingswegen', deze hebben geen doorgaande verkeersfunctie, maar wel een belangrijke ontsluitende functie vervullen voor de wijk (gestippelde lijnen). En tenslotte zijn er alle overige straten in de woonwijken waar 30 km/u geldt, en waar verblijven centraal staat. Bij deze wegen past een lage verkeersintensiteit en lage snelheid.

75



Daarna is er nog de categorie 'wijkontsluitingswegen', deze hebben geen doorgaande verkeersfunctie, maar wel een belangrijke ontsluitende functie vervullen voor de wijk (gestippelde lijnen). En tenslotte zijn er alle overige straten in de woonwijken waar 30 km/u geldt, en waar verblijven centraal staat. Bij deze wegen past een lage verkeersintensiteit en lage snelheid.

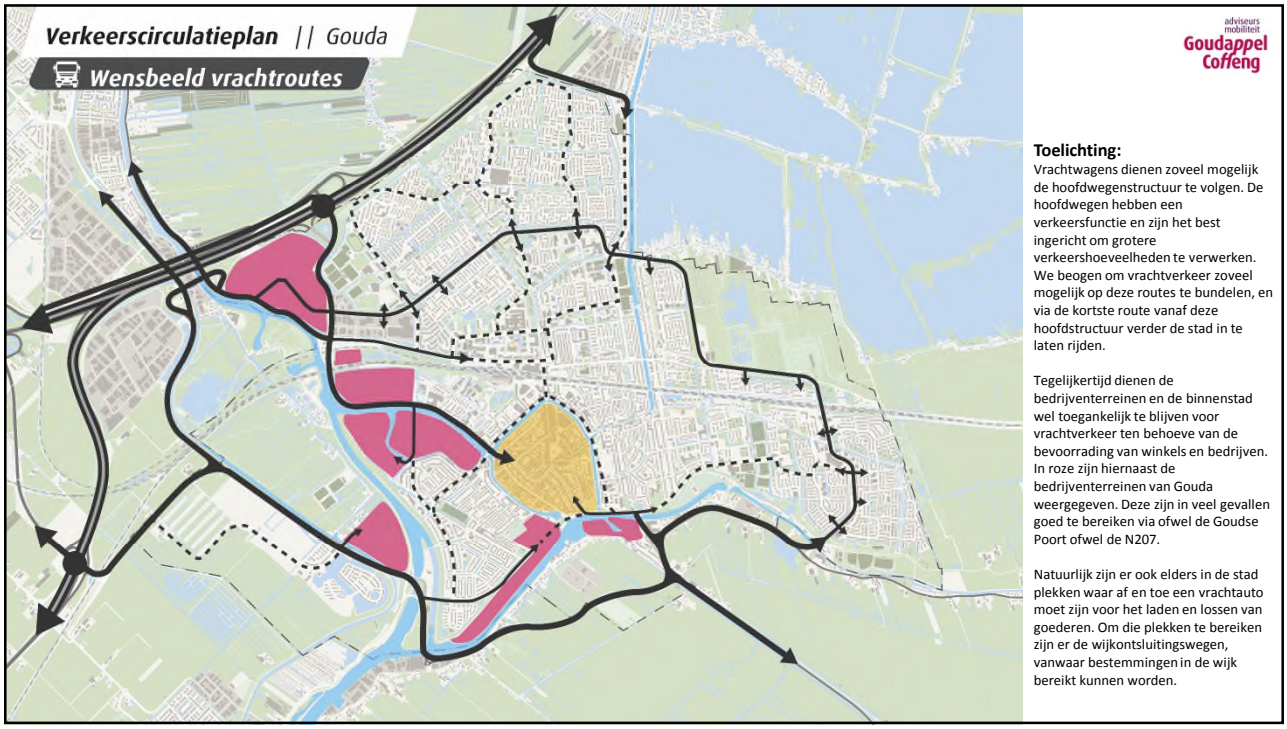
76



grotere hoeveelheden verkeer te verwerken (de dikke lijnen), zoals de A20 en A12. Maar ook de randwegen, zoals de N207, de Goudse Poort, de Burg. van Reenensingel en de Goudse Houtsingel.

Daarna is er nog de categorie 'wijkontsluitingswegen', deze hebben geen doorgaande verkeersfunctie, maar wel een belangrijke ontsluitende functie vervullen voor de wijk (gestippelde lijnen). En tenslotte zijn er alle overige straten in de woonwijken waar 30 km/u geldt, en waar verblijven centraal staat. Bij deze wegen past een lage verkeersintensiteit en lage snelheid.

77



adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Toelichting:
Vrachtwagens dienen zoveel mogelijk de hoofdwegenstructuur te volgen. De hoofdwegen hebben een verkeersfunctie en zijn het best ingericht om grotere verkeershoeveelheden te verwerken. We beogen om vrachtverkeer zoveel mogelijk op deze routes te bundelen, en via de kortste route vanaf deze hoofdstructuur verder de stad in te laten rijden.

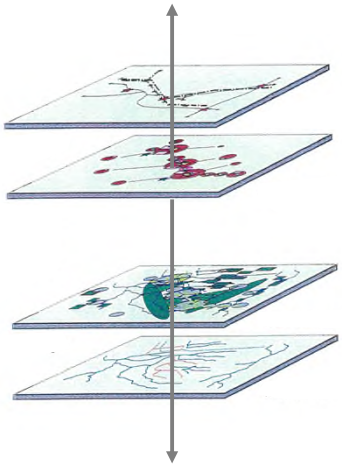
Tegelijkertijd dienen de bedrijventerreinen en de binnenstad wel toegankelijk te blijven voor vrachtverkeer ten behoeve van de bevoorrading van winkels en bedrijven. In roze zijn hiernaast de bedrijventerreinen van Gouda weergegeven. Deze zijn in veel gevallen goed te bereiken via ofwel de Goudse Poort ofwel de N207.

Natuurlijk zijn er ook elders in de stad plekken waar af en toe een vrachtauto moet zijn voor het laden en lossen van goederen. Om die plekken te bereiken zijn er de wijkontsluitingswegen, vanwaar bestemmingen in de wijk bereikt kunnen worden.

78

Vragen, reactie en discussie

79



Wensbeelden confronteren

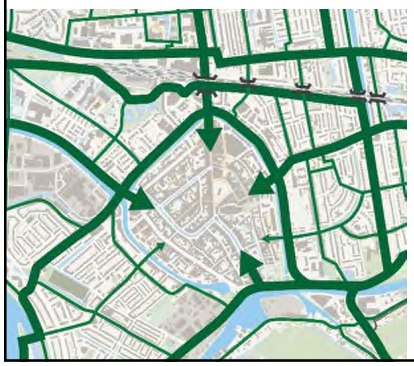
- Toetsen van knelpunten
- Checklist missende knelpunten
- Structuurkeuzes?
- Lokale maatregelen

Volgende keer

- Naar structuurmaatregelen
- Naar lokale maatregelen

80

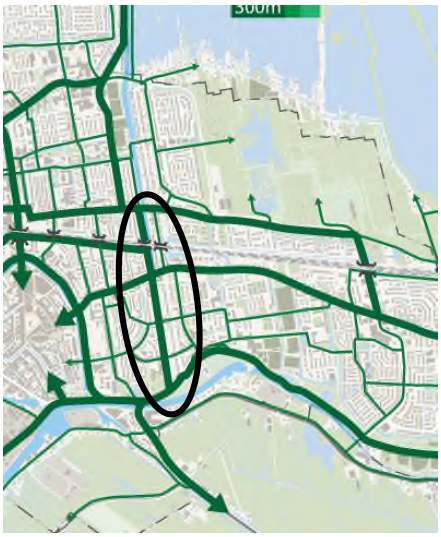




Wensbeelden confronteren



81



Fietsnetwerk:
Steinkade - Krugerlaan?



Autonetwerk:
Joubertstraat?

82

Doorkijk naar 3e sessie: maatregelen bespreken

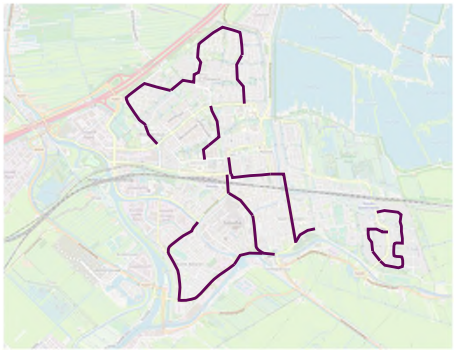
- Ons voorstel is om de volgende sessie mogelijke maatregelpakketten te bespreken
- Wij zullen daarvoor een voorzet doen, van waaruit we in de sessie het gesprek met elkaar aangaan

- Denk ook zelf na, over hoe we met maatregelen en maatregelpakketten de ambities voor Gouda kunnen vervullen
- Welke maatregelen zijn volgens jullie kansrijk en nuttig?

83

Voorzet: effecten van herinrichting 50-wegen naar 30km/u

- Variant doorgerekend waarin verschillende 50-wegen zijn afgewaardeerd
- Doel is om verkeer te stimuleren van andere routes gebruik te maken, zodat de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeterd.
- Echter, deze variant laat beperkte verschuivingen zien van verkeerstromen.
- Daarmee blijven diverse straten nog steeds te druk waardoor ambities niet gehaald kunnen worden.





84

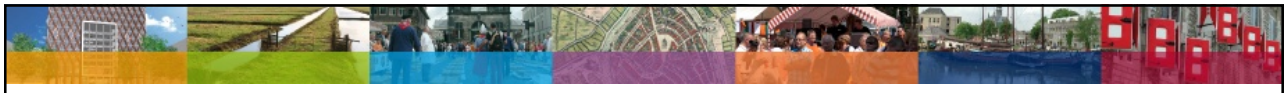


DenkTank sessie 2b
Verkeerscirculatieplan

Maandag 12 oktober 2020

gemeente gouda

85



Agenda

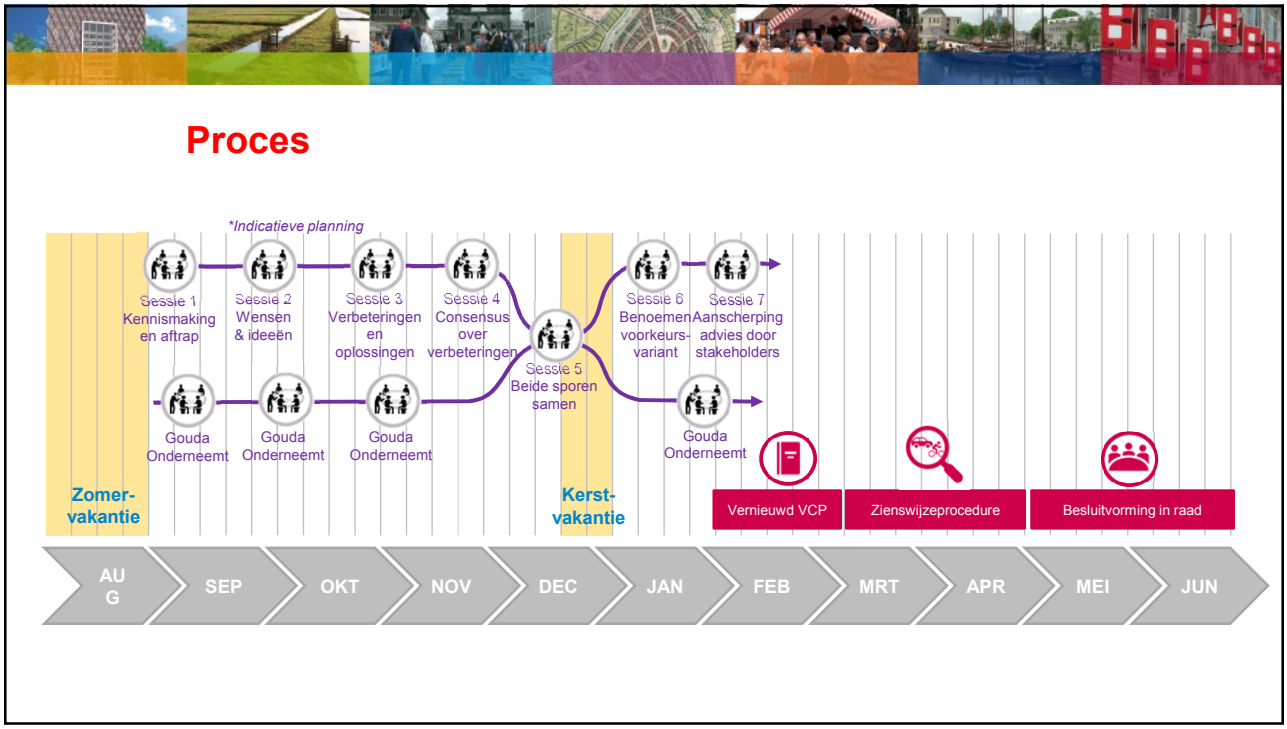
19:30 - Opening door voorzitter - *Paul Weststrate*
- Eerdere verslagen - *Paul Weststrate*

19:45 - Waar staan we in de inhoudelijke samenwerking- *Christiaan Kwantes*
- Toelichting wensnetwerken - *Christiaan Kwantes*
- Eerste voorschot richting vervolg: maatregelpakketten – *Christiaan Kwantes*

20:30 - Vragen en discussie
- Afsluiting met tussenconclusies en vervolgafspraken

21:30: - Einde bijeenkomst

86

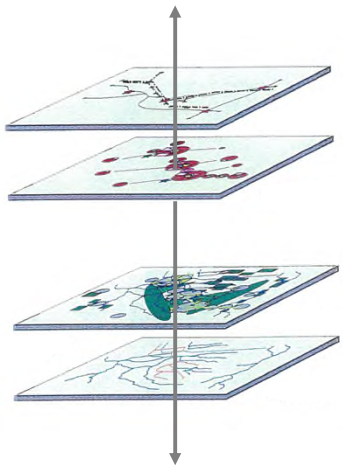

Proces
*Indicatieve planning
Sessie 1 Kennismaking en aftrap
Sessie 2 Wensen & ideeën
Sessie 3 Verbeteringen en oplossingen
Sessie 4 Consensus over verbeteringen
Sessie 5 Beide sporen samen
Sessie 6 Benoemen voorkeurs-variant
Sessie 7 Aanscherping advies door stakeholders
Gouda Onderneemt
Gouda Onderneemt
Gouda Onderneemt
Gouda Onderneemt
Zomer-vakantie
Kerst-vakantie
Vernieuwd VCP
Zienswijzeprocedure
Besluitvorming in raad
AUG
SEP
OKT
NOV
DEC
JAN
FEB
MRT
APR
MEI
JUN

87



88

Waar staan we in de inhoudelijke samenwerking



- Werksessie 1: 9 september
  Kennismaking, doelen
- Werksessie 2 en 2b: 30 september / 12 oktober
  Wensbeelden per vervoerwijze
  Eerste stap richting confrontatie
- Werksessie 3: eind oktober
  Van confrontatie netwerken naar maatregelen en oplossingsrichtingen (scenario's)
- Werksessie 4: november
  Bespreken resultaten van analyse scenario's, verder intrechteren naar kansrijke oplossingsrichtingen
- Werksessie 5: voor de kerst
  Twee sporen samen
- Werksessie 6 en 7: januari/februari
  Voorkeursvariant, maatregelenpakket

89

Veel besproken verkeerssituaties

90

Veel besproken verkeerssituaties in Gouda

In roze de toevoegingen

Goudappel Coffeng

Locatie specifieke situaties

1. Goudse Houtsingel (o.a. hard rijden en oversteekbaarheid)
2. Blekerssingel en Fluwelensingel (o.a. verkeersoverlast)
3. Joubertstraat (o.a. verkeersoverlast)
4. Kruispunt Goudkade / KW-weg (o.a. wachttijd en veiligheid)
5. Bodegraafsestraatweg (o.a. verkeersoverlast)
6. Kleiwegplein (o.a. complex kruispunt, lange wachttijden)
7. Sportlaan (o.a. hard rijden)
8. Haastrechtsebrug en omgeving (o.a. wachttijd, gebrekkige fietsstructuur)
9. Koningin Wilhelminaweg e.o. (o.a. verkeersoverlast)
10. N207 bij Westergouwe (o.a. doorstroming)
11. Burgemeester Jamessingel (o.a. snelheid)
12. Thorbeckelaan (o.a. veiligheid)
13. Graaf Florisweg
14. Bereikbaarheid bedrijvenparken
15. Breevaartknoop
16. Florisknoop
17. Stationsknoop
18. Ridder van Catsweg & Plaswijckweg (o.a. schoolomgevingen, oversteekbaarheid, kruispunt inrichting)
19. Burg. van Reenensingel (o.a. oversteekbaarheid, verkeerslichten)
20. Voorwillenseweg (o.a. hoofdfietsroute i.c.m. autoverkeer)
21. Sluiseiland (o.a. verkeersonveiligheid Kompasrotonde)
22. Nieuwe Veerstal/Rotterdamseweg (o.a. krap fietspad, gebrekkige of geen voetpaden, hoge verkeersintensiteit)
23. Binnenstad (diverse redenen)
24. Bloemendaalseweg (hoofdfietsroute i.c.m. (hard rijdend) autoverkeer)



Algemene veel besproken verkeerssituaties (of situaties die op groot aantal plekken optreden):

a) Parkeersituatie / parkeerdruk
b) Doorstroming verkeer/ wachttijd bij verkeerslichten
c) Verkeersveiligheid / snelheid autoverkeer (bv. rond schoolomgevingen)
d) Autoluwe binnenstad
e) Gouda fietsstad
f) Duurzame mobiliteit
g) Zwaar vrachtverkeer (trillinghinder)

91

Veel besproken verkeerssituaties in Gouda

In roze de toevoegingen

Goudappel Coffeng

Locatie specifieke situaties

1. Goudse Houtsingel (o.a. hard rijden en oversteekbaarheid)
2. Blekerssingel en Fluwelensingel (o.a. verkeersoverlast)
3. Joubertstraat (o.a. verkeersoverlast)
4. Kruispunt Goudkade / KW-weg (o.a. wachttijd en veiligheid)
5. Bodegraafsestraatweg (o.a. verkeersoverlast)
6. Kleiwegplein (o.a. complex kruispunt, lange wachttijden)
7. Sportlaan (o.a. hard rijden)
8. Haastrechtsebrug en omgeving (o.a. wachttijd, gebrekkige fietsstructuur)
9. Koningin Wilhelminaweg e.o. (o.a. verkeersoverlast)
10. N207 bij Westergouwe (o.a. doorstroming)
11. Burgemeester Jamessingel (o.a. snelheid)
12. Thorbeckelaan (o.a. veiligheid)
13. Graaf Florisweg
14. Bereikbaarheid bedrijvenparken
15. Breevaartknoop
16. Florisknoop
17. Stationsknoop
18. Ridder van Catsweg & Plaswijckweg (o.a. schoolomgevingen, oversteekbaarheid, kruispunt inrichting)
19. Burg. van Reenensingel (o.a. oversteekbaarheid, verkeerslichten)
20. Voorwillenseweg (o.a. hoofdfietsroute i.c.m. autoverkeer)
21. Sluiseiland (o.a. verkeersonveiligheid Kompasrotonde)
22. Nieuwe Veerstal/Rotterdamseweg (o.a. krap fietspad, gebrekkige of geen voetpaden, hoge verkeersintensiteit)
23. Binnenstad (diverse redenen)
24. Bloemendaalseweg (hoofdfietsroute i.c.m. (hard rijdend) autoverkeer)



Algemene veel besproken verkeerssituaties (of situaties die op groot aantal plekken optreden):

a) Parkeersituatie / parkeerdruk
b) Doorstroming verkeer/ wachttijd bij verkeerslichten
c) Verkeersveiligheid / snelheid autoverkeer (bv. rond schoolomgevingen)
d) Autoluwe binnenstad
e) Gouda fietsstad
f) Duurzame mobiliteit
g) Zwaar vrachtverkeer (trillinghinder)

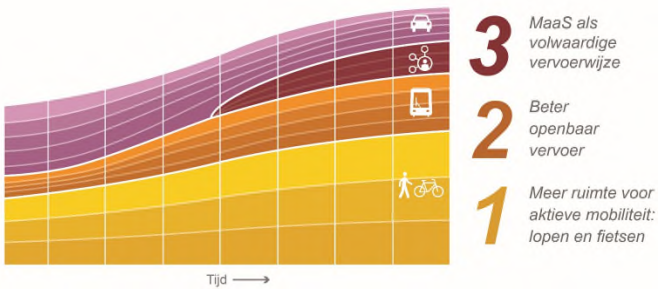
92

Wensbeelden per vervoerwijze

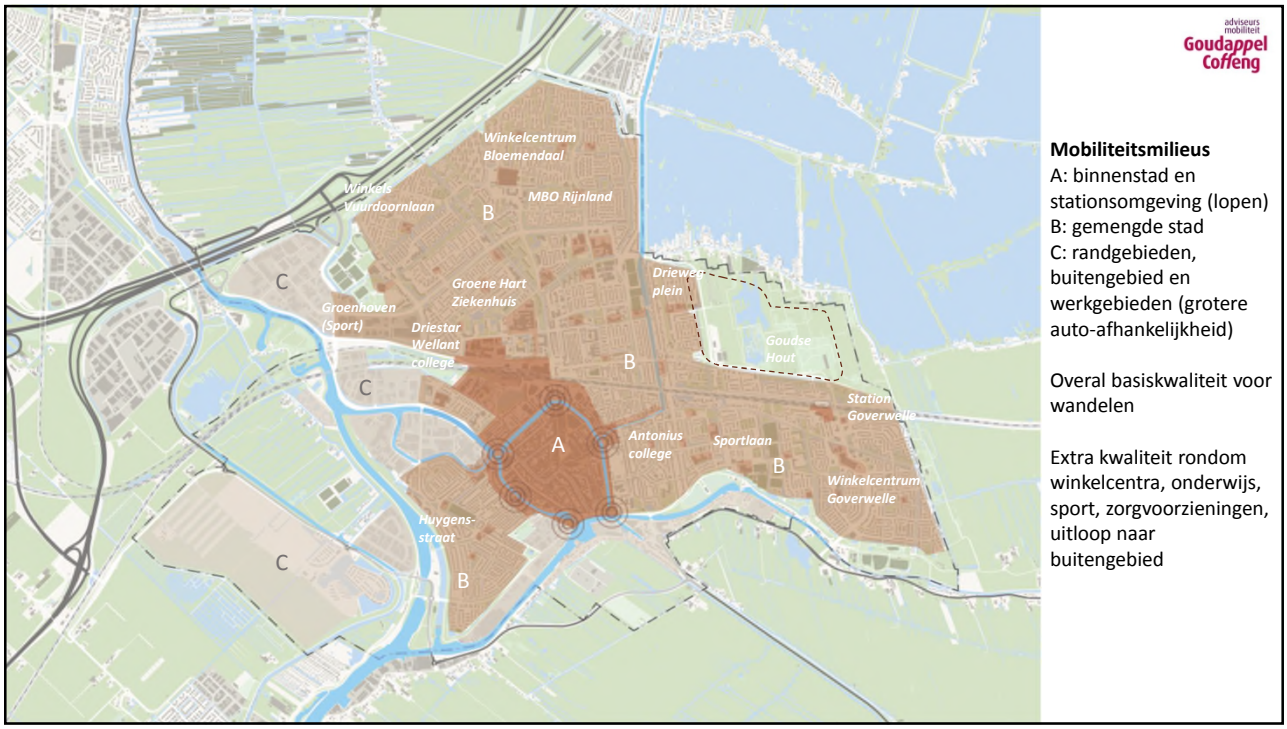
93

Twee rode draden bij de inhoudelijke samenwerking





94

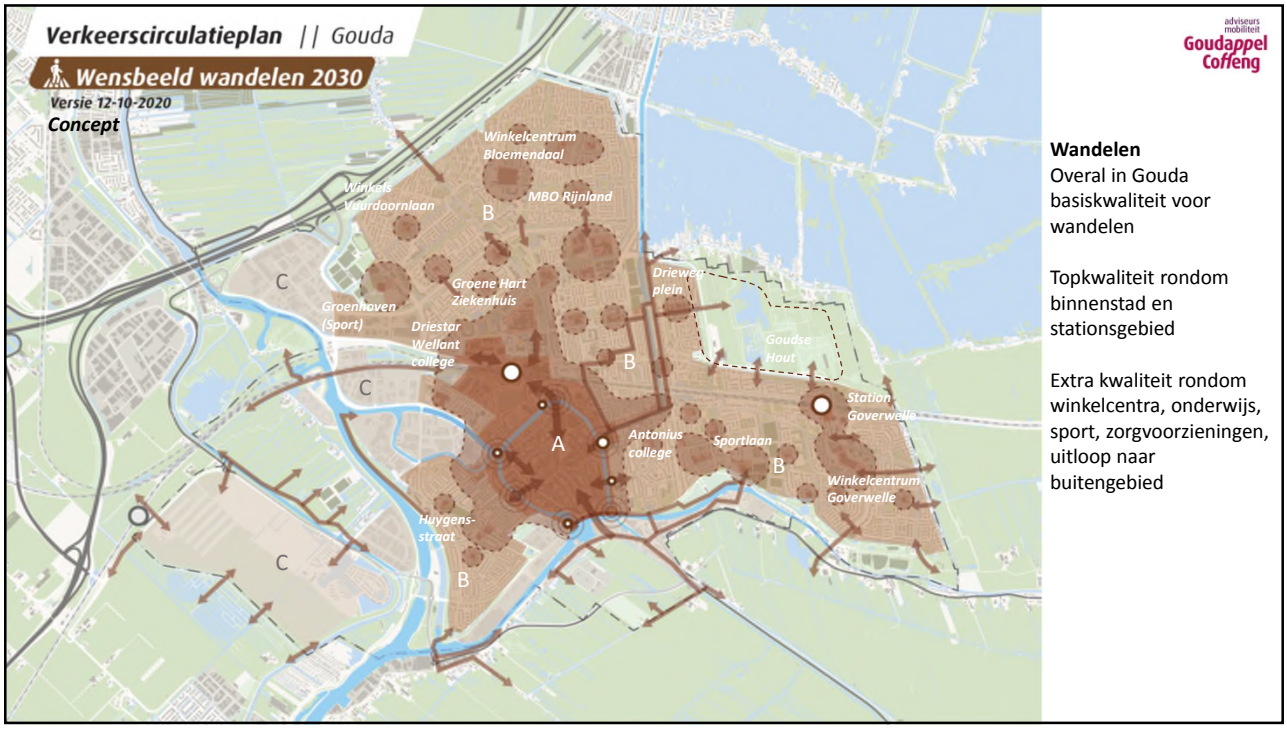


Mobiliteitsmilieus
A: binnenstad en stationsomgeving (lopen)
B: gemengde stad
C: randgebieden, buitengebied en werkgebieden (grotere auto-afhankelijkheid)

Overal basiskwaliteit voor wandelen

Extra kwaliteit rondom winkelcentra, onderwijs, sport, zorgvoorzieningen, uitloop naar buitengebied

95

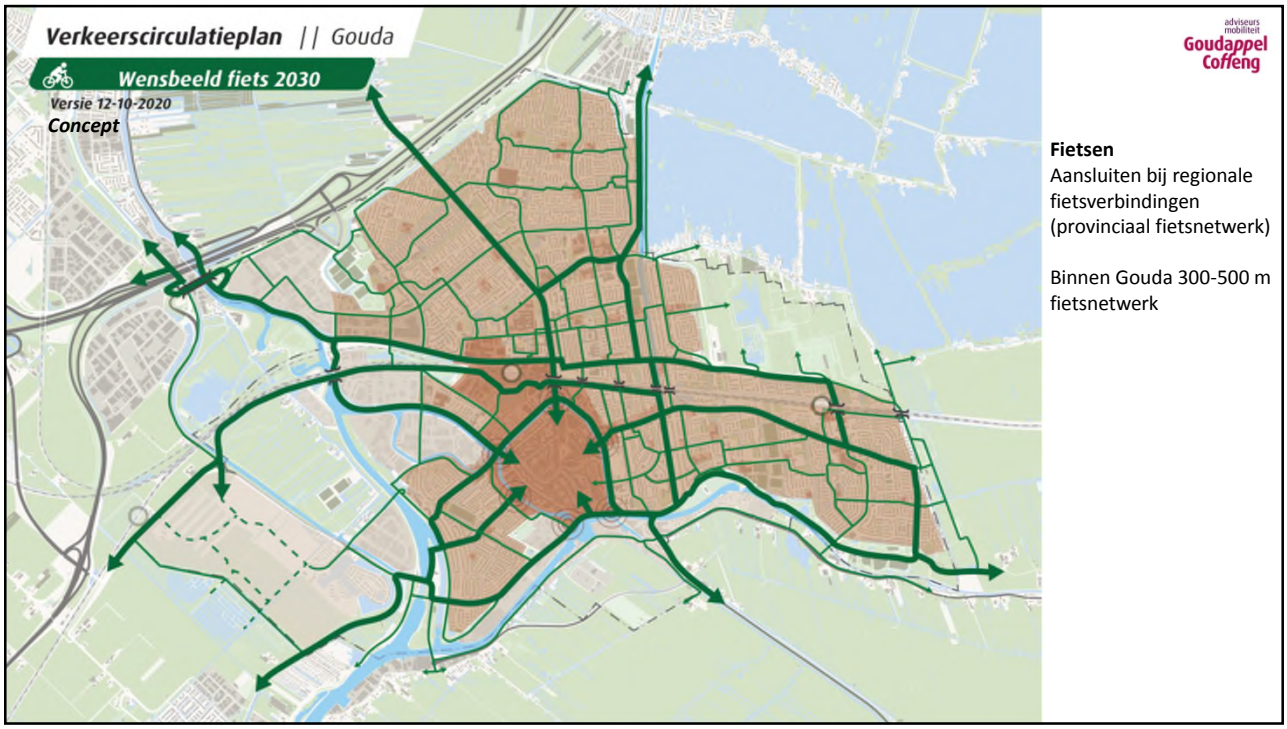


Wandelen
Overal in Gouda basiskwaliteit voor wandelen

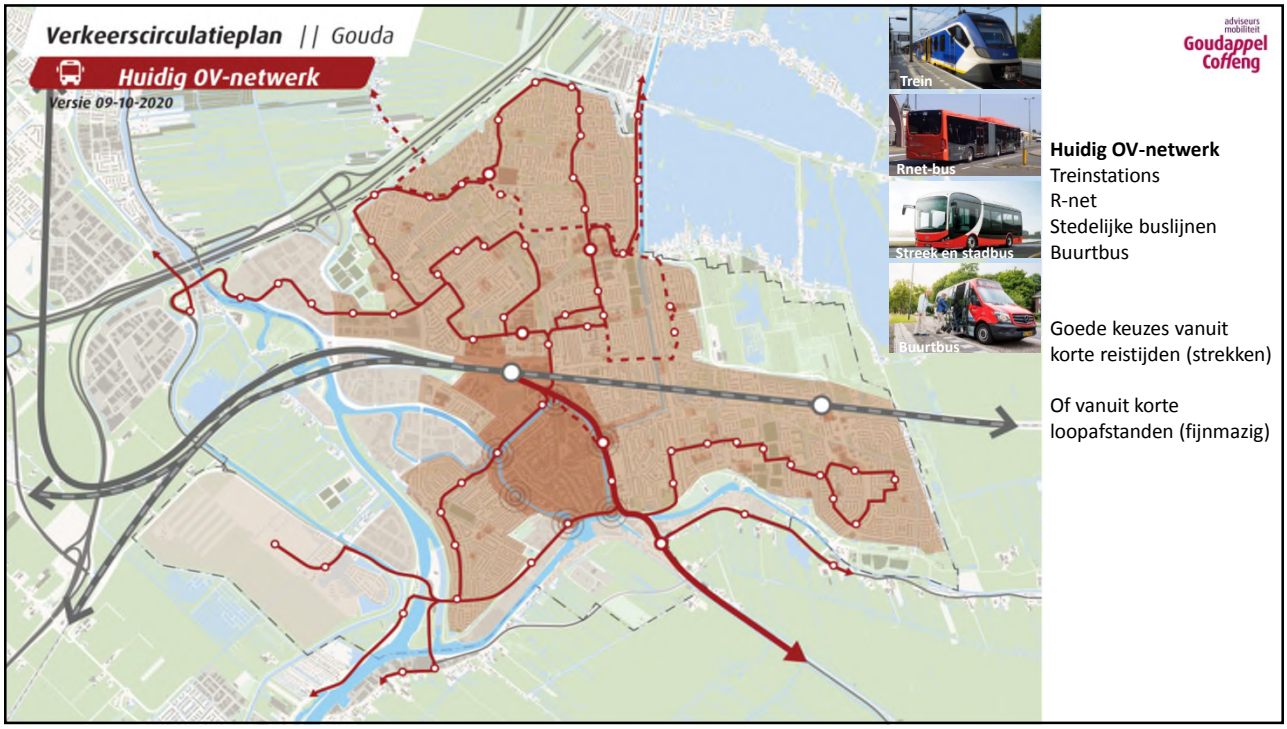
Topkwaliteit rondom binnenstad en stationsgebied

Extra kwaliteit rondom winkelcentra, onderwijs, sport, zorgvoorzieningen, uitloop naar buitengebied

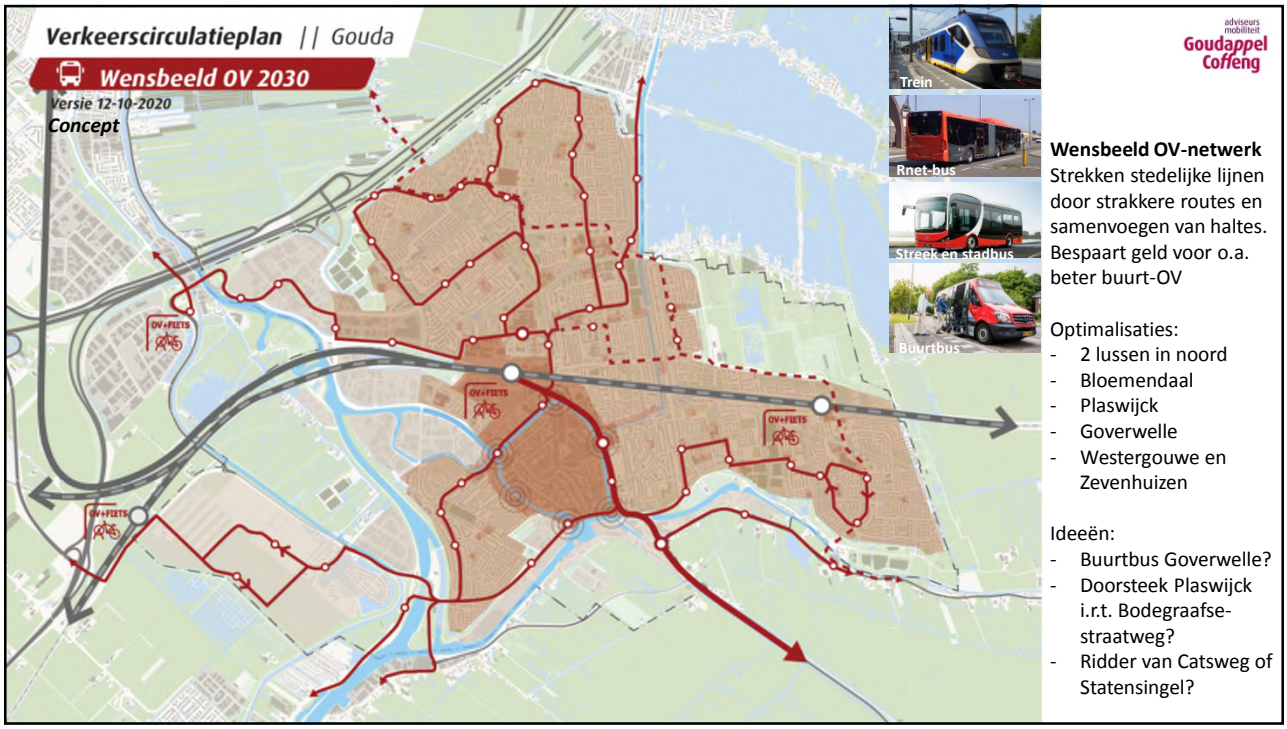
96


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld fiets 2030
Versie 12-10-2020
Concept
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
Fietsen
Aansluiten bij regionale fietsverbindingen (provinciaal fietsnetwerk)
Binnen Gouda 300-500 m fietsnetwerk

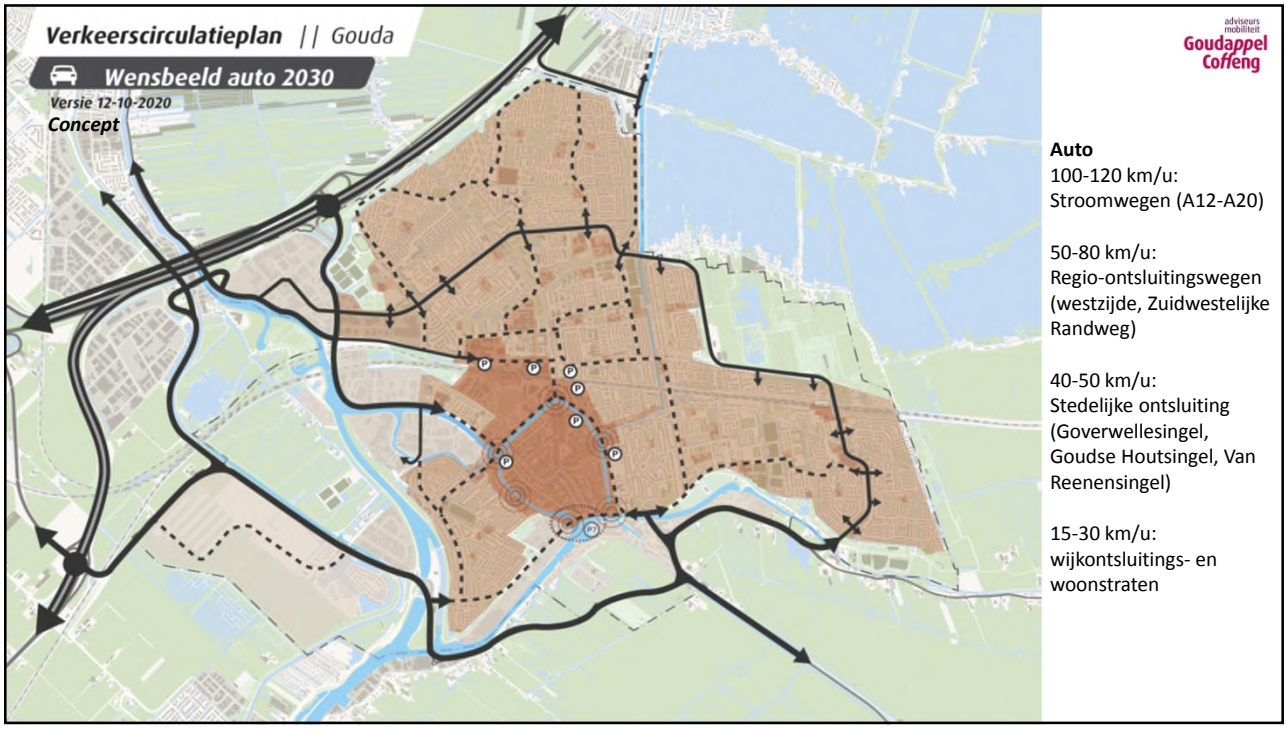
97


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Huidig OV-netwerk
Versie 09-10-2020
Trein
Rnet-bus
Streek en stadbus
Buurtbus
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
Huidig OV-netwerk
Treinstations
R-net
Stedelijke buslijnen
Buurtbus
Goede keuzes vanuit korte reistijden (strekken)
Of vanuit korte loopafstanden (fijnmazig)

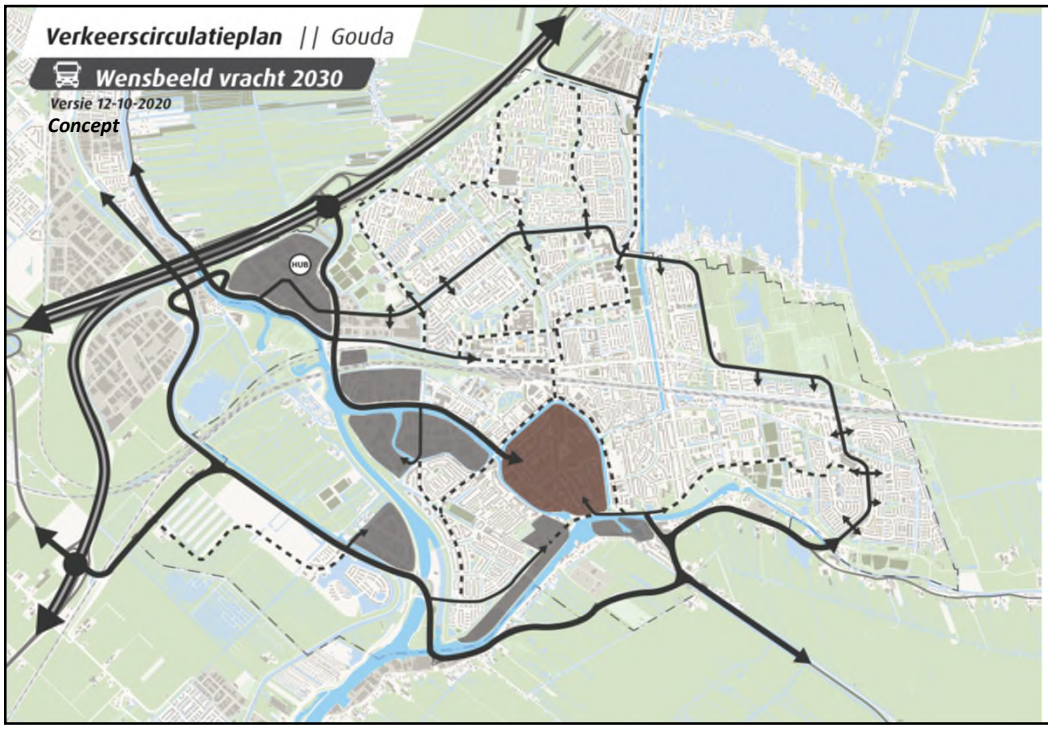
98


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld OV 2030
Versie 12-10-2020
Concept
Trein
Rnet-bus
Streek en stadbus
Buurtbus
OV+FIETS
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
Wensbeeld OV-netwerk
Strekken stedelijke lijnen door strakkere routes en samenvoegen van haltes. Bespaart geld voor o.a. beter buurt-OV
Optimalisaties:
- 2 lussen in noord
- Bloemendaal
- Plaswijck
- Goverwelle
- Westergouwe en Zevenhuizen
Ideeën:
- Buurtbus Goverwelle?
- Doorsteek Plaswijck i.r.t. Bodegraafse-straatweg?
- Ridder van Catsweg of Statensingel?

99


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld auto 2030
Versie 12-10-2020
Concept
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
Auto
100-120 km/u:
Stroomwegen (A12-A20)
50-80 km/u:
Regio-ontsluitingswegen (westzijde, Zuidwestelijke Randweg)
40-50 km/u:
Stedelijke ontsluiting (Goverwellesingel, Goudse Houtsingel, Van Reenensingel)
15-30 km/u:
wijkontsluitings- en woonstraten

100



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Vrachtverkeer
Inprikkers t.b.v. logistiek/bevoorrading

Primair via stroomwegen / regio-ontsluitingswegen

Elders te gast of toegangbeperking

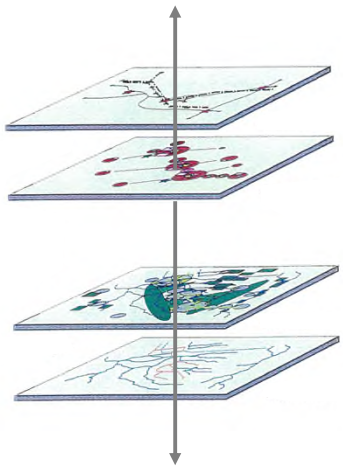
Kansen voor logistieke hub? (bijv. elektrische binnenstadbevoorrading)

101

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Hoe verder: richting maatregelpakketten

102



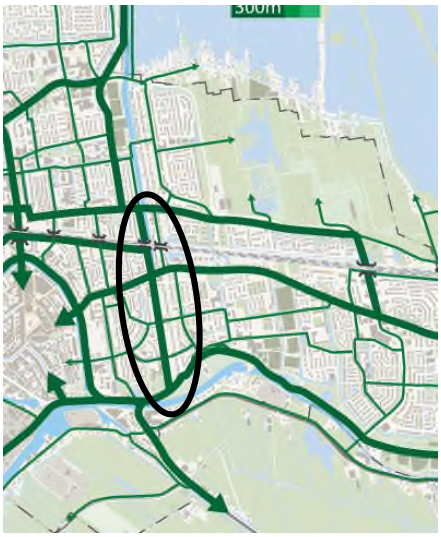
Wensbeelden confronteren

- Toetsen van knelpunten
- Checklist missende knelpunten
- Structuurkeuzes?
- Lokale maatregelen

Volgende keer

- Naar structuurmaatregelen
- Naar lokale maatregelen

103

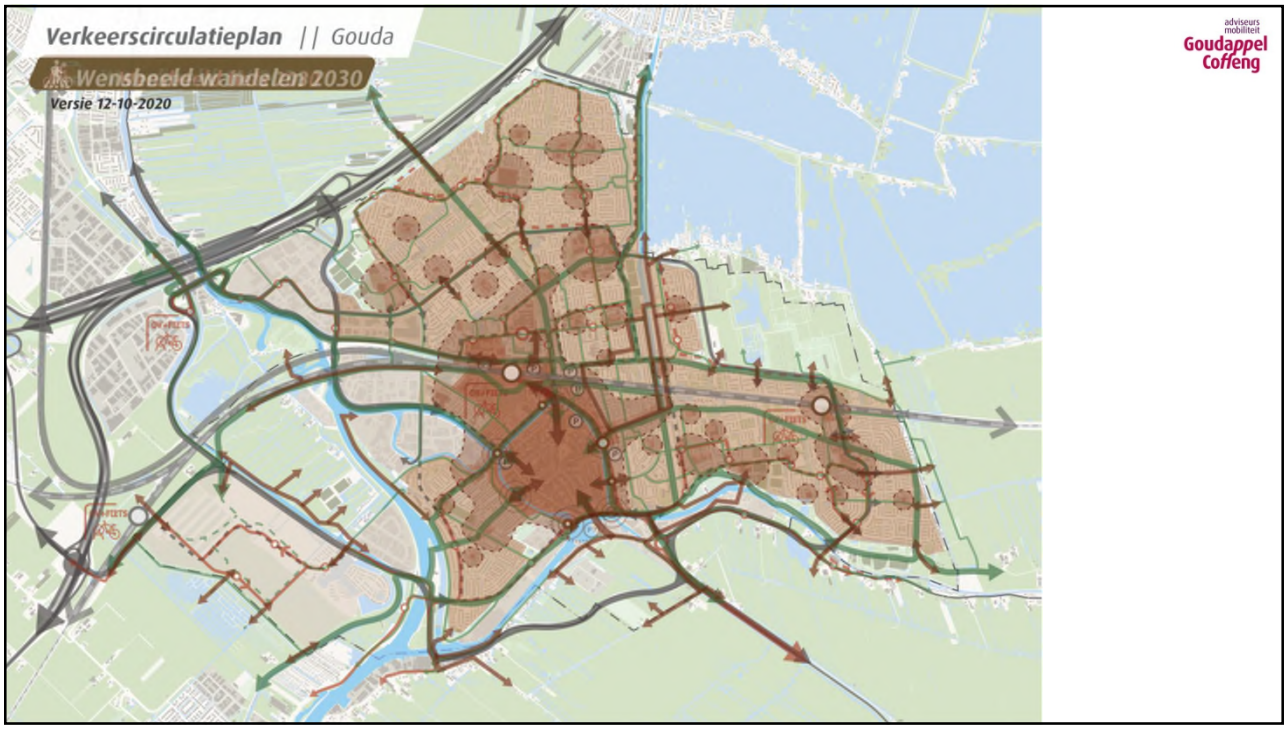


Fietsnetwerk:
Steinkade - Krugerlaan?

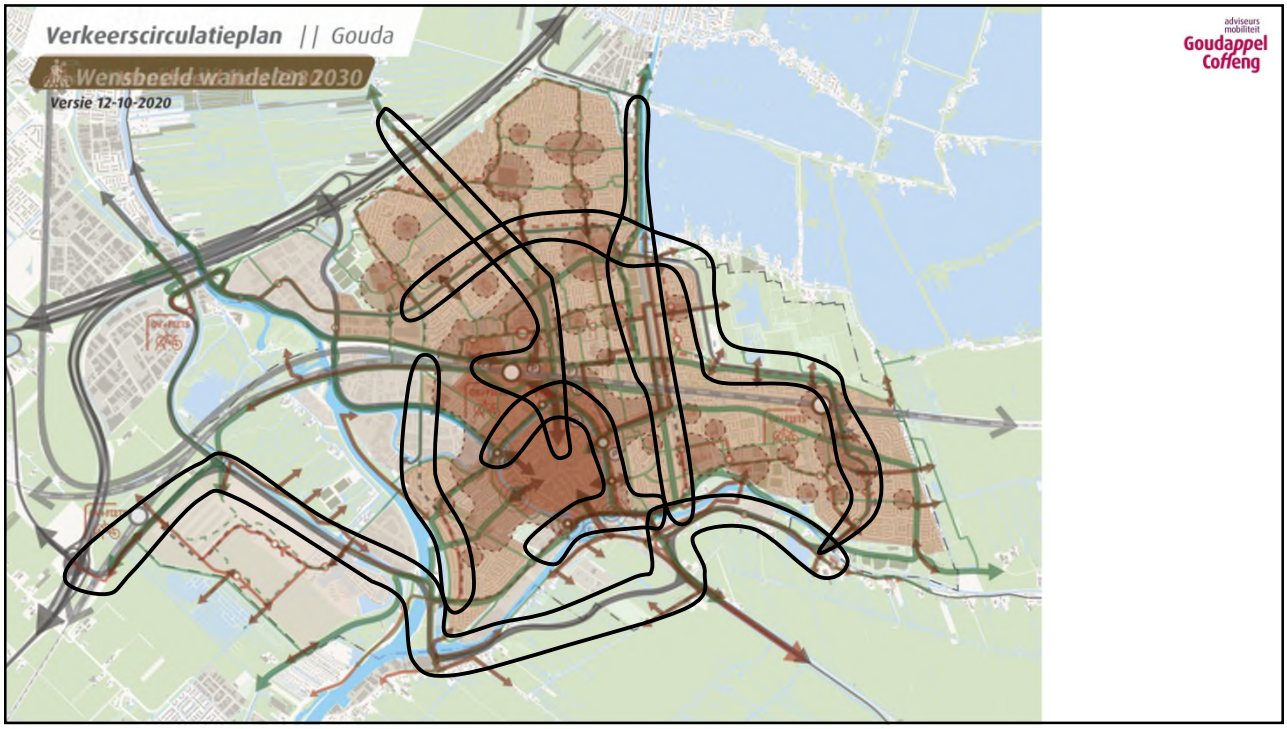


Autonetwerk:
Joubertstraat?

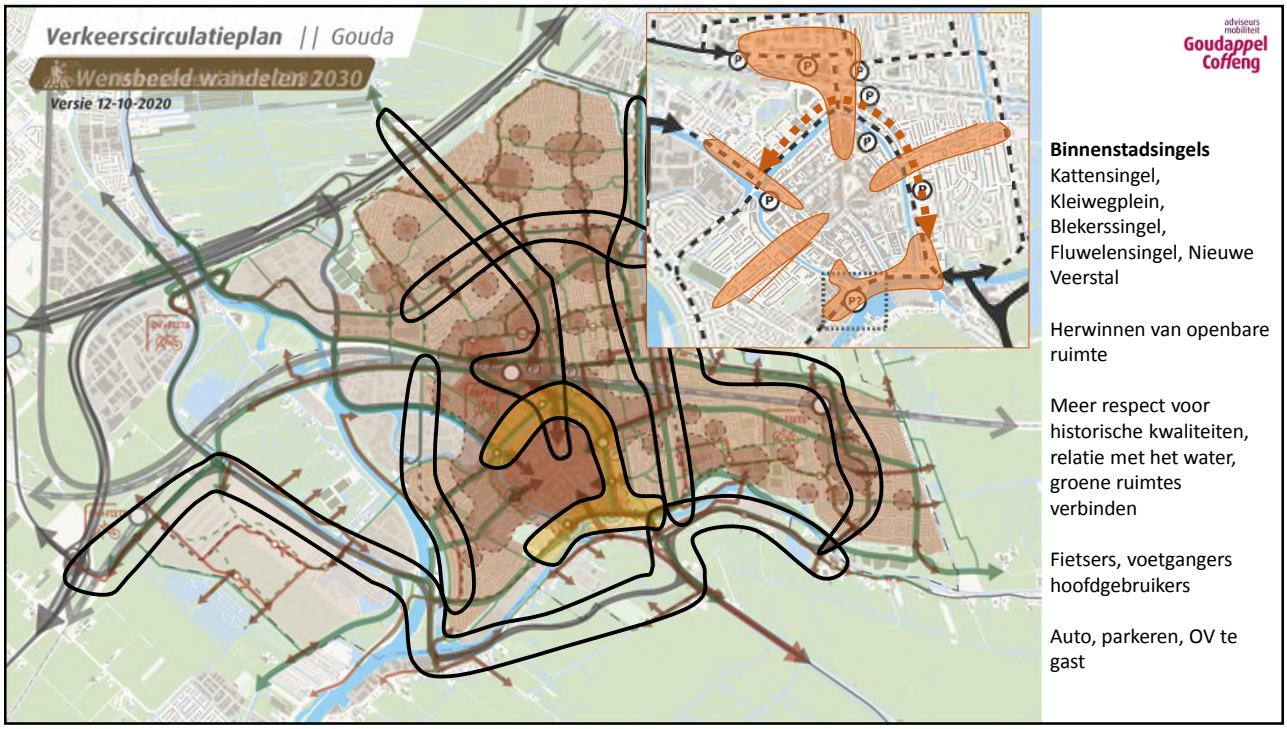
104


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld wandelen 2030
Versie 12-10-2020
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

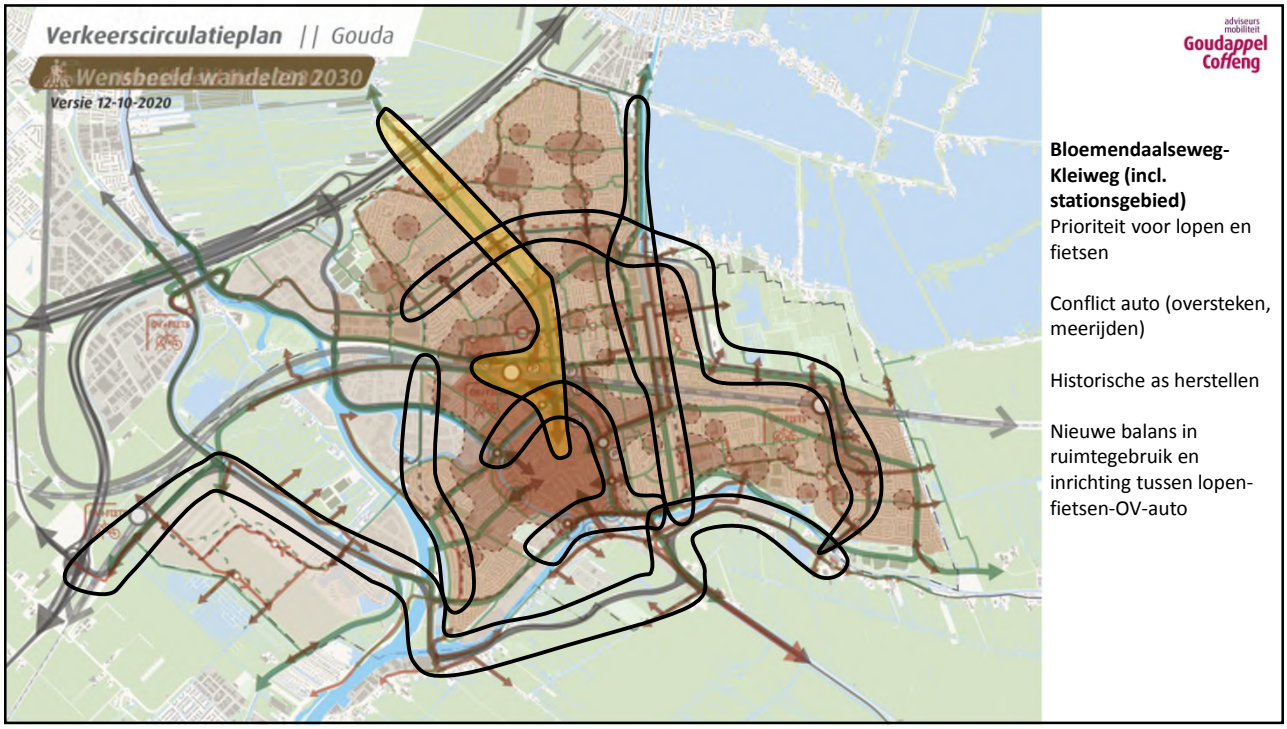
105


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld wandelen 2030
Versie 12-10-2020
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

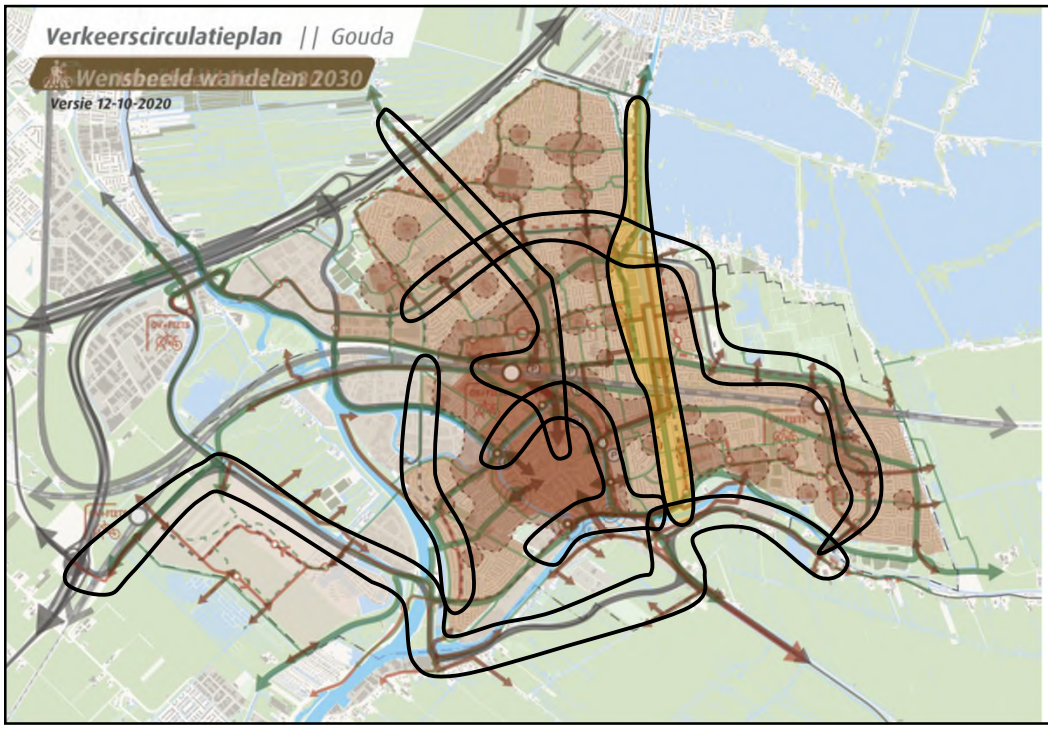
106


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld wandelen 2030
Versie 12-10-2020
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
Binnenstadsingels
Kattensingel, Kleiwegplein, Blekerssingel, Fluwelensingel, Nieuwe Veerstal
Herwinnen van openbare ruimte
Meer respect voor historische kwaliteiten, relatie met het water, groene ruimtes verbinden
Fietsers, voetgangers hoofdgebruikers
Auto, parkeren, OV te gast

107


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld wandelen 2030
Versie 12-10-2020
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
Bloemendaalseweg-Kleiweg (incl. stationsgebied)
Prioriteit voor lopen en fietsen
Conflict auto (oversteken, meerijden)
Historische as herstellen
Nieuwe balans in ruimtegebruik en inrichting tussen lopen-fietsen-OV-auto

108



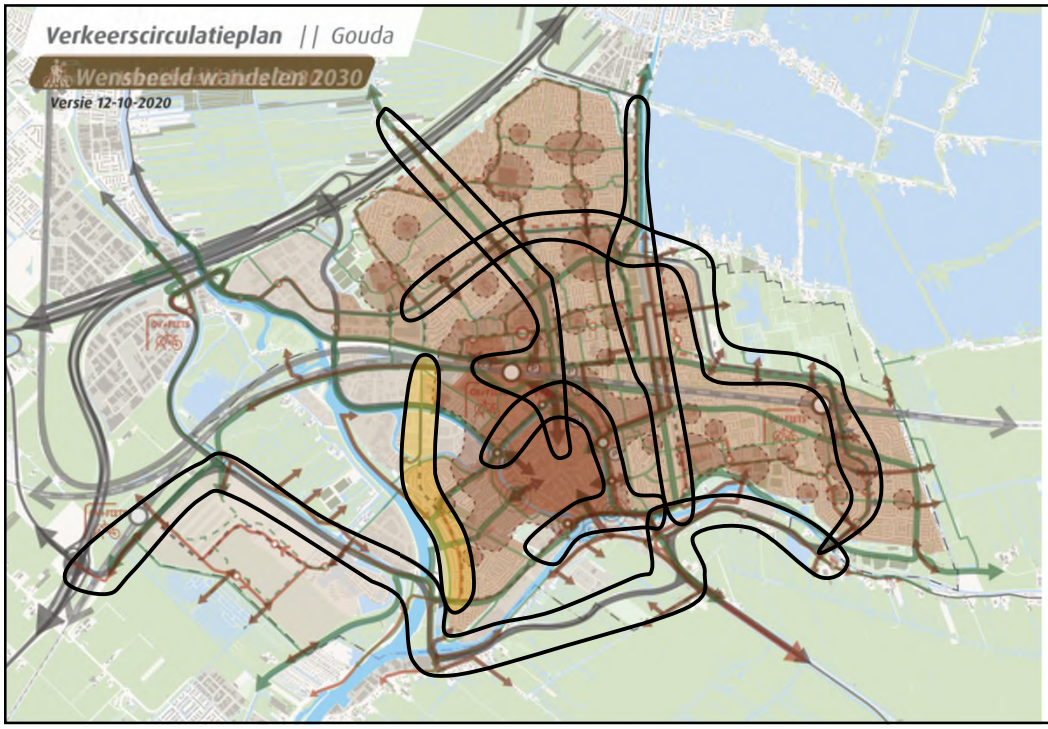
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat
Terugdringen doorgaand auto/vrachtverkeer

Reisgedrag beïnvloeden: sturen op reistijden en inrichting, bijv. slimme verkeerslichten, meer prio voor oversteken, 30 km/u-maatregelen

Reductie autoverkeer = kans voor fietsers

109



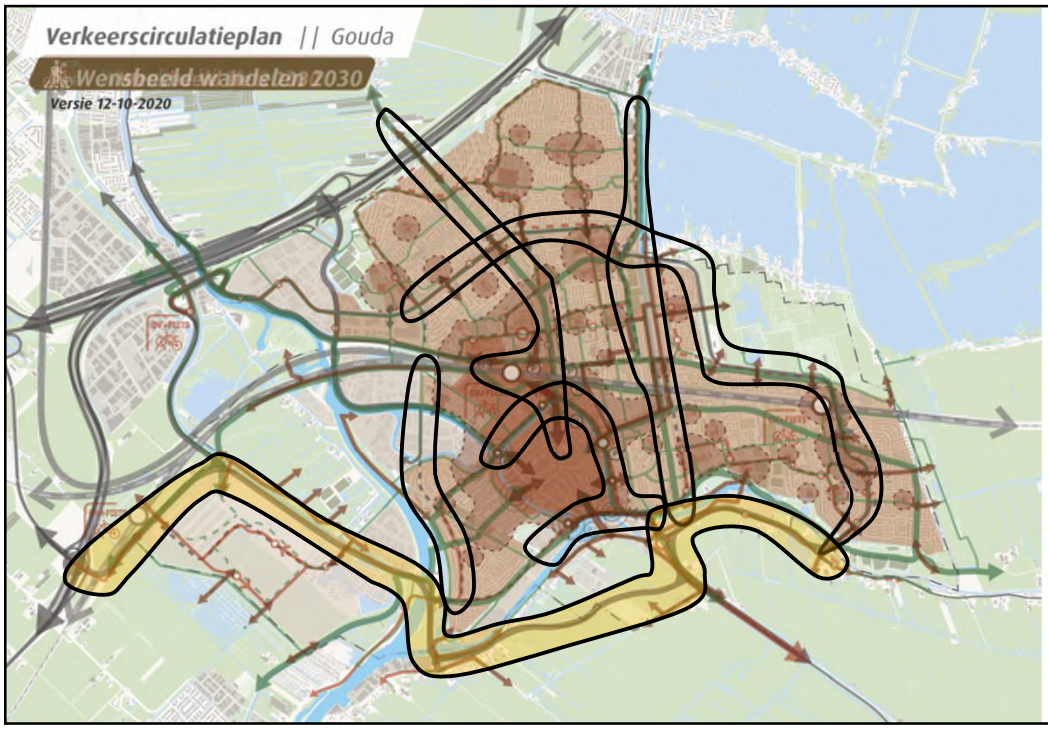
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Kromme Gouwe – Kon. Wilhelminaweg
Ontsluiting bedrijvigheid
Herstel balans lopen-fietsen-auto-vrachtverkeer op Wilheminaweg

Vraag: zijn hier hard sturende maatregelen nodig? (verleiden d.m.v. reistijden lastig).

Vraag: Hoe versterken verblijfsfunctie Wilhelminaweg?

110

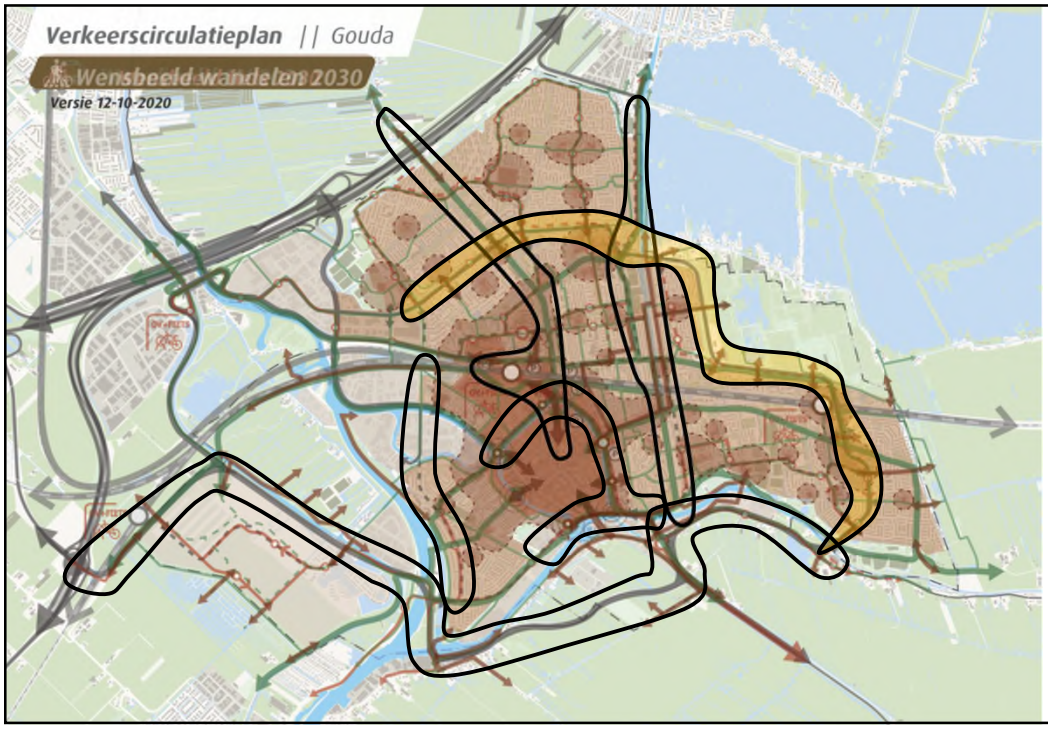


N207-N228
Maximaal benutten capaciteit als aantrekkelijk en snel alternatief voor route binnendoor.

Capaciteit vergroten

Snelheid op peil

111



Van Reenensingel-Goudse Houtsingel-Goverwellesingel
Meer stedelijke auto-ontsluiting (N207-N228 hoofdfunctie vanuit regionaal netwerk)

Sterkere kwaliteit voor fietsers/voetgangers: oversteken, maar ook langsrichting

Principe: goed oversteekbare stadsboulevard

112

Vragen, reactie en discussie

113

Doorkijk naar 3e sessie: maatregelen bespreken

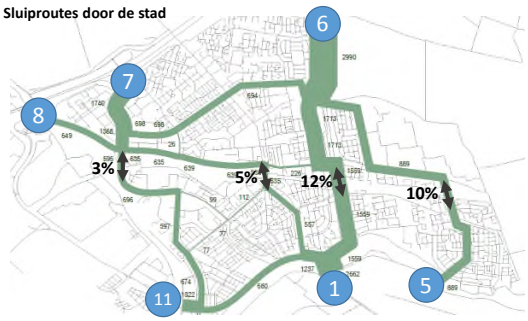
- Ons voorstel is om de volgende sessie mogelijke maatregelpakketten te bespreken per cluster
- Huiswerk: zijn er nog blinde vlekken qua opgaven?
- Huiswerk: welke mogelijke maatregel(pakketten) kunnen bijdragen aan de ambities voor Gouda? Denk aan de twee rode draden?
- Huiswerk: welke maatregelen zijn het meest kansrijk en nuttig?

114

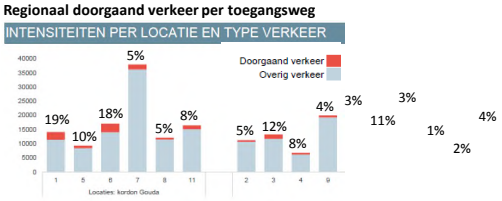
Inzicht in doorgaand verkeer door Gouda

- Inzicht o.b.v. kentekenonderzoek uit 2018
- Twee soorten doorgaand verkeer:
  - **Regionaal doorgaand verkeer**: verkeer dat geen herkomst én bestemming heeft in Gouda
  - **Lokaal doorgaand verkeer**: verkeer over woonstraten of erftoegangswegen (zonder verkeersfunctie) dat geen herkomst én bestemming heeft in de betreffende wijk/buurt
- Hiernaast sluiproutes door regionaal doorgaand verkeer
- Op de as Jouberstraat-Bodegraafsestraatweg rijdt absoluut gezien het meeste doorgaande verkeer, relatief gezien is dit zo'n 10-20% van het totale verkeer wat hier rijdt.
- Op de meeste toegangspunten is het regionaal doorgaand verkeer tussen 5 en 10%.
- Meeste op de Bodegraafsestraatweg en Haastrechtsebrug: kleine 20%.

Sluiproutes door de stad



Regionaal doorgaand verkeer per toegangsweg



115

Einde presentatie

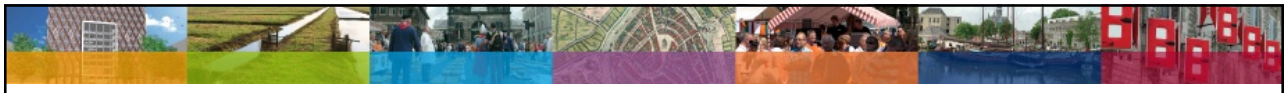
116



DenkTank sessie 3
Verkeerscirculatieplan

Dinsdag 27 oktober 2020

gemeente gouda



Agenda

19:30 - Opening door voorzitter - *Paul Weststrate*
- Eerdere verslagen - *Paul Weststrate*

19:45 - Richting maatregelpakketten – *Christiaan Kwantes*

20:30 - Vragen en discussie
- Afsluiting met tussenconclusies en vervolgafspraken

21:30: - Einde bijeenkomst

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

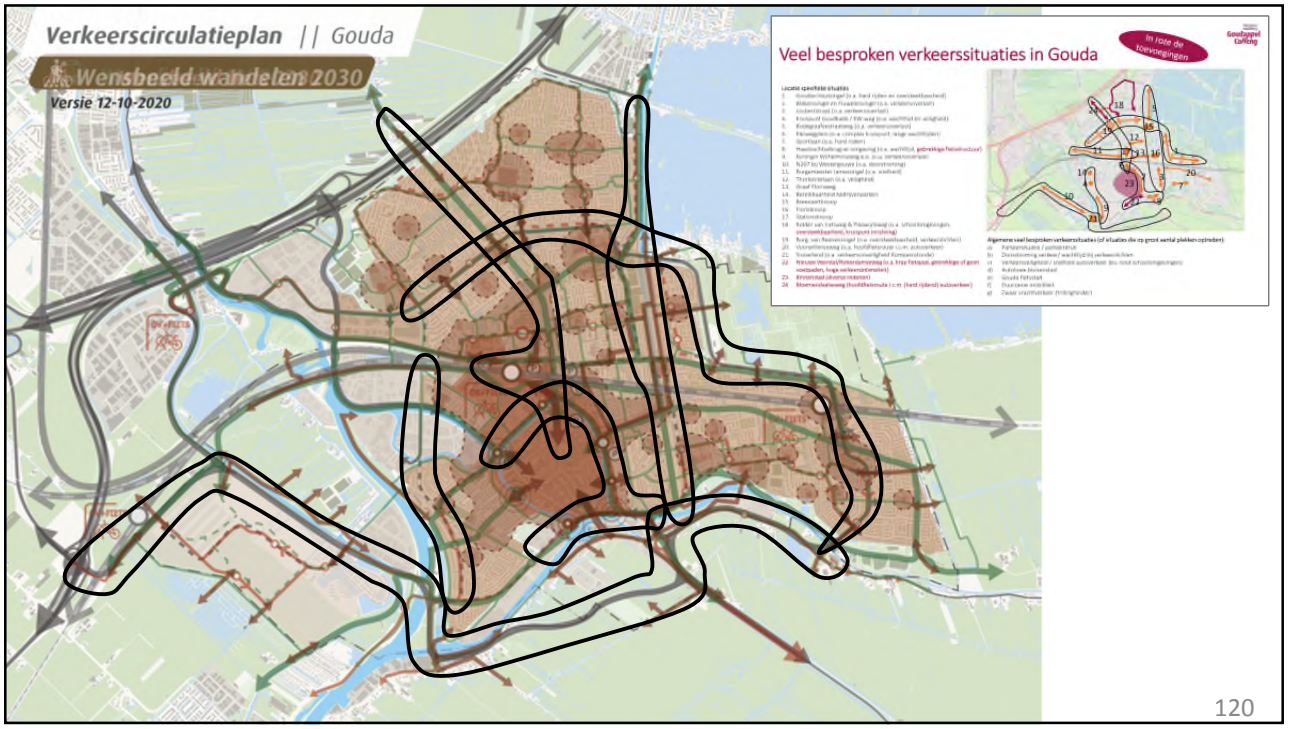
Vandaag: samen richting maatregelpakketten



- Werksessie 1: 9 september
  Kennismaking, doelen
- Werksessie 2 en 2b: 30 september / 12 oktober
  Wensbeelden per vervoerwijze
  Eerste stap richting confrontatie
- Werksessie 3: vandaag
  Van confrontatie netwerken naar maatregelen en oplossingsrichtingen (scenario's)
- Werksessie: bespreken resultaten van analyse scenario's, verder intrechteren naar kansrijke oplossingsrichtingen
- Werksessie: voorkeursvariant, maatregelenpakket

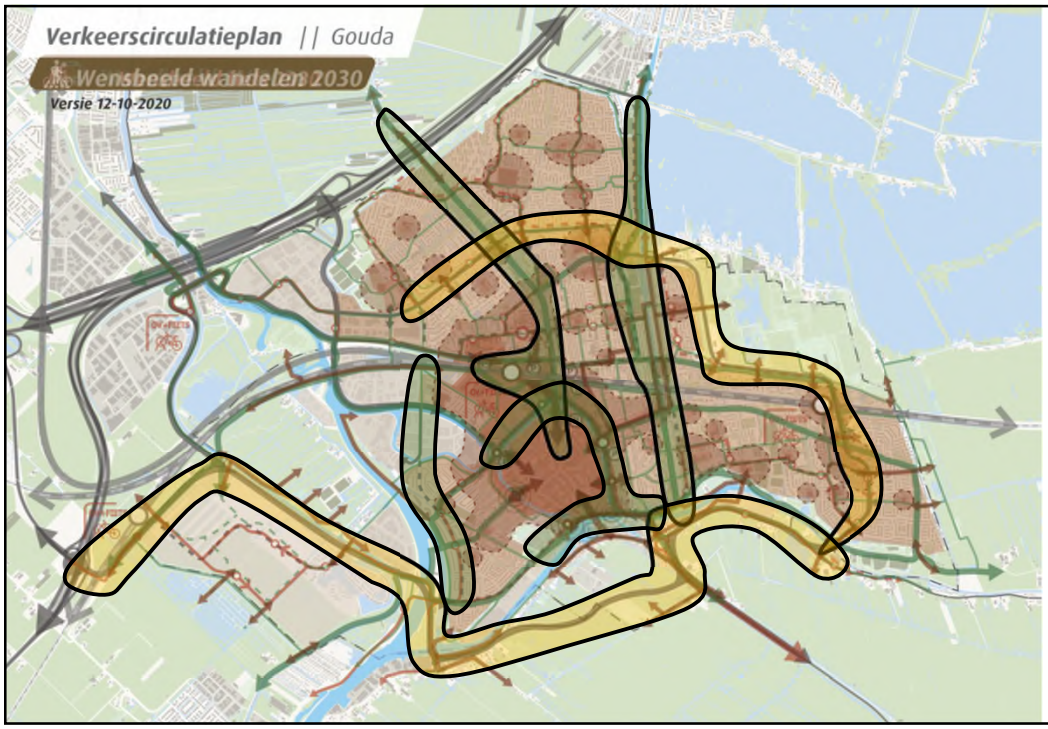
119

119



120

120



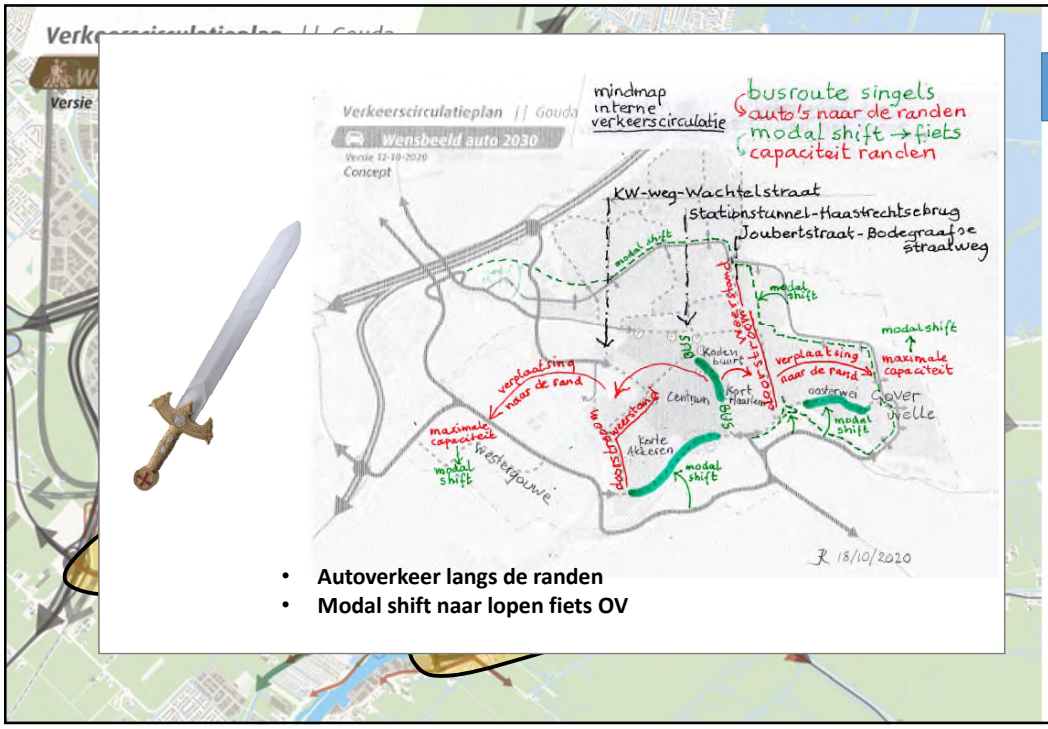
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

1. Pull- en 2. Push-maatregelen in balans

Eerst hoogwaardige alternatieven bieden, daarna sturen.

121

121



- **Autoverkeer langs de randen**
- **Modal shift naar lopen fiets OV**

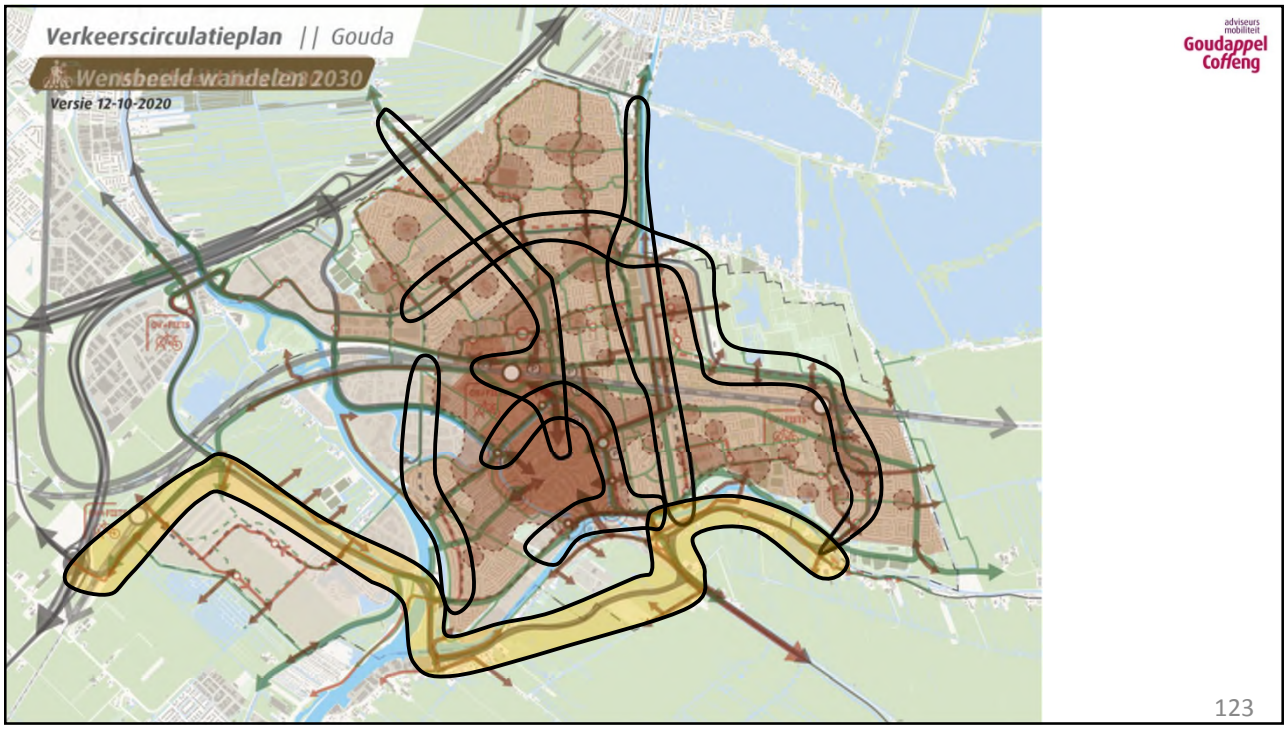
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

1. Pull- en 2. Push-maatregelen in balans

Eerst hoogwaardige alternatieven bieden, daarna sturen.

122

122



123

Maatregelen N207 en Zuidwestelijke randweg



- N207 / Zuidwestelijke Randweg: 'niets doen' toekomstsituatie al een probleem
- Sowieso maatregelen nodig
- Idee: maatregelen benutten om ook 'randwegfunctie' te versterken (dus: ook minder doorgaand verkeer door Gouda)
- Hier goede balans vinden in communicerende vaten

  Nieuwe Veerstal & Rotterdamseweg
  Joubertstraat & Bodegraafsestraatweg
  ↕
  Zuidwestelijke Randweg

- Optimaliseren verdeling van autoverkeer over beide routes

124

124

Maatregelen N207 en Zuidwestelijke randweg



Volledig nieuwe randweg:
Buiten scope

1. Capaciteit vergroten en doorstroming op peil
   - Ombouw rotondes naar kruispunten met verkeerslichten (verkeerslichten hebben meer capaciteit dan rotondes)
   - Capaciteitsuitbreiding rotondes
   - Goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers
   - ….
2. Nieuwe infra (buiten scope VCP)
   - Randweg ten zuiden van Westergouwe

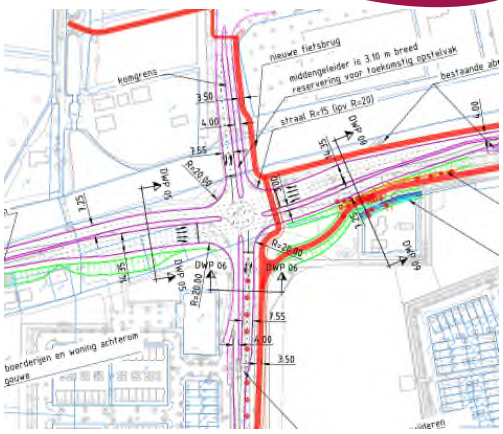
125

125

Voorbeeld: ombouw rotonde naar kruispunt

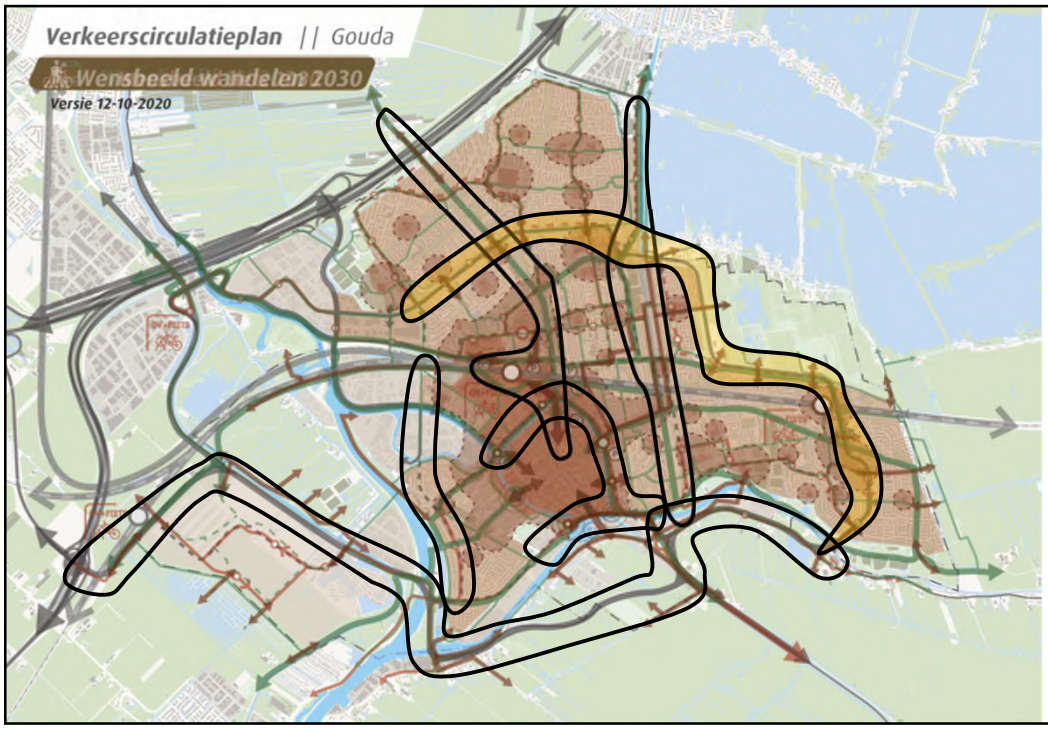
Kruispunt met verkeerslichten heeft meer capaciteit dan (turbo)rotonde





126

126



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Van Reenensingel-Goudse Houtsingel-Goverwellesingel
Meer stedelijke auto-ontsluiting (N207-N228 hoofdfunctie vanuit regionaal netwerk)

Sterkere kwaliteit voor fietsers/voetgangers: oversteken, maar ook langsrichting

Principe: goed oversteekbare stadsboulevard

127

127

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Maatregelen oostelijke stadsboulevard: dubbeldoel



1. Autoverkeer: opvangen autoverkeer (optimaliseren doorstroming i.v.m. communicerende vaten met Joubertstraat-Bodegraafsestraatweg)
2. Verbeteren oversteekbaarheid lopen en fietser



128

128

Maatregelen oostelijke stadsboulevard



- **Suggesties maatregelen:**

1. Lokale aanpassingen kruispunten (bv. opstelruimte voor fietsers vergroten)
2. Voorrangspleinen : ombouw van verkeerslichten
3. .....



129

129

Maatregelen oostelijke stadsboulevard



- **Suggesties maatregelen:**

Kruispunttype	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Rotonde	*1. Meest veilig, optimaal oversteekbaar maar beperkte capaciteit*	*1. Beperkte capaciteit*
Voorrangsplein	*2. Bij grotere verkeersdrukte waar oversteken en veiligheid belangrijk zijn*	*Niet geschikt voor buiten de bebouwde kom*
Verkeerslichten	*3. Als voorgaande oplossingen niet volstaan (binnen de kom)*	*2. Bij hogere verkeersintensiteiten, waar rotonde niet meer werkt*



130

130

Voorbeeld: Arnhem (Johan de Wittlaan)

Voorrangsplein kan relatief veel verkeer verwerken met minder wachten

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Oorspronkelijke inrichting



Nieuwe inrichting als voorrangsplein

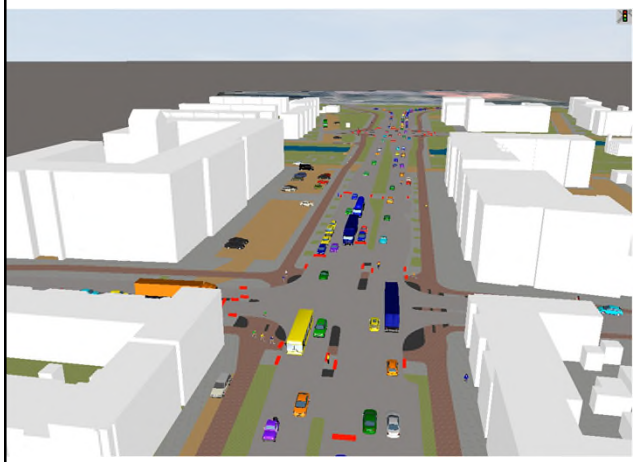


131

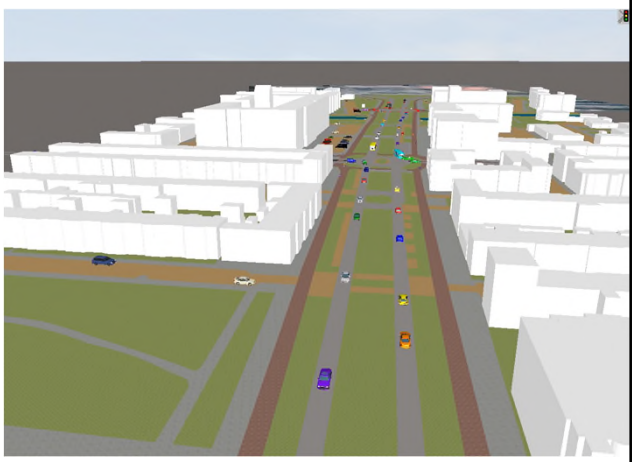
131

Windesheim

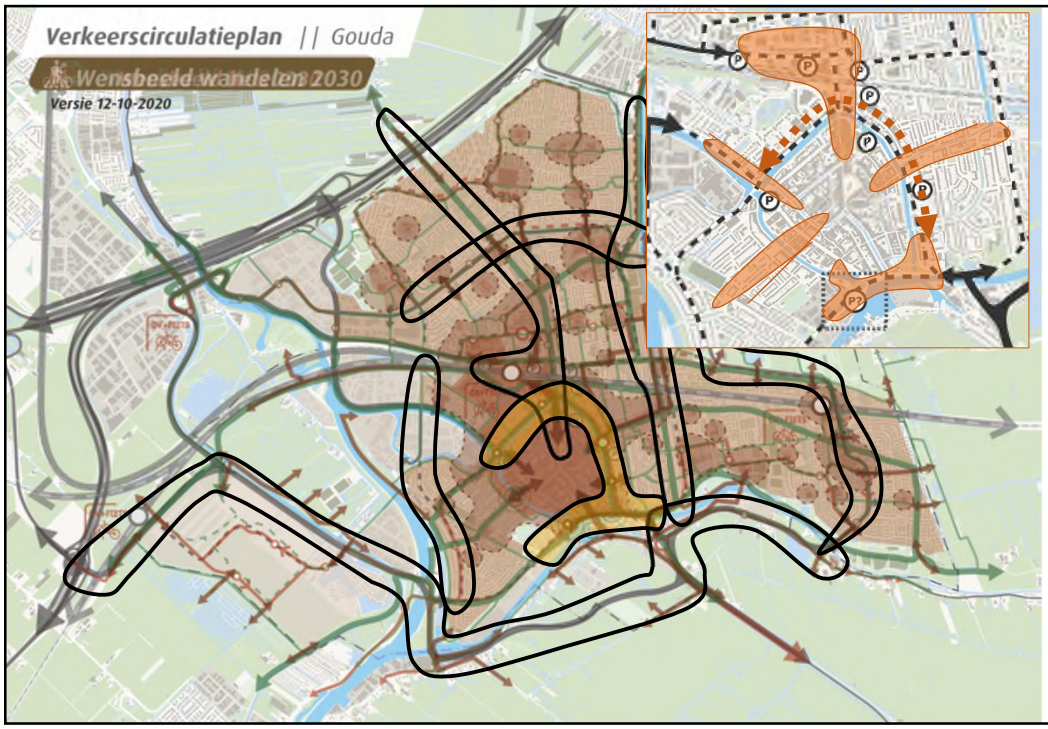
Met verkeerslichten



Met voorrangsplein



132



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Binnenstadsingels
Kattensingel, Kleiwegplein, Blekerssingel, Fluwelensingel, Nieuwe Veerstal Rotterdamseweg

Herwinnen van openbare ruimte, oversteken

Meer respect voor historische kwaliteiten, relatie met het water, groene ruimtes verbinden

Fietsers, voetgangers hoofdgebruikers

Auto, parkeren, OV te gast

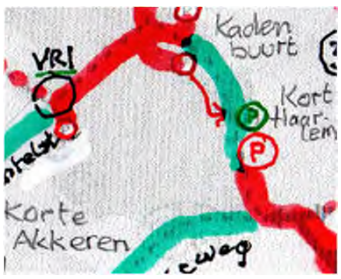
133

133

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Mogelijke maatregelen binnenstadsingels





1. Verluwen en vertragen
   - Andere weginrichting meer ruimte voor fiets en voetganger, en snelheidsremmende werking (bv. streetprint, fietsstraat)
   - Verlaging snelheidslimiet op alle Singels naar 30 km/uur Snelheidsremmende maatregelen (bv. andere straatinrichting, oversteekplateaus)
   - Meer groen voor oversteken bij verkeerslichten (=vertragen autoverkeer): R'damsestraatweg, Nieuwe Veerstal, Fluwelensingel, Kattensingel (let op: OV)
   - ….



2. Meer dwingend: éénrichting / knippen
   - Zoals in fase 1 in het sectorenmodel
   - Ontheffing voor bus, hulpdiensten en aanwonenden. Kan dat?
   - Herinrichting Kleiwegplein (loskoppelen kruispunttakken)
   - Knip Blekerssingel/Fluwelensingel
   - Éénrichtingsverkeer Nieuwe Veerstal
   - Let op: bereikbaarheid parkeervoorzieningen
   - ….



3. Minder kansrijk?
   - Eenrichtingsverkeer op Kattensingel, Fluwelensingel, en Blekerssingel lastig vanwege OV.
   - Volledige knip Nieuwe Veerstal (onvoldoende capaciteit Randweg)



134

134

Voorbeeld

- Andere inrichting
- Knips: fysiek? Camera's?

Maliesingel, Utrecht











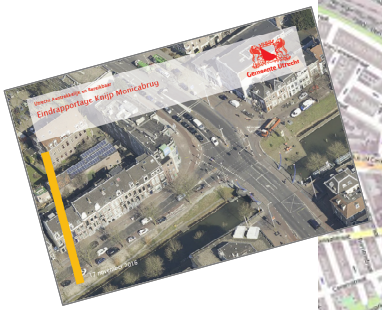


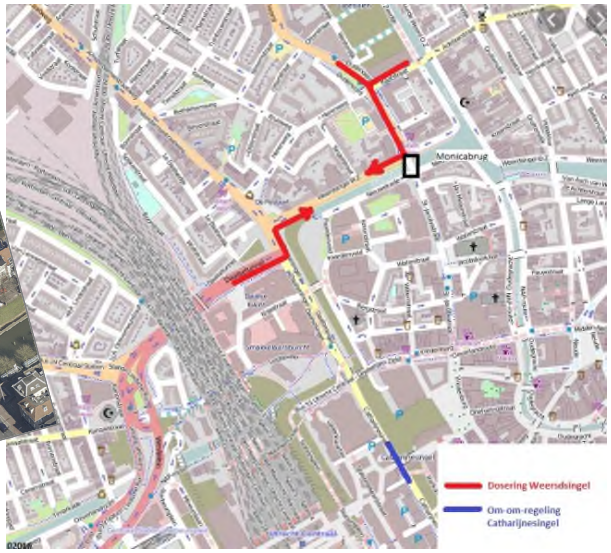
135

135

Voorbeeld

- Instelling van verkeerslichten
- 25% minder autoverkeer
- Wel wachtrijen







136

136

Voorbeeld: mogelijke herinrichting Singels



Randvoorwaarde:
parkeren
op afstand?

137

137

Mogelijke herinrichting Kleiwegplein









Randvoorwaarde:
Verkeersluwere situatie en versimpelen

138

138



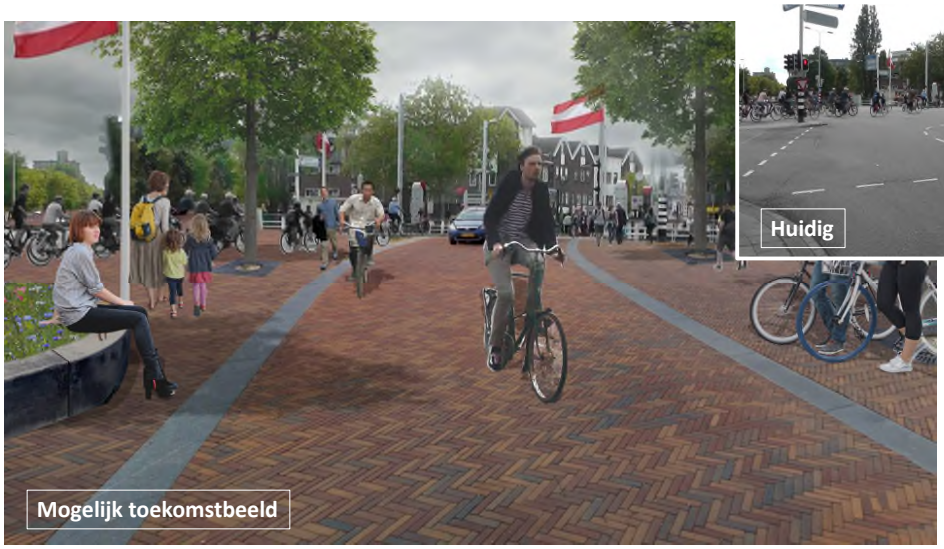


Van Ostadeplein, Utrecht

139

139

Voorbeeld: mogelijke herinrichting Kleiwegplein





140

140

Praktijkvoorbeeld herinrichting Nieuwe Veerstal

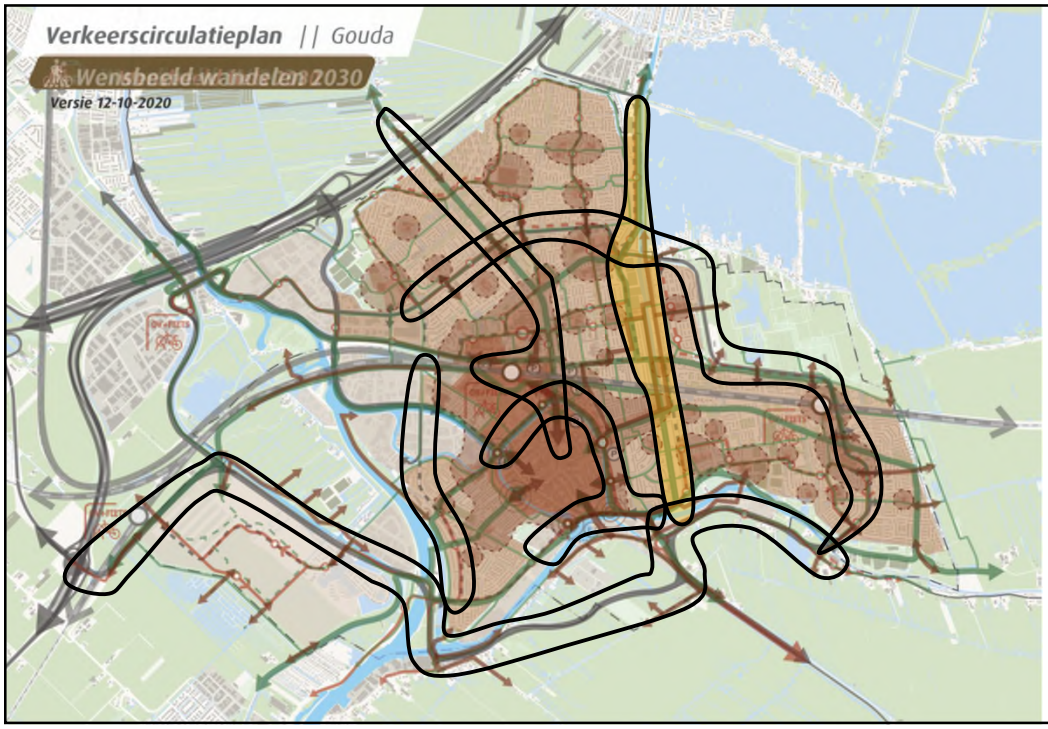




Hendrikkade, Sneek

141

141



Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat
Terugdringen doorgaand auto/vrachtverkeer

Reisgedrag beïnvloeden: sturen op reistijden en inrichting, bijv. slimme verkeerslichten, meer prio voor oversteken, 30 km/u-maatregelen

Reductie autoverkeer = kans voor fietsers

142

142

Mogelijke maatregelen Bodegraafsestraatweg - Joubertstraat



1. **Verluwen en aantrekkelijker maken**
   - Alternatieve vervoerwijzen en routes (randwegen) aantrekkelijker maken door:
   - Andere weginrichting met meer ruimte voor fiets en voetganger, en snelheidsremmende werking
     - Bodegraafsestraatweg: streetprint, oversteekplateaus, andere wegmarkering, visueel versmallen (molgoot), instelling verkeerslichten
     - Joubertstraat: streetprint, fietsstraten, oversteekplateaus,
   - Meer oversteektijd voor lopen en fietsen bij verkeerslichten, bijv. Goudse Houtsingel - Bodegraafsestraatweg (extra wachttijd)
   - …
2. **Dwingender en knippen ?**
   - Opheffen noord-zuid-rijrichting op kruispunt Bodegraafsestraatweg en Burg. Van Reenensingel (let op: sluipverkeer over rotonde)
   - Opheffen west-zuid-relatie kruispunt Zwarteweg-Graaf Florisweg
   - Knip Jouberstraat/Zwarteweg (bv. spoorkruising)
   - Eenrichtingscircuit Thorbeckelaan – Graaf Florisweg
   - …
3. **Nieuwe infra?**
   - Doorsteek Reeuwijkse Randweg - Plaswijckweg
   - Parallelstructuur A12 doortrekken (buiten scope VCP)

143

143



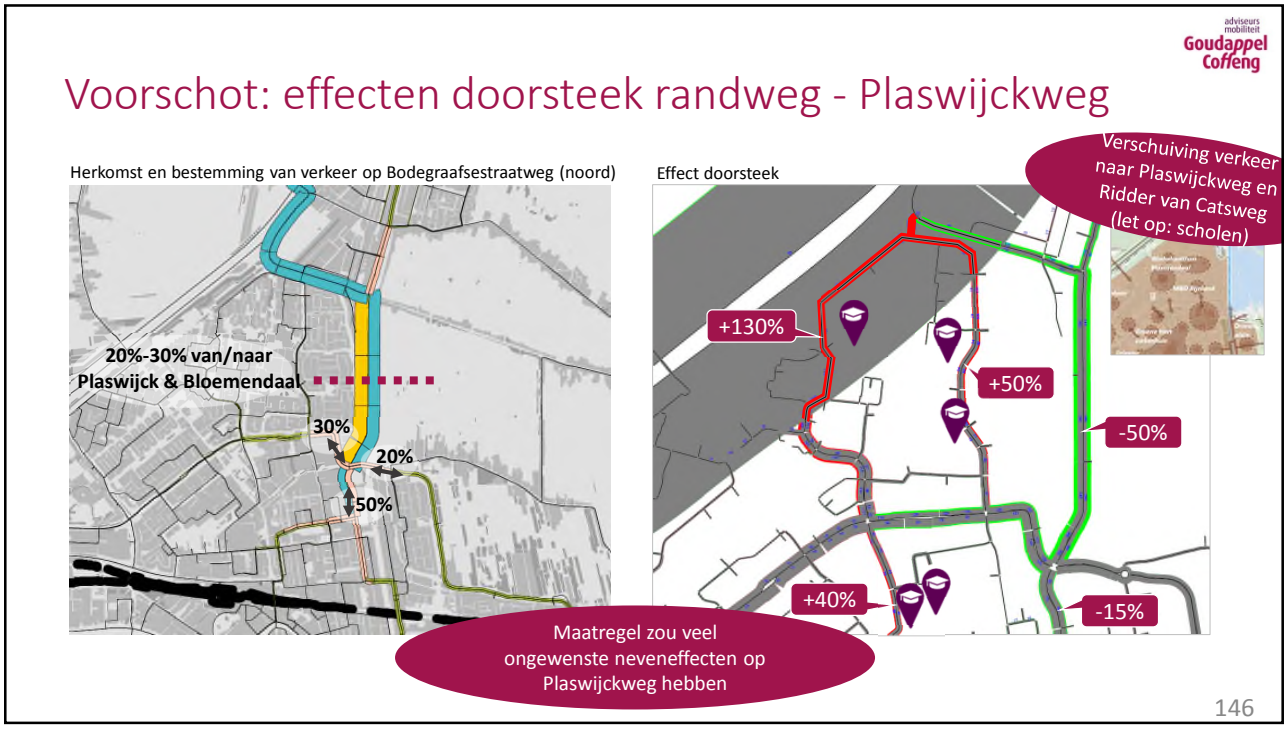


144

144


adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
145

145


adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng
Voorschot: effecten doorsteek randweg - Plaswijckweg
Herkomst en bestemming van verkeer op Bodegraafsestraatweg (noord)
20%-30% van/naar Plaswijck & Bloemendaal
30%
20%
50%
Effect doorsteek
Verschuiving verkeer naar Plaswijckweg en Ridder van Catsweg (let op: scholen)
+130%
+50%
-50%
+40%
-15%
Maatregel zou veel ongewenste neveneffecten op Plaswijckweg hebben
146

146

Voorschot: effecten parallelstructuur A12 (buiten scope VCP)

Idee: Verbinden Reeuwijkse Randweg en N451 om Bodegraafsestraatweg te ontlasten



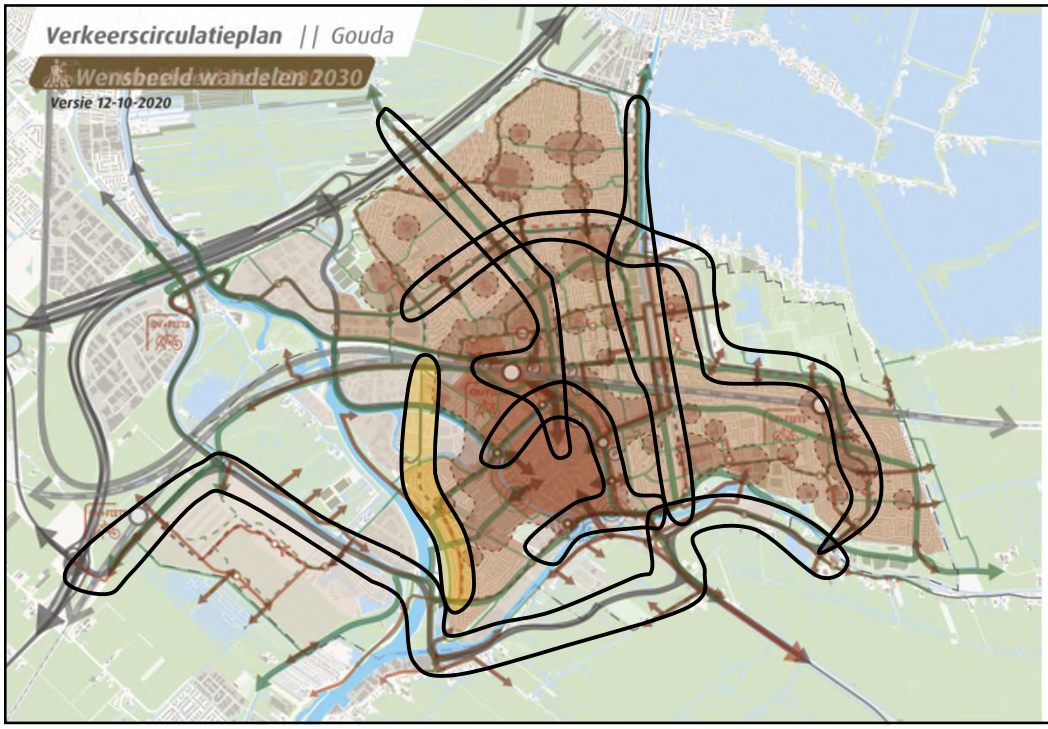
Parallelstructuur nauwelijks effect binnen Gouda



Conclusie van Ministerie I&W: parallelstructuur heeft onvoldoende effect voor doorstroming A12

147

147



Kromme Gouwe – Kon. Wilhelminaweg
Ontsluiting bedrijvigheid
Herstel balans lopen-fietsen-auto-vrachtverkeer op Wilheminaweg

Vraag: zijn hier hard sturende maatregelen nodig? (verleiden d.m.v. reistijden lastig).

Vraag: Hoe versterken verblijfsfunctie Wilhelminaweg?

148

148

Mogelijke maatregelen KW-weg en Industriestraat



0. No-regret: aanpassen kruispunt Goudkade - Industriestraat
1. Verluwen en vertragen
   - Andere weginrichting meer ruimte voor fiets en voetganger, en snelheidsremmende werking (bv. streetprint, fietsstraat)
   - Verlaging snelheidslimiet naar 30 km/uur (let op: OV)
   - Snelheidsremmende maatregelen (bv. asverspringing, drempels, chicanes, andere weginrichting)
   - Vertragen van autoverkeer bij verkeerslichten (meer groen voor oversteken)
   - ….
2. Meer dwingend?
   - Verbod voor vrachtwagens (let op: bereikbaarheid Kromme Gouwe)
   - ….
3. Knip Koningin Wilhelminaweg?
   - Knip niet realistisch vanwege effect op bereikbaarheid binnenstad en kans op sluipverkeer door woonwijk Korte Akkeren

149

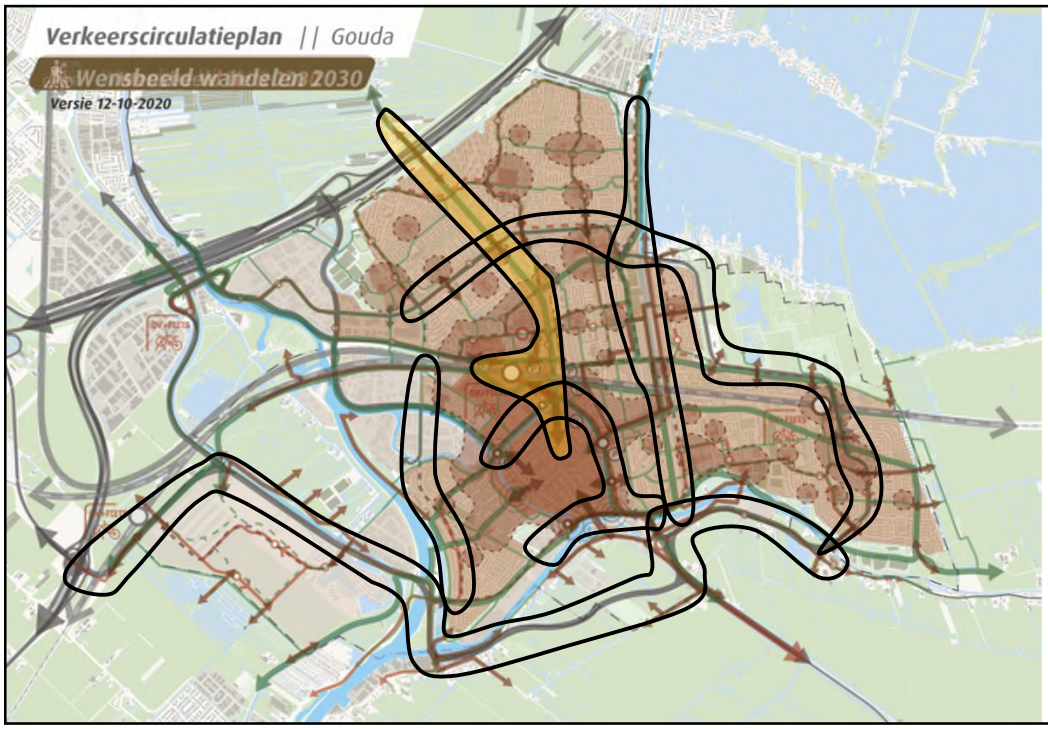
149

Voorbeeld: temperen autoverkeer met gedeeltelijke herinrichting van KW-weg



150

150



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Bloemendaalseweg-Kleiweg (incl. stationsgebied)
Prioriteit voor lopen en fietsen

Conflict auto (oversteken, meerijden)

Historische as herstellen

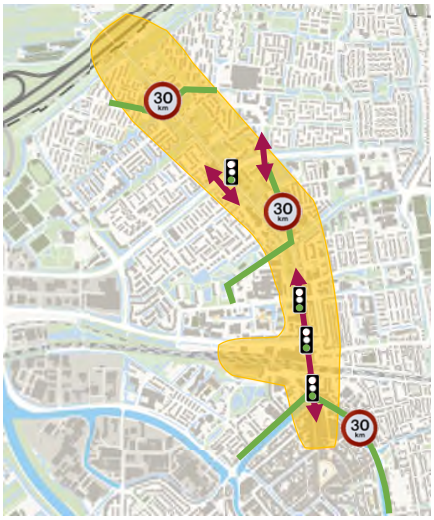
Nieuwe balans in ruimtegebruik en inrichting tussen lopen-fietsen-OV-auto

151

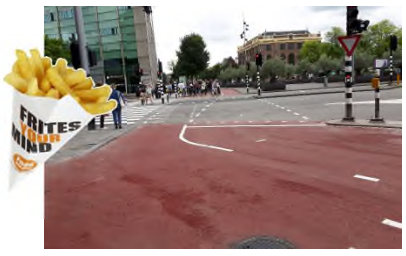
151

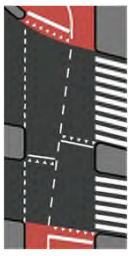
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Mogelijke maatregelen Bloemendaalseweg-Kleiweg



1. Verluwen en aantrekkelijker maken
   - Betere afstelling verkeerslichten voor fietsers
     - Groene golf
     - Meer groen voor fietsers
   - Betere oversteekbaarheid wegen voor fietsers en voetgangers
     - Meer opstelruimte en bredere oversteken (“frietzak & banaan”)
     - Voorrangsplein ipv kruispunt met verkeerslichten
   - Herinrichten (kruisende) wegen naar 30km
   - ….





152

152

Eerste voorstel richting varianten met maatregelpakketten = toetsing van hypotheses

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

Variant 2 "Doorwaadbare gemeente" (verluwen, temperen, instelling verkeerslichten)
- Variant 1 aangevuld met:
- Herinrichten en verluwen naar 30 km/u, oversteekplateaus, streetprint, weginrichting, andere wegmarkering
- Aanpassen verkeerslichten: instellingen, extra prioriteit lopen/fietsen, ontmoedigen doorgaande routes Bodegraafsestraatweg-Joubertstraat en gebruik singels (aanpassen Kleiwegplein)
- Vrachtwagenverboden?

Variant 3 "Sectorenmodel" – knips, inrijdverboden, eenrichtingsverkeer
- Variant 2 aangevuld met:
- Eenrichtingscircuit Graaf Florisweg – Thorbeckelaan
- Aanvullende knips: Joubertstraat? Wilhelminaweg? Blekerssingel/Fluwelensingel?
- Incl. flankerende maatregelen

153

153

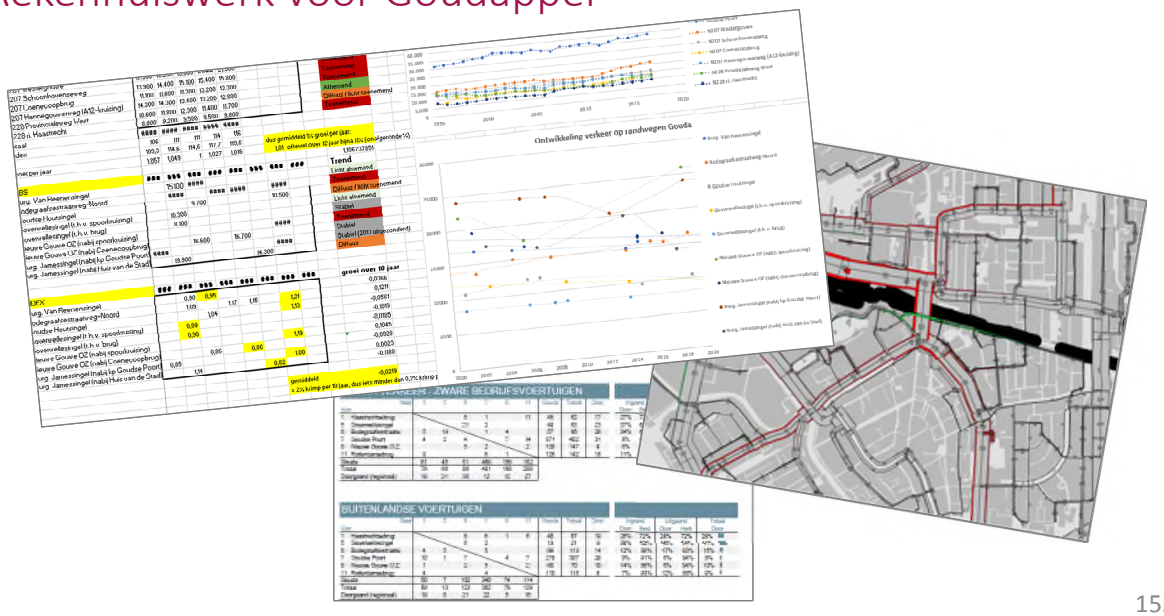
Doorkijk naar 4e sessie: effecten van varianten

- Ons voorstel is om de drie varianten door te rekenen en volgende sessie het resultaat te bespreken

154

154

Rekenhuiswerk voor Goudappel



155

155

Einde presentatie

156

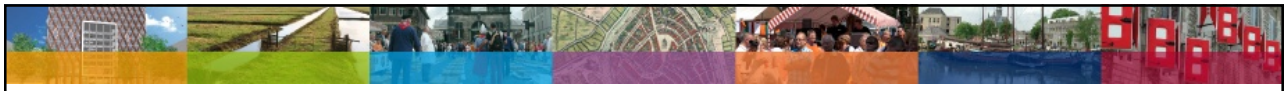


DenkTank sessie 4
Verkeerscirculatieplan

Dinsdag 24 november 2020

gemeente gouda

157



Agenda

19:30 - Opening door voorzitter - *Paul Weststrate*
- Eerdere verslagen - *Paul Weststrate*

19:45 - Autoluwe / aantrekkelijke binnenstad – *Marco de Baat*
- Effecten maatregelpakketten – *Christiaan Kwantes*

20:30 - Vragen en discussie
- Afsluiting met tussenconclusies en vervolgafspraken

21:30 - Einde bijeenkomst

158

Vandaag: effecten van maatregelpakketten



- Werksessie 1: 9 september
  Kennismaking, doelen
- Werksessie 2 en 2b: 30 september / 12 oktober
  Wensbeelden per vervoerwijze
  Eerste stap richting confrontatie
- Werksessie 3: vandaag
  Van confrontatie netwerken naar maatregelen en oplossingsrichtingen (scenario's)
- Werksessie 4: inzoom binnenstad & bespreken resultaten van analyse scenario's, verder intrechteren naar kansrijke oplossingsrichtingen
  - Uitleg analyses
  - Uitkomsten op hoofdlijnen
  - Daarna per cluster
- Werksessie 5: voorkeursvariant, maatregelenpakket

159

159

Vandaag: effecten van maatregelpakketten



Wat is er verder gebeurd?

- Cijfermatige modelanalyses
- Gesprek over toegankelijkheid mensen met beperking
- Proces Gouda Onderneemt
- Gesprekken met PZH over OV en N207
- Huiswerkvragen binnenstad
- ....

- Werksessie 1: 9 september
  Kennismaking, doelen
- Werksessie 2 en 2b: 30 september / 12 oktober
  Wensbeelden per vervoerwijze
  Eerste stap richting confrontatie
- Werksessie 3: vandaag
  Van confrontatie netwerken naar maatregelen en oplossingsrichtingen (scenario's)
- Werksessie 4: inzoom binnenstad & bespreken resultaten van analyse scenario's, verder intrechteren naar kansrijke oplossingsrichtingen
  - Uitleg analyses
  - Uitkomsten op hoofdlijnen
  - Daarna per cluster
- Werksessie 5: voorkeursvariant, maatregelenpakket

160

160

Autoluwe binnenstad

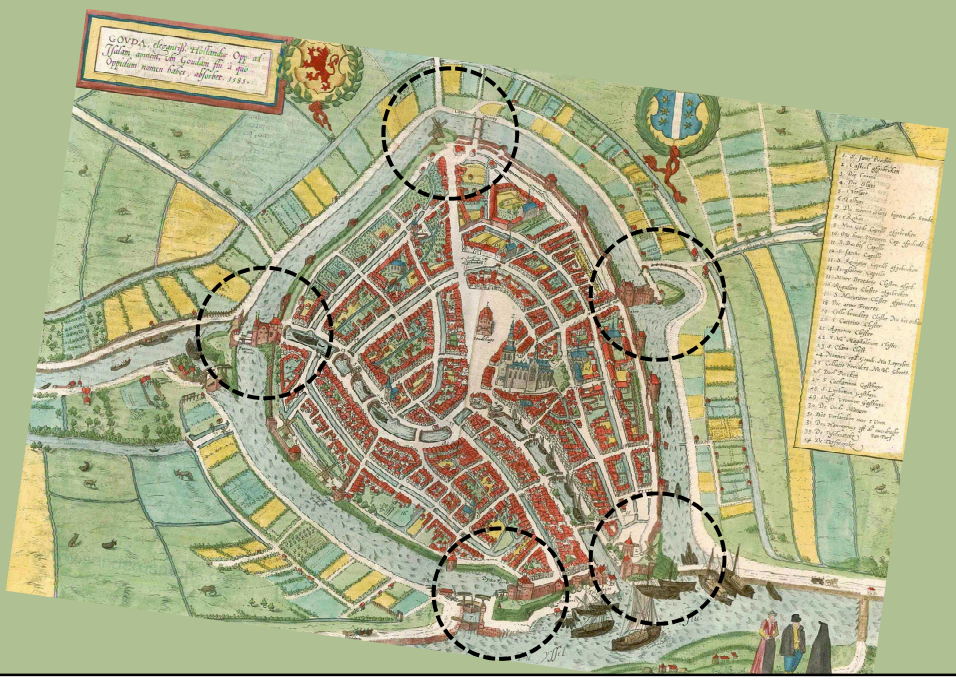




161

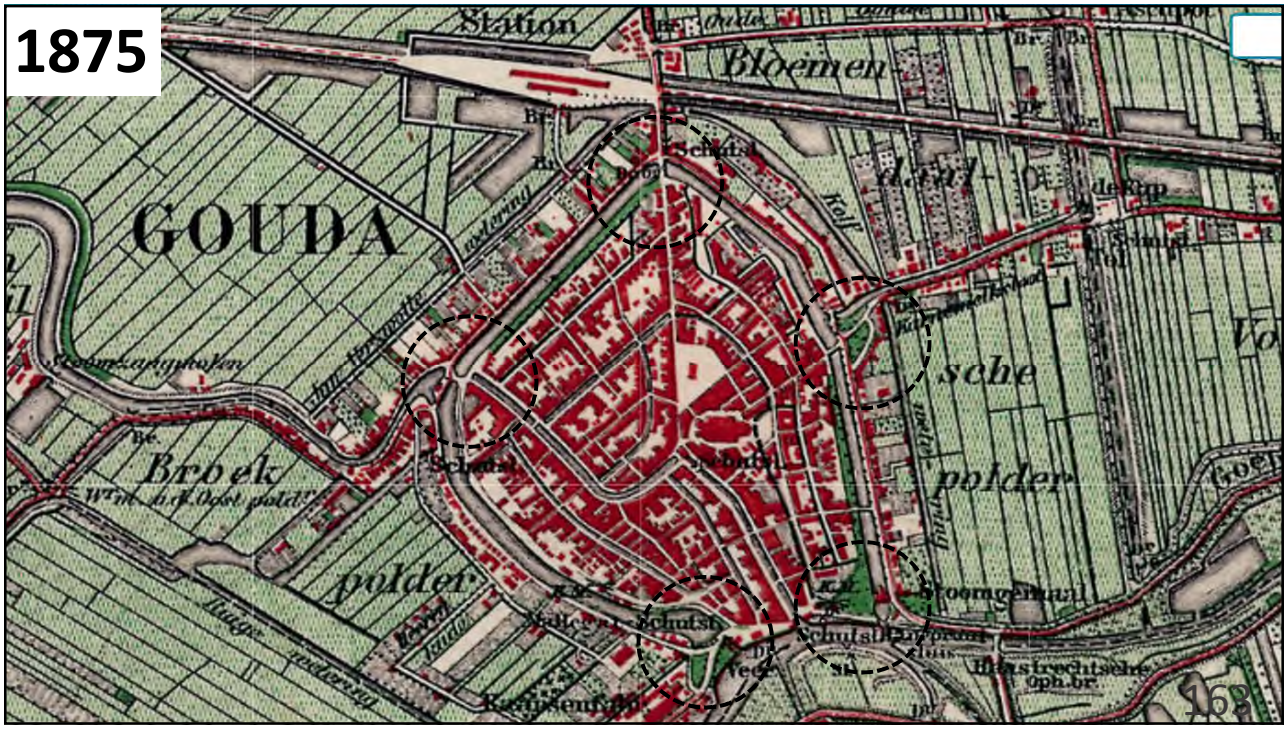
161

1585

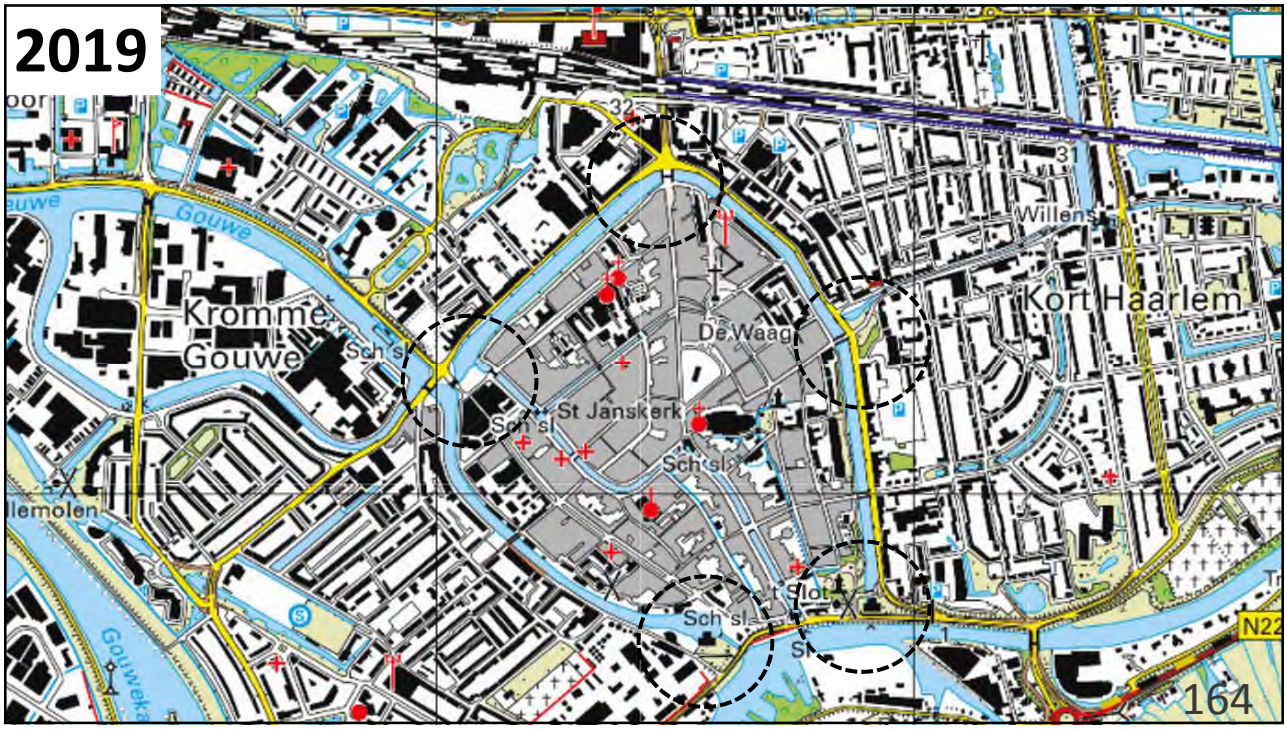


162

162


1875
Station
Bloemen
GOUDA
Broek
polder
163

163


2019
Gouwe
Kromme Gouwe
De Waag
St Janskerk
Kort Haarlem
Willens
N22
164

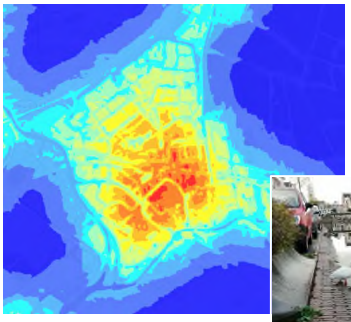
164

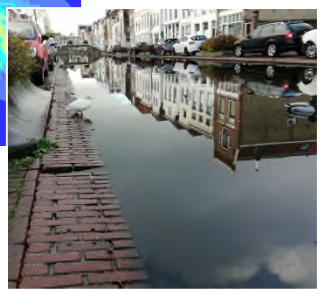
Opgaven binnenstad

Ruimtegebruik: lopen, groen en verblijven als hoofdgebruikers, straatparkeren auto temperen



Klimaatadaptatie:
hitte-eiland effect en waterberging





Circulatie en toegankelijkheid: logistiek, trillingen, beperkingen, autovrij-gebied met ontheffingen





165

165

Er is niet één binnenstad, maar diverse milieus..

1. Kernwinkelgebied
   - *Dagelijks winkelen, funshoppen, recreatie, cultuur, wonen*
2. Rondom de grachten
   - *Recreatie, cultuur, ontspanning, wonen*
3. Woonbinnenstad
   - *Wonen*



166

166

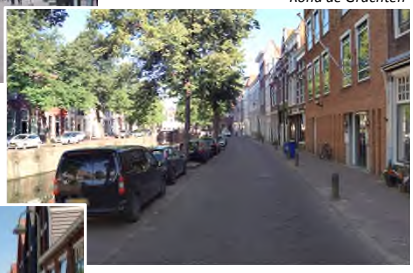
Drie milieus



Het kernwinkelgebied



Rond de Grachten



Woonbinnenstad



167

167

Stellingen milieu 1: Kernwinkelgebied

In het kernwinkelgebied…

- ..is er geen autoverkeer en is de fietser te gast.
- ..zijn er goed toegankelijke fietsenstallingen aan de randen.
- ..is goede aandacht voor toegankelijkheid voor mensen met een beperking (vrije loopruimte, voldoende manoeuvreerruimte, veilige oversteken, gehandicaptenparkeerplaatsen).
- ..zijn alle stegen en poorten toegankelijk voor voetgangers.
- ..versterken we het bestaand winkelgebied, mogelijk meer gemengd met wonen, door ombouw winkels naar woningen.
- ..behouden we de venstertijden voor logistiek.
- ..onderzoeken we de mogelijkheden zero-emissie stadslogistiek (voor de gehele binnenstad).
- ..zijn er goede en voldoende parkeermogelijkheden aan de randen van de binnenstad met aantrekkelijke looproutes.



168

168

Stellingen milieu 2: Rond de grachten

Rond de grachten..

- ..creëren we kansen voor klimaatadaptiviteit en beleving door verbinding met het water en de rivier. Terugbrengen van water in gedempte grachten? Horeca en zitjes langs de grachten?
- ..maken we meer groen, en ruimte voor voetgangers en fietsers.
- ..is er minder autoparkeren op straat. Bijv. door deel bewoners te verleiden te parkeren in Bolwerk en Klein-Amerika. In combinatie met deelauto's en park&bike op de plekken.
- ..zijn er beperkingen rond zwaar en groot vrachtverkeer, vanwege krappe straatjes, trillingen en kwetsbare bodem en huizen.
- ..wordt doorgaand autoverkeer/bezoekersverkeer ontmoedigd of onmogelijk gemaakt (bv. een knip op de grachten of elektronisch autoluw met ontheffing voor bewoners en ondernemers?)
- ..zijn er op strategische plekken gehandicaptenparkeerplaatsen.



169

169

Stellingen milieu 3: Woonbinnenstad

In de woonbinnenstad..

- ..geven we meer prioriteit aan voetganger en fietser, creëren we waar mogelijk woonerven zonder aparte stoepen.
- ..creëren we extra groen: bv. geveltuinen en groenvakken.
- ..stimuleren we bewonersparkeren in Bolwerk en Klein-Amerika, in combinatie met deelauto's en park+bike. Parkeren op straat blijft mogelijk.
- ..zijn er beperkingen rond zwaar en groot vrachtverkeer, vanwege krappe straatjes, trillingen en kwetsbare bodem en huizen.
- ..wordt doorgaand autoverkeer/bezoekersverkeer ontmoedigd of onmogelijk gemaakt (bv. elektronisch autoluw met ontheffing voor bewoners en ondernemers?)
- ..zijn er op strategische plekken gehandicaptenparkeerplaatsen.



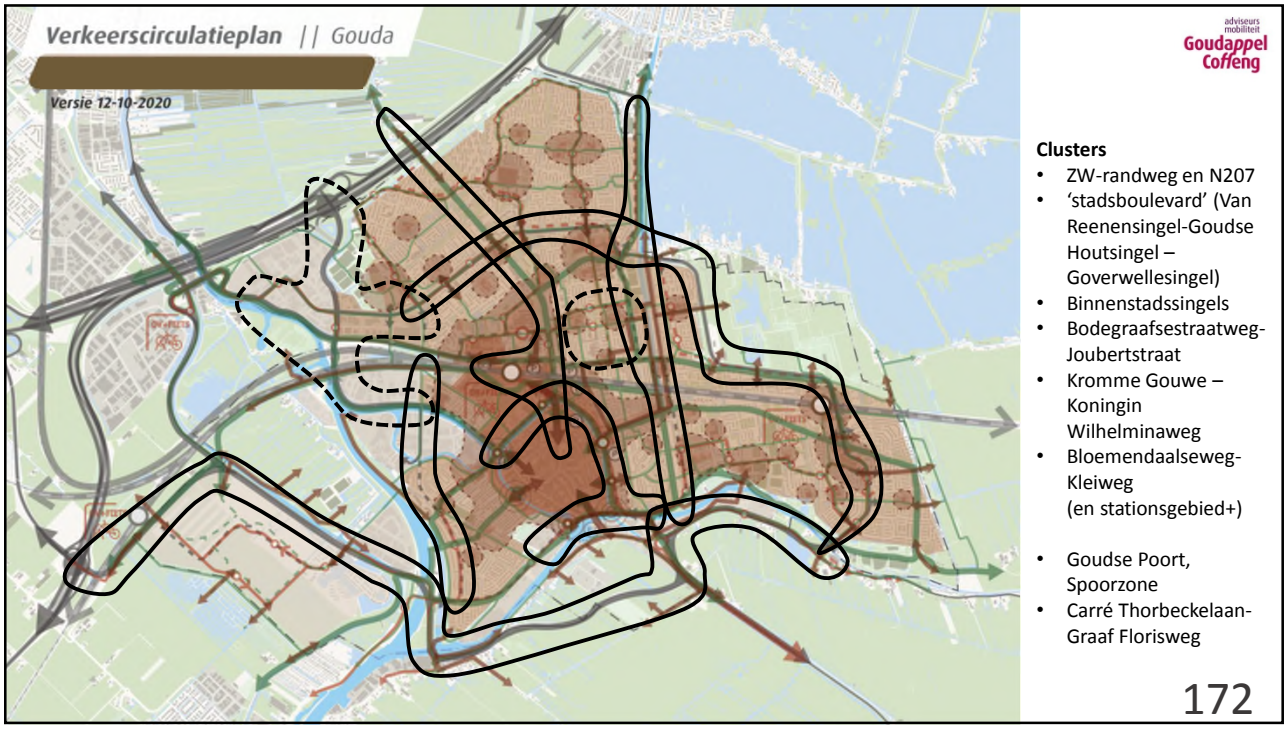
170

170

Uitleg analyses

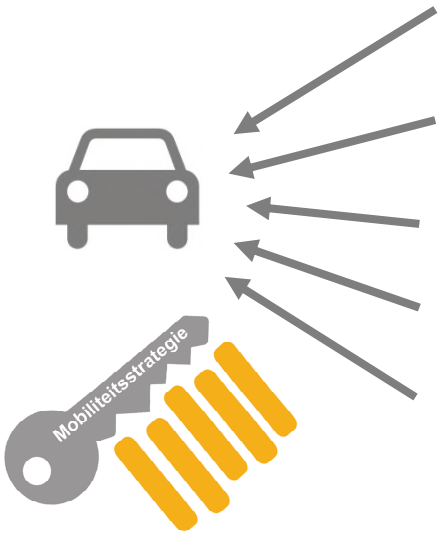
171

171



172

Integraal werken!



Verbeteren leefbaarheid en gezondheid
- Verminderen doorgaand verkeer singels
- Verminderen doorgaand verkeer woonstraten
- Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting
- Verbeteren verkeersveiligheid

Aantrekkelijkheid binnenstad (ruimtelijke kwaliteit)
- Verminderen verkeersdruk binnenstad en woonstraten (autoluwe binnenstad)
- Meer groen en verblijfsruimte

Stimuleren duurzame mobiliteit
- Stimuleren fietsgebruik
- Verduurzamen wagenpark (laadinfrastructuur)
- Stimuleren OV

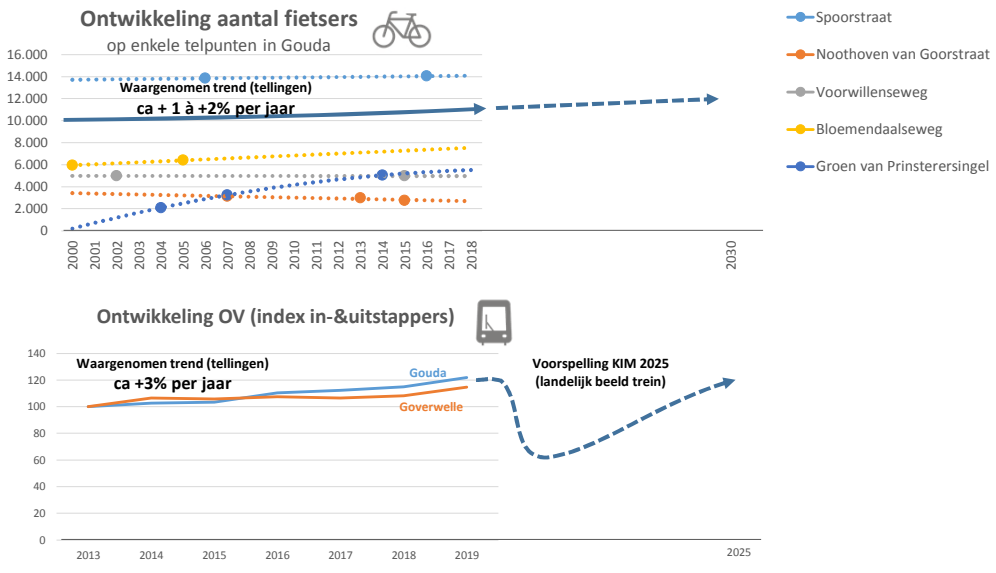
Verbeteren economische bereikbaarheid
- Doorstroming hoofdroutes
- Bereikbaarheid parkeerlocaties / binnenstad (bevoorrading)
- Bereikbaarheid bedrijventerrein (vrachtverkeer)
- Robuustheid netwerk
- Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit

Toekomstbestendig en haalbaar
- Investeringskosten
- Maatschappelijk draagvlak
- Faseerbaarheid en adaptiviteit

173

173

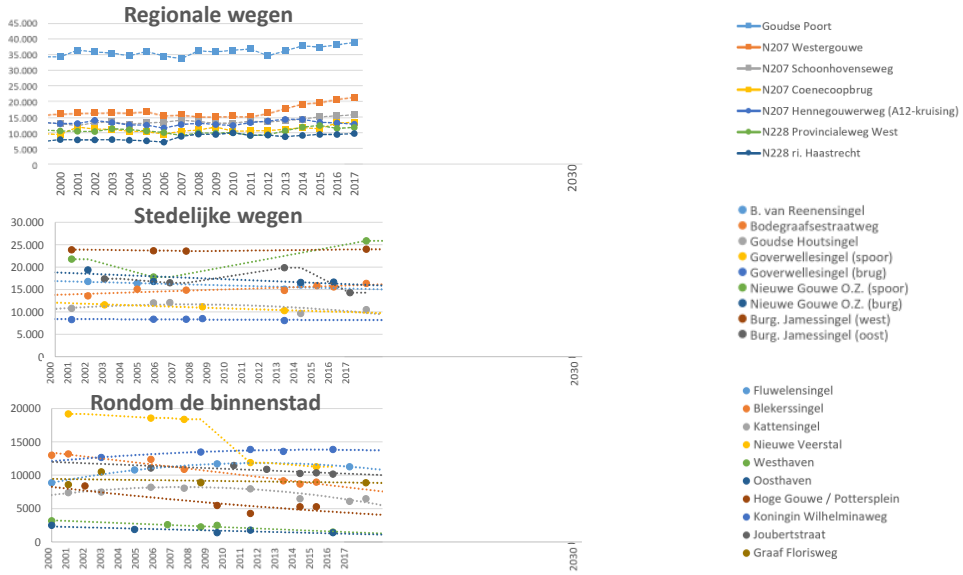
Wat gebeurt er met de mobiliteit?



174

174

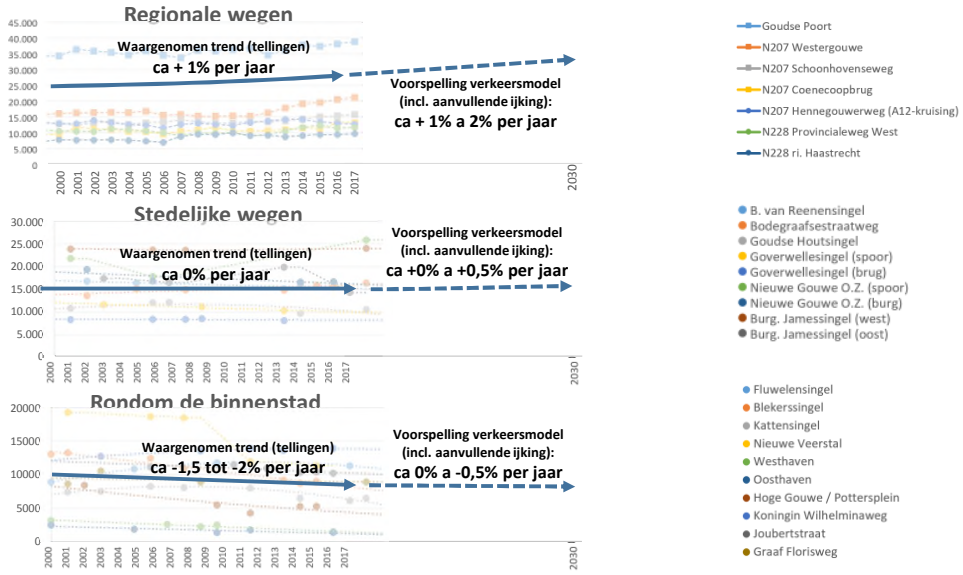
Wat zit in de verkeersmodellen?



175

175

Wat zit in de verkeersmodellen?



176

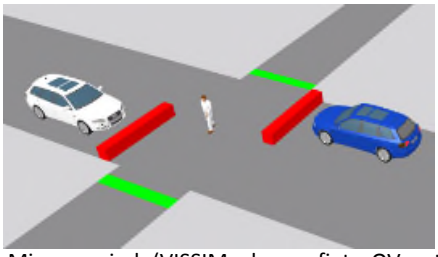
176

Uitleg verkeersmodellen

- Behoefte aan kwalitatieve en cijfermatige inzichten in effecten van keuzes
- Verkeersmodel = “verkeersmaquette”
  “Nabootsing van de toekomstige werkelijkheid in 2030”
- Combinatie van analyse met verschillende typen verkeersmodellen
- Werken van grof naar fijn: eerst meerdere test-varianten,
  uiteindelijk naar gecombineerde synthesevariant


Macroscopisch (Model Midden Holland – auto)


Mesoscopisch (auto)


Microscopisch (VISSIM – lopen, fiets, OV, auto)

177

177

Effecten rekenvarianten

178

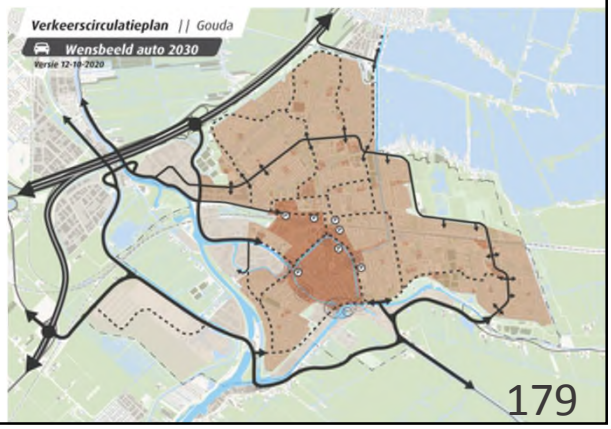
178

Rekenvarianten met maatregelpakketten

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

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

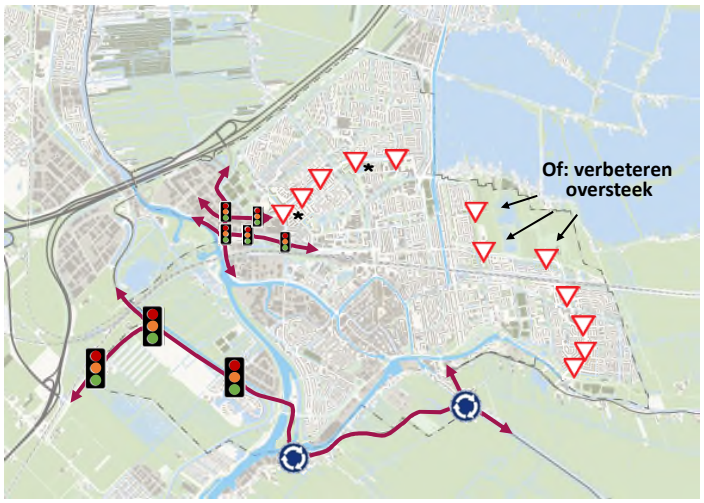
Variant 3 "Sectorenmodel"
- Variant 2 aangevuld met:
- Dwingende herroutering autoverkeer (Graaf Florisweg – Thorbeckelaan, Nieuwe Veerstal, Fluweleninsgel, Joubertstraat)



179

179

Variant 1. Randwegen op Orde



Maatregelen:

- Kruispunten met verkeerslichten N207 Westergouwe (cf. studie Westergouwe)
- Capaciteitsvergroting rotondes N207 Zuidwestelijke Randweg
- Aanpassing kruispunten Spoorzone (cf. studie Spoorzone)
- Ombouw verkeerslichten naar voorrangspleinen op de Goverwellesingel-Burgemeester van Reenensingel (evt. doseerlichten)

* let op: nadere check Burg. Mijssingel en Ridder van Catsweg

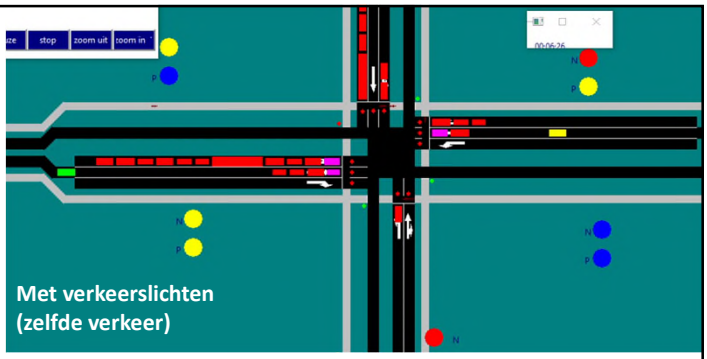
180

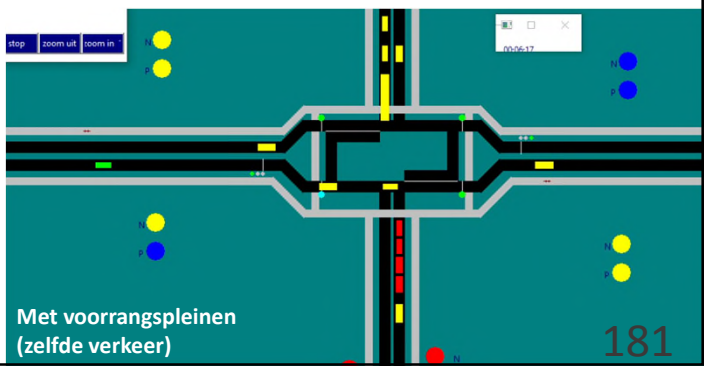
180

Werking kruispunt Van Reenensingel- Catsweg avondspits 2030 met nog eens 10% extra autoverkeer (boven verkeerslichten, onder voorrangsplein)

Voorbeeld voorrangsplein (fictieve situatie)

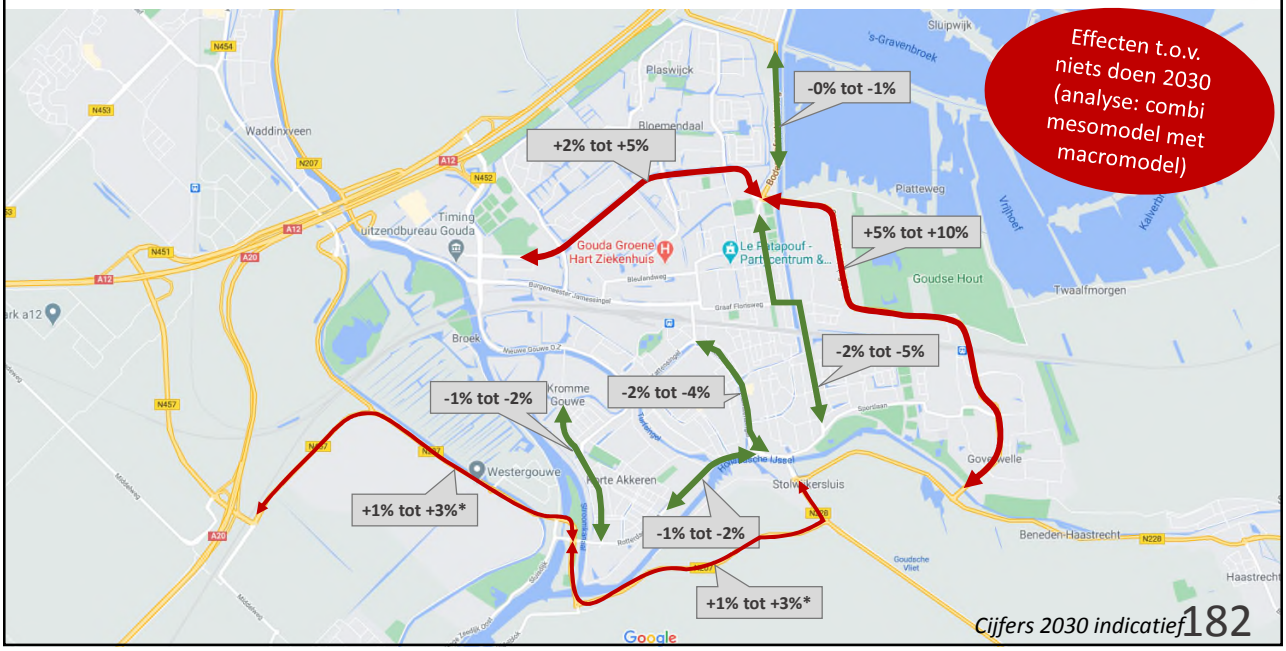






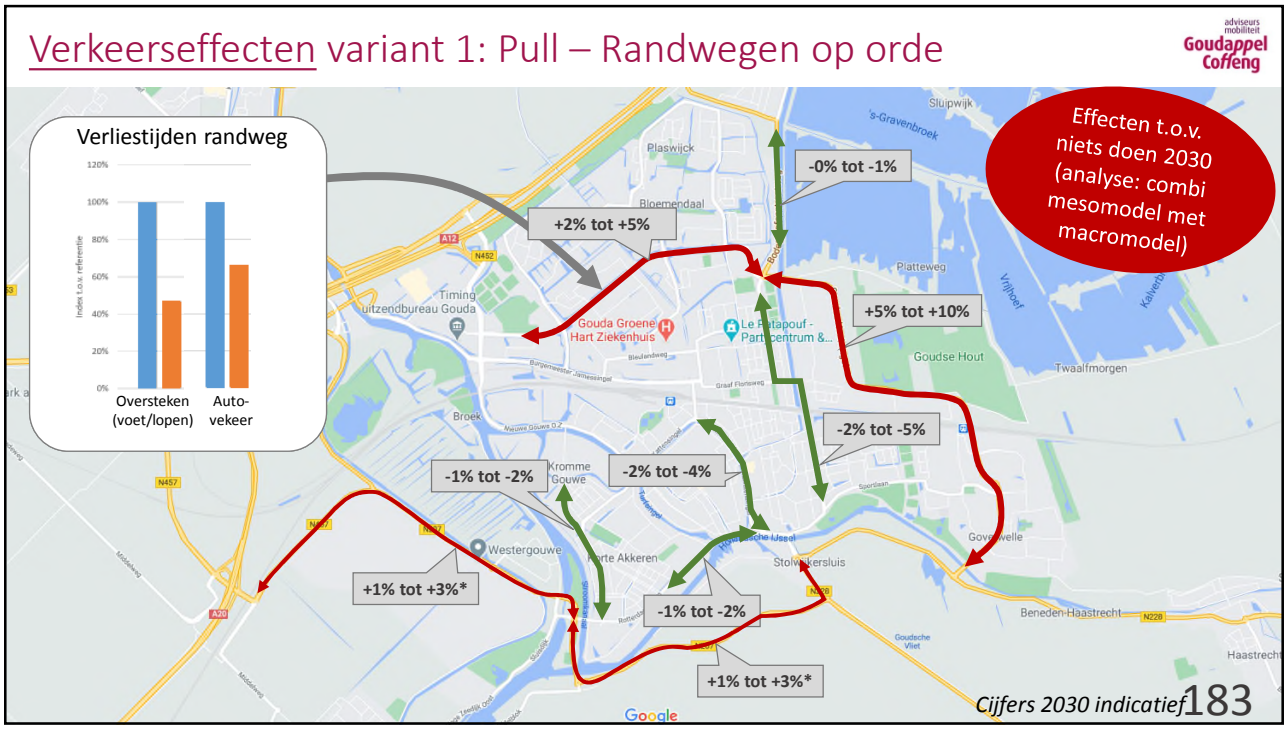
181

Verkeerseffecten variant 1: Pull – Randwegen op orde



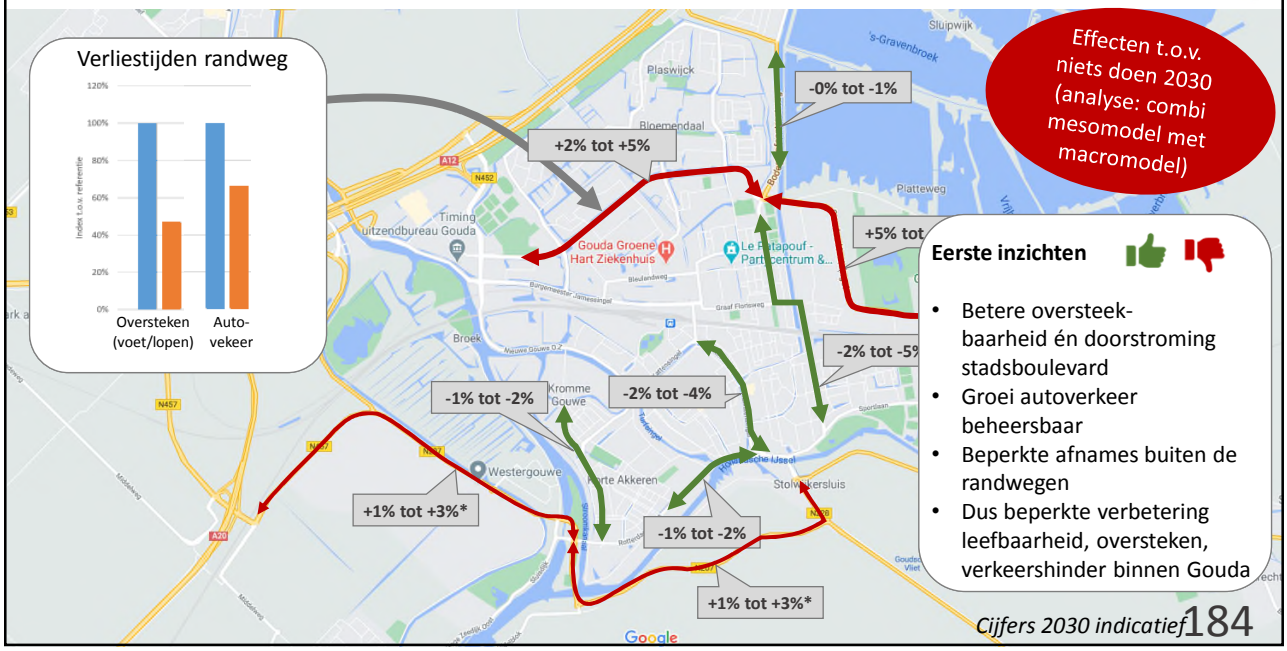
182

Verkeerseffecten variant 1: Pull – Randwegen op orde



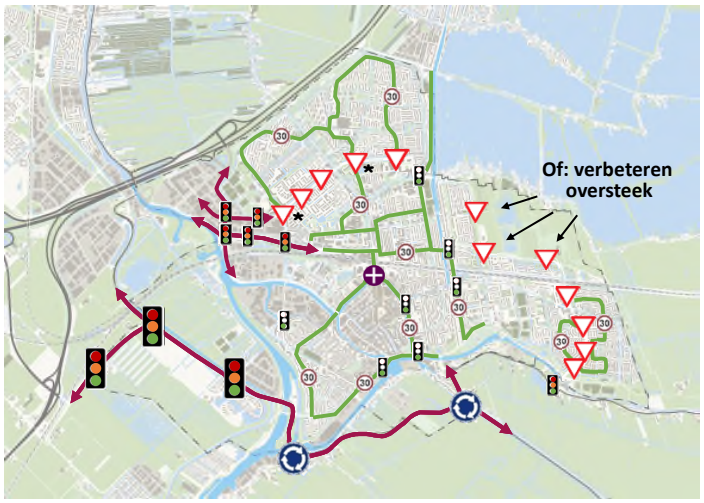
183

Verkeerseffecten variant 1: Pull – Randwegen op orde



184

Variant 2. Doorwaadbare stad



Maatregelen:

- Variant 1, aangevuld met:

Herinrichten en verluwen naar 30 km/u

- Plaswijckweg, Ridder van Catsweg
- Graaf Florisweg, Thorbeckelaan, Bleulandweg
- Zwarte Weg en Joubertstraat
- Fluwelensingel en Blekerssingel
- Nieuwe Veerstal en Rotterdamseweg
- Koningin Wilhelminaweg en Reigerstraat
- Bodegraafsestraatweg

Aanpassen VRI's: meer prio voetgangers/fietsers

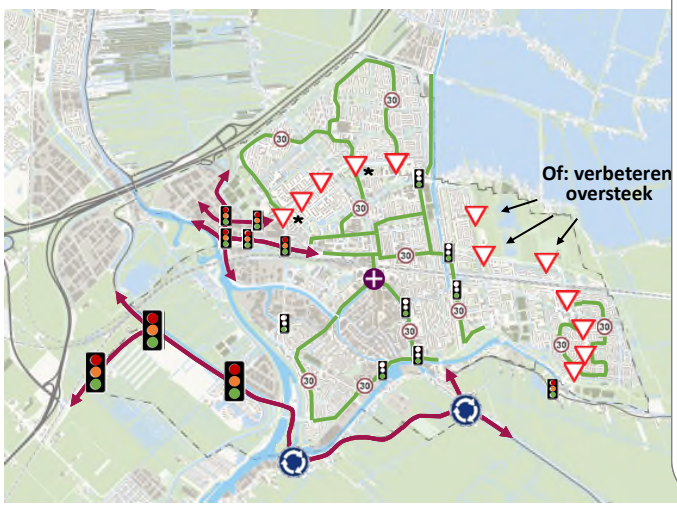
- Rond Nieuwe Veerstal en Fluwelensingel
- Bij Joubertstraat/Zwarteweg
- Bij kp Bodegraafsestraatweg – Burg. Van Reenensingel
- Realiseren VRI Goudkade - Industriestraat

Vereenvoudigen kruispunt Kleiwegplein

185

185

Variant 2. Doorwaadbare stad



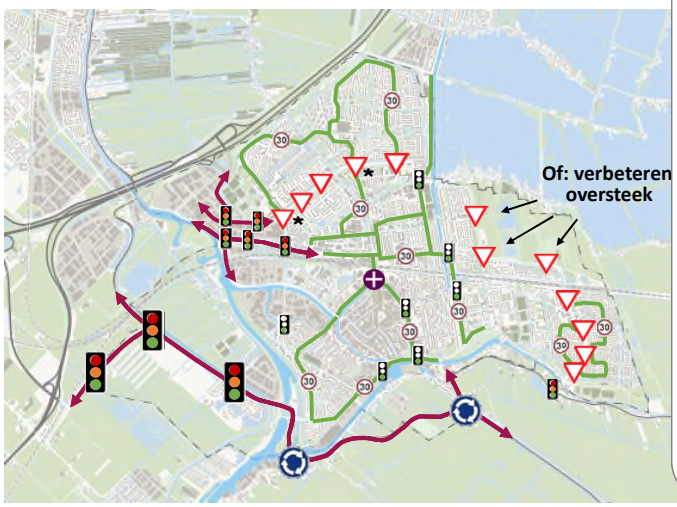
Voorbeelden type maatregelen



186

186

Variant 2. Doorwaadbare stad



Voorbeelden type maatregelen

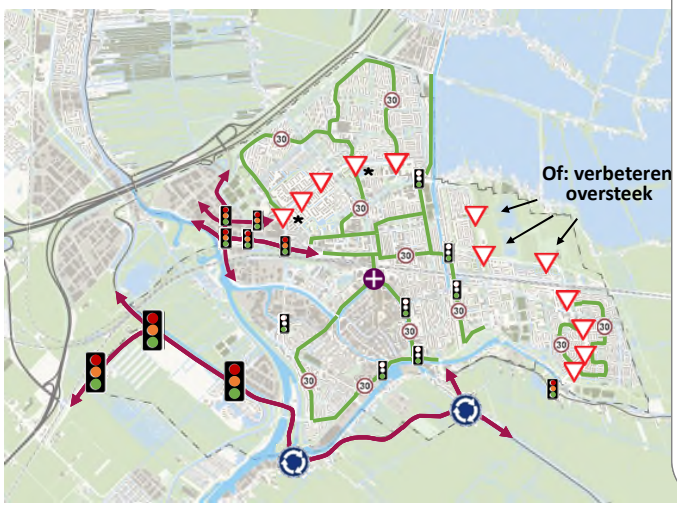




187

187

Variant 2. Doorwaadbare stad



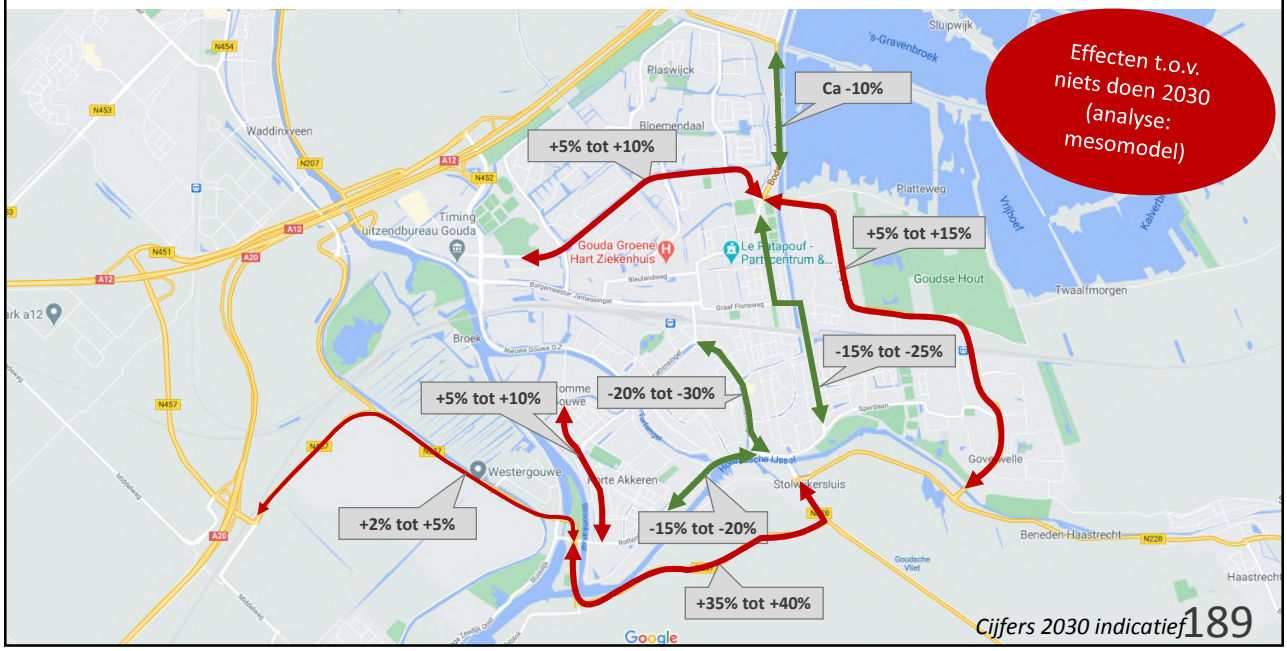
Voorbeelden type maatregelen



188

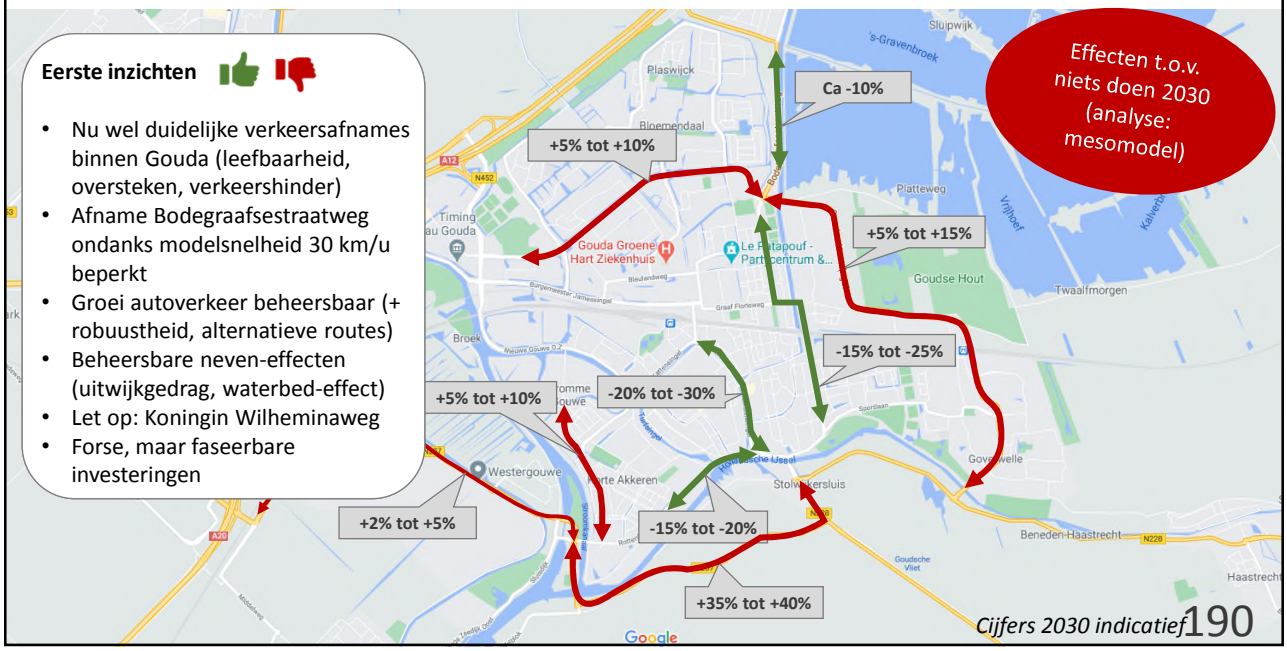
188

Verkeerseffecten variant 2: Doorwaadbare stad



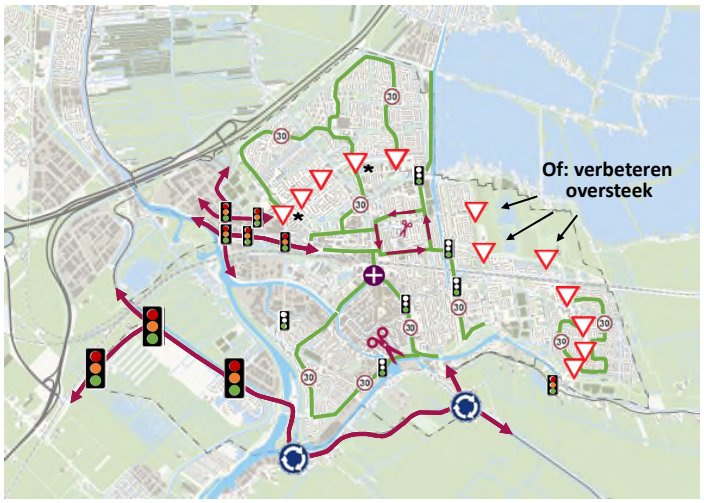
189

Verkeerseffecten variant 2: Doorwaadbare stad



190

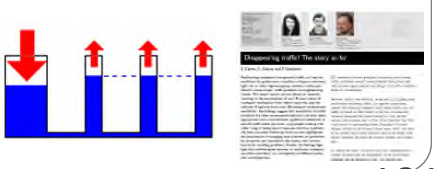
Variant 3a. Sectorenmodel (twee smaken)



Maatregelen:

- Variant 2, aangevuld met:
- Eenrichtingsverkeer Thorbeckelaan-Graaf Florisweg
- Knip Nieuwe Veerstal
- Flankerende maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer
  - Sluiproute binnenstad
  - Sluiproute Willem de Zwijgerlaan & Juliana van Stolbergstraat

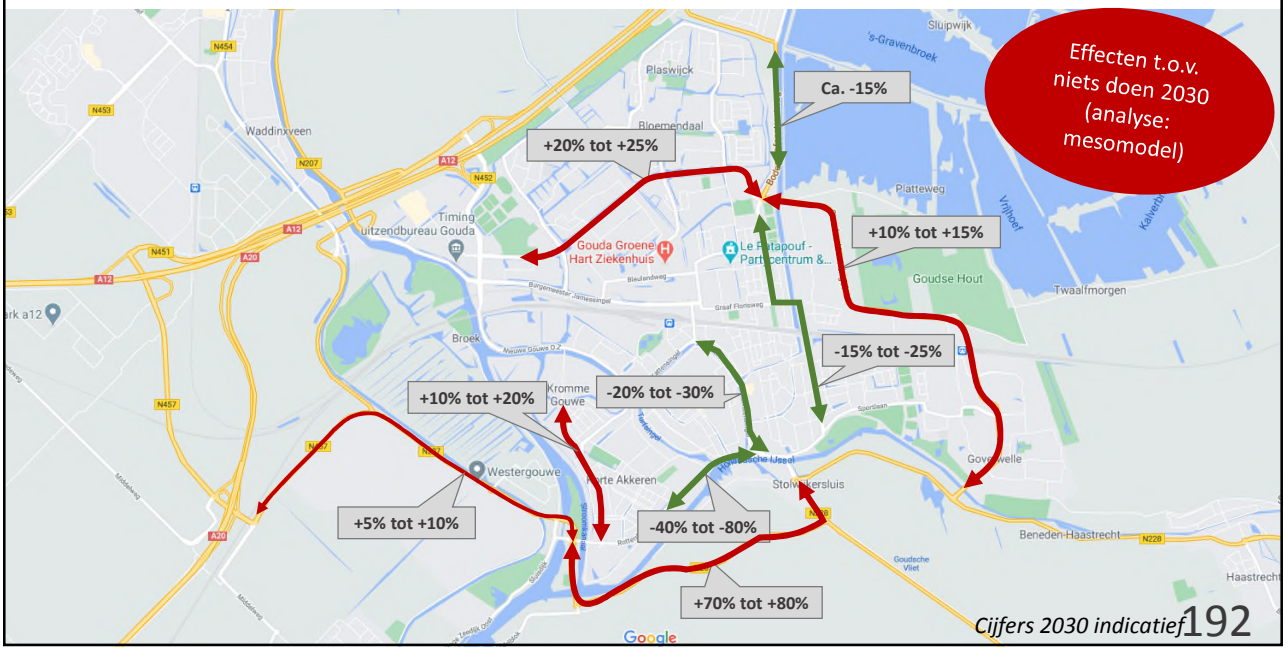
Let op: mogelijk waterbedeffect én 'verdampend autoverkeer'-effect



191

191

Verkeerseffecten variant 3a: Sectorenmodel



Cijfers 2030 indicatief

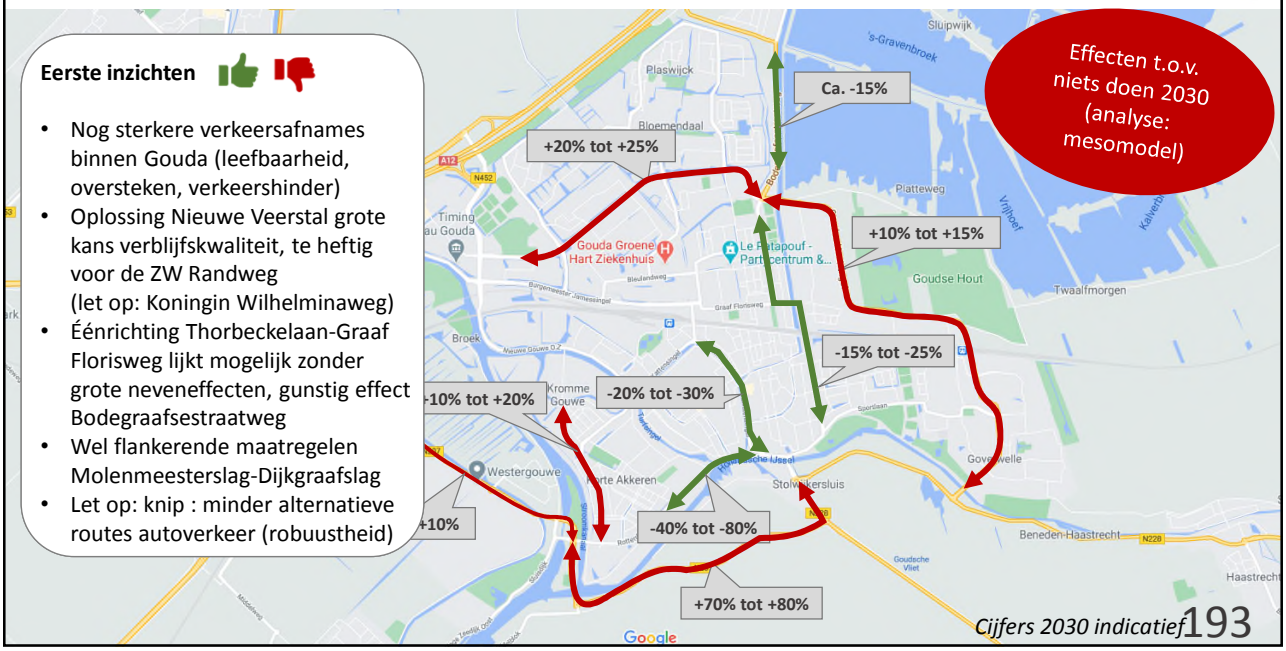
192

192

Verkeerseffecten variant 3a: Sectorenmodel

Eerste inzichten

- Nog sterkere verkeersafnames binnen Gouda (leefbaarheid, oversteken, verkeershinder)
- Oplossing Nieuwe Veerstal grote kans verblijfskwaliteit, te heftig voor de ZW Randweg (let op: Koningin Wilhelminaweg)
- Éénrichting Thorbeckelaan-Graaf Florisweg lijkt mogelijk zonder grote neveneffecten, gunstig effect Bodegraafsestraatweg
- Wel flankerende maatregelen Molenmeesterslag-Dijkgraafslag
- Let op: knip : minder alternatieve routes autoverkeer (robuustheid)

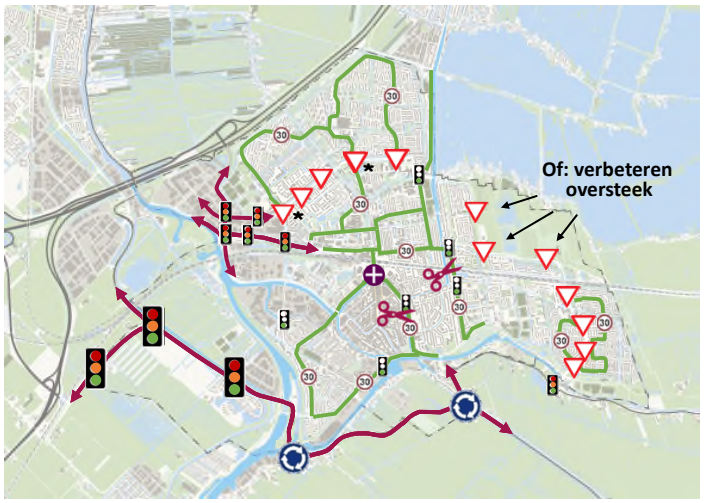


Cijfers 2030 indicatief

193

193

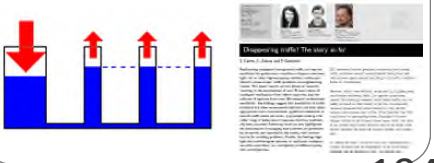
Variant 3b. Sectorenmodel (twee smaken)



Maatregelen:

- Variant 2, aangevuld met:
- Knip Fluwelensingel
- Knip Zwarteweg/Joubertstraat (spoorkruising)

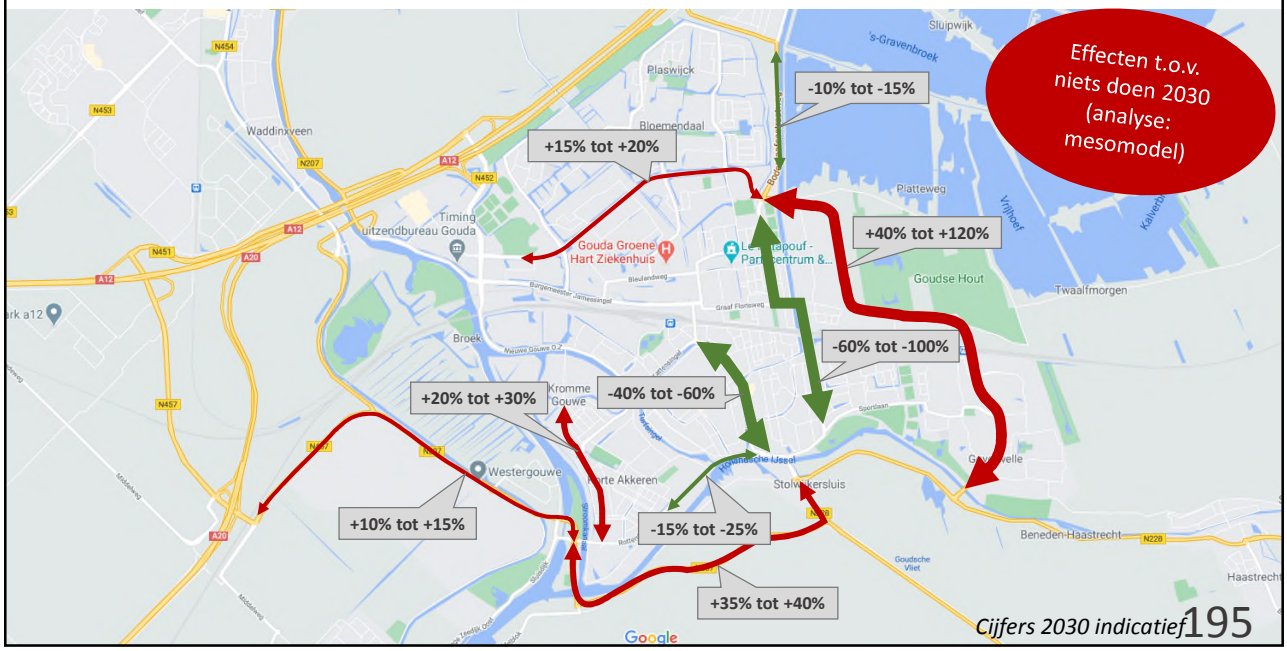
Let op: mogelijk waterbedeffect én 'verdampend autoverkeer'-effect



194

194

Verkeerseffecten variant 3b: sectorenmodel versie 2

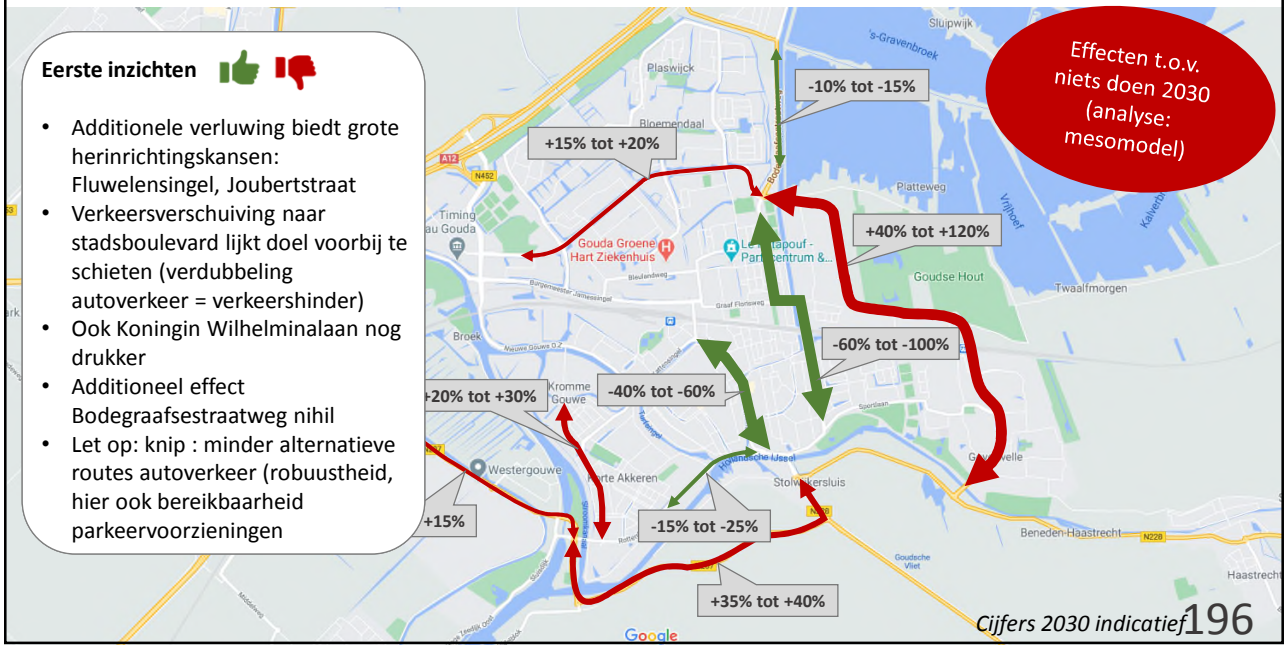


195

Verkeerseffecten variant 3b: sectorenmodel versie 2

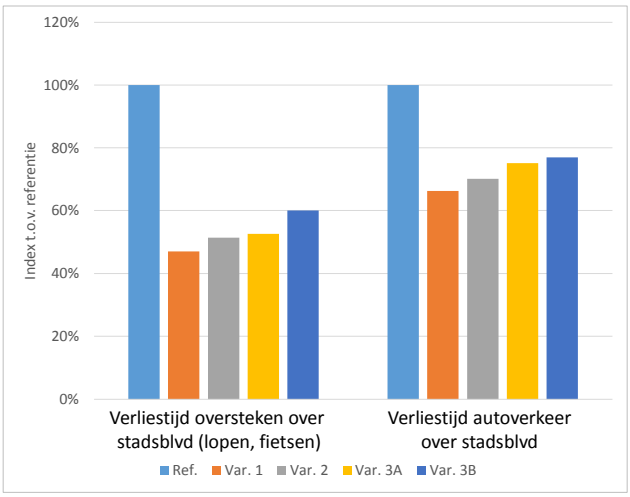
Eerste inzichten

- Additionele verluwing biedt grote herinrichtingskansen: Fluwelensingel, Joubertstraat
- Verkeersverschuiving naar stadsboulevard lijkt doel voorbij te schieten (verdubbeling autoverkeer = verkeershinder)
- Ook Koningin Wilhelminalaan nog drukker
- Additioneel effect Bodegraafsestraatweg nihil
- Let op: knip : minder alternatieve routes autoverkeer (robuustheid, hier ook bereikbaarheid parkeervoorzieningen



196

Inzoom: verliestijd oversteken en autoverkeer randwegen



Van verkeerslichten…



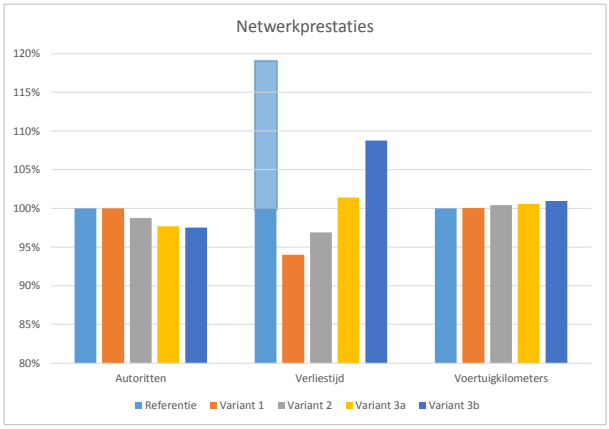
…naar voorrangsplein



197

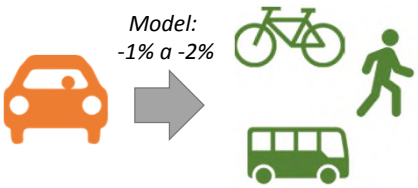
197

Totaal voertuigkilometers en verliestijd



Modal shift van auto naar fiets/lopen/OV, compenseert extra autokilometers..

Model: -1% a -2%



In de toekomst meer elektrische/schonere voertuigen, waardoor omrijdeffecten deels gecompenseerd worden



198

198

Door de oogharen kijkend richting vervolg

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

199

199

De volgende keer…

200

200

Volgende keer

- Richting een synthesevariant
- Nadere beoordeling varianten/maatregelen
- Effecten parkeermaatregelen binnenstad

201

Elektronische knip op de Singels

Het idee:

- Elektronische knip met camerahandhaving met ontheffing voor bewoners, bezoekers binnenstad, OV-bussen en nood- en hulpdiensten…
- Geen doorgang voor doorgaand verkeer (overtreden = boete)
- Voorbeeld: stadshart Delft. Voorheen pollers, en nu camera's.

Aandachtspunten:

- Enkel camera's ophangen en doorgaand verkeer beboeten mag niet Elektronische knips bestaan, maar niet op een dergelijke ogenschijnlijke doorgaande verkeersstructuur met hoge verkeersintensiteiten (juridisch niet handhaafbaar, geloofwaardigheid)
- Voor doorgaand verkeer moet het duidelijk zijn dat de knip niet gepasseerd mag worden, als 1000'en andere voertuigen de knip passeren leidt dit tot ongewenst gedrag wat niet te handhaven is
- Fysieke knip (bv. pollers of slagboom) met ontheffing voor bewoners en bezoekers praktisch lastig uitvoerbaar op deze verbinding: vanwege o.a. drukte, wachtrijvorming
- Harde knip met beperkt aantal ontheffingen en aanpassen van straatprofiel is juridisch en praktisch wel uitvoerbaar

Kristalweg, Delft



Binnenstad, Delft



202

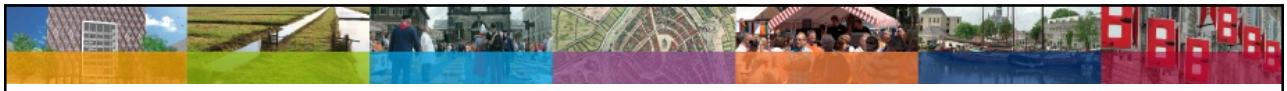


DenkTank sessie 5
Verkeerscirculatieplan

Dinsdag 15 december 2020

gemeente gouda

203



Agenda

19:30 Opening door voorzitter

19:45 Waar waren we gebleven

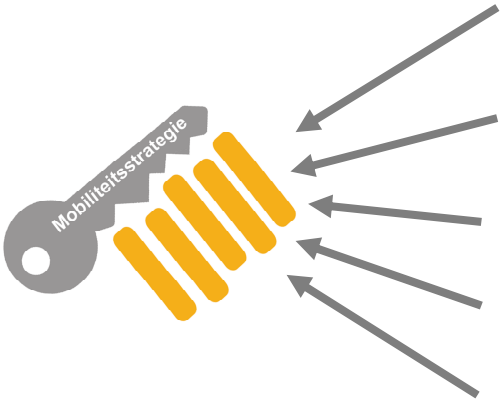
Effecten aanvullende varianten

20:15 Vragen en discussie

21:30 Hoe verder en einde bijeenkomst

204

Integraal werken!



Verbeteren leefbaarheid en gezondheid
- Verminderen doorgaand verkeer singels
- Verminderen doorgaand verkeer woonstraten
- Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting
- Verbeteren verkeersveiligheid

Aantrekkelijkheid binnenstad (ruimtelijke kwaliteit)
- Verminderen verkeersdruk binnenstad en woonstraten (autoluwe binnenstad)
- Meer groen en verblijfsruimte

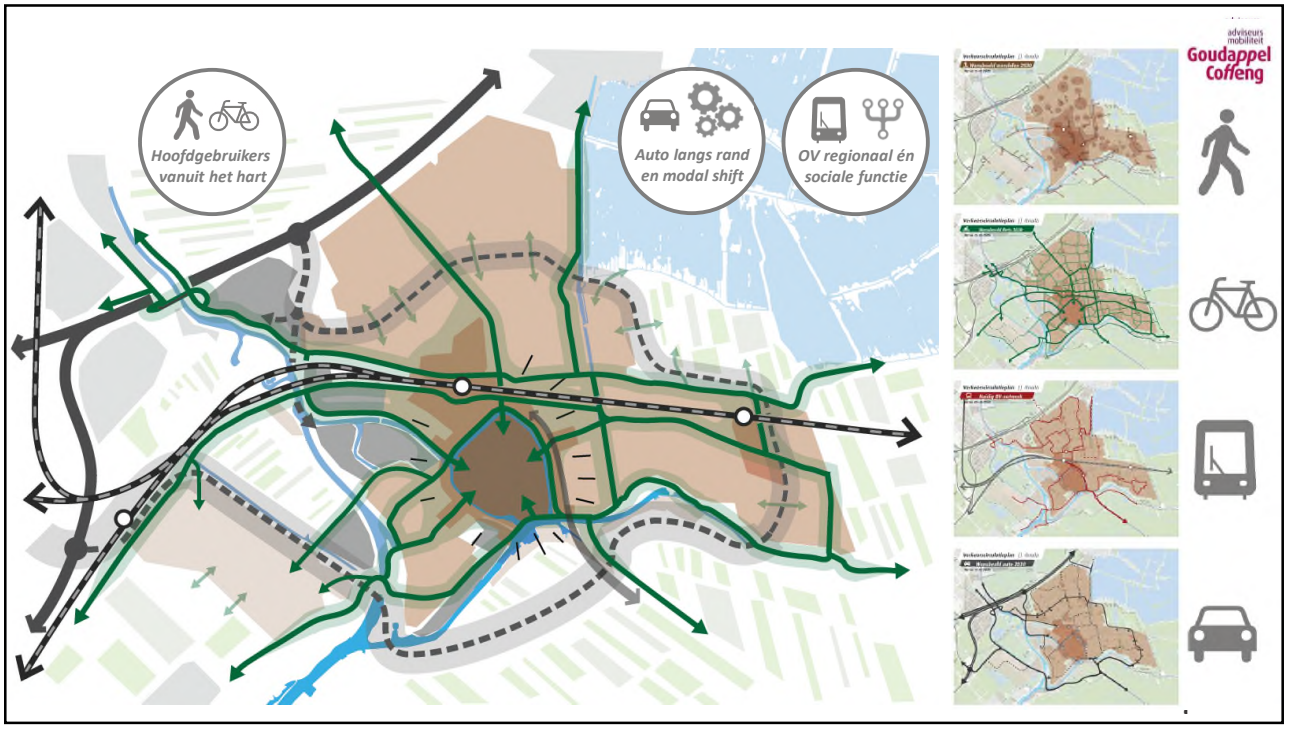
Stimuleren duurzame mobiliteit
- Stimuleren fietsgebruik
- Verduurzamen wagenpark (laadinfrastructuur)
- Stimuleren OV

Verbeteren economische bereikbaarheid
- Doorstroming hoofdroutes
- Bereikbaarheid parkeerlocaties / binnenstad (bevoorrading)
- Bereikbaarheid bedrijventerrein (vrachtverkeer)
- Robuustheid netwerk
- Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit

Toekomstbestendig en haalbaar
- Investeringskosten
- Maatschappelijk draagvlak
- Faseerbaarheid en adaptiviteit

205

205



206

Door de oogharen kijkend ri. synthesemodel autoverkeer

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

207

207

Overzicht/terugblik beschouwde varianten

- Variant 1: Randwegen op orde
  - N207 Westergouwe
  - Zuidwestelijke Randweg (afstemming PZH)
  - Voorrangspleinen Burg. van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwellesingel
  - Kruispunten/VRI's Goudse Poort
  - Parallelstructuur A12
  - Nieuwe randweg Westergouwe
- Variant 2: Doorwaadbare stad
  - Versimpelen Kleiwegplein, incl. loskoppelen Kattensingel
  - Het nieuwe 30
  - Oversteekbaarheid verkeerslichten
  - **Doorsteek Plaswijckweg (in combi met 30)**
- Variant 3: Meer dwingend
  - Eénrichtingscarré Thorbeckelaan & Graaf Florisweg e.o.
  - Nieuwe Veerstal autovrij
  - Fluwelensingel autovrij
  - Zwarte Weg autovrij (bij spoorkruising)
  - **Eénrichting Fluwelensingel & Zwarteweg**
  - **Eénrichting grote centrumring**
  - **Eénrichtingscarré Joubertstraat - Sportlaan**
  - **Bodegraafsestraatweg-noord autovrij**

208

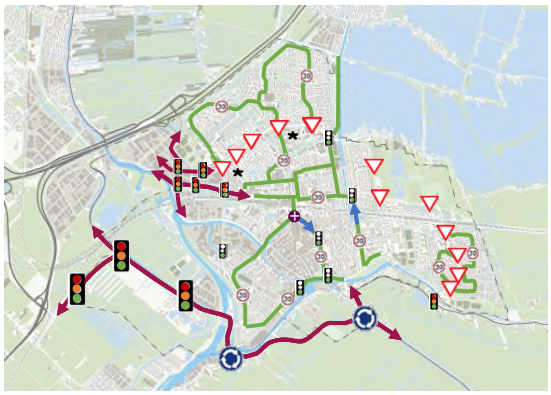
208

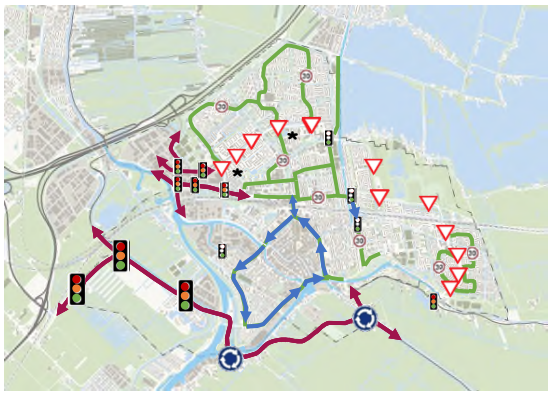
Nieuwe varianten met éénrichtingsverkeer

Ingebracht door Willem Jan van Tilborg

Variant 3c "Beperkt éénrichting"
- Variant 2 aangevuld met
- Éénrichting op Fluwelensingel en Joubertstraat (bussen wel in 2 richtingen op Singels)

Variant 3d "Grote centrumring"
- Variant 2 aangevuld met
- Éénrichtingsverkeer op Cityring: Fluwelensingel, Kattensingel, KW-weg, Rotterdamseweg

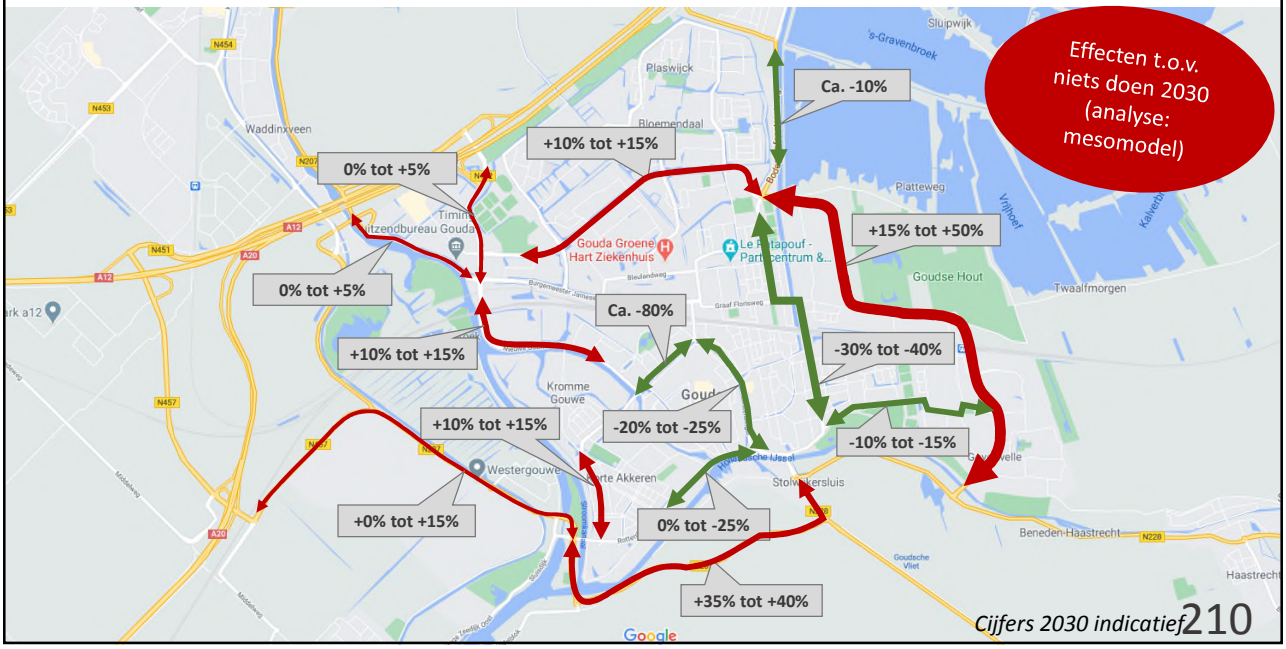




209

209

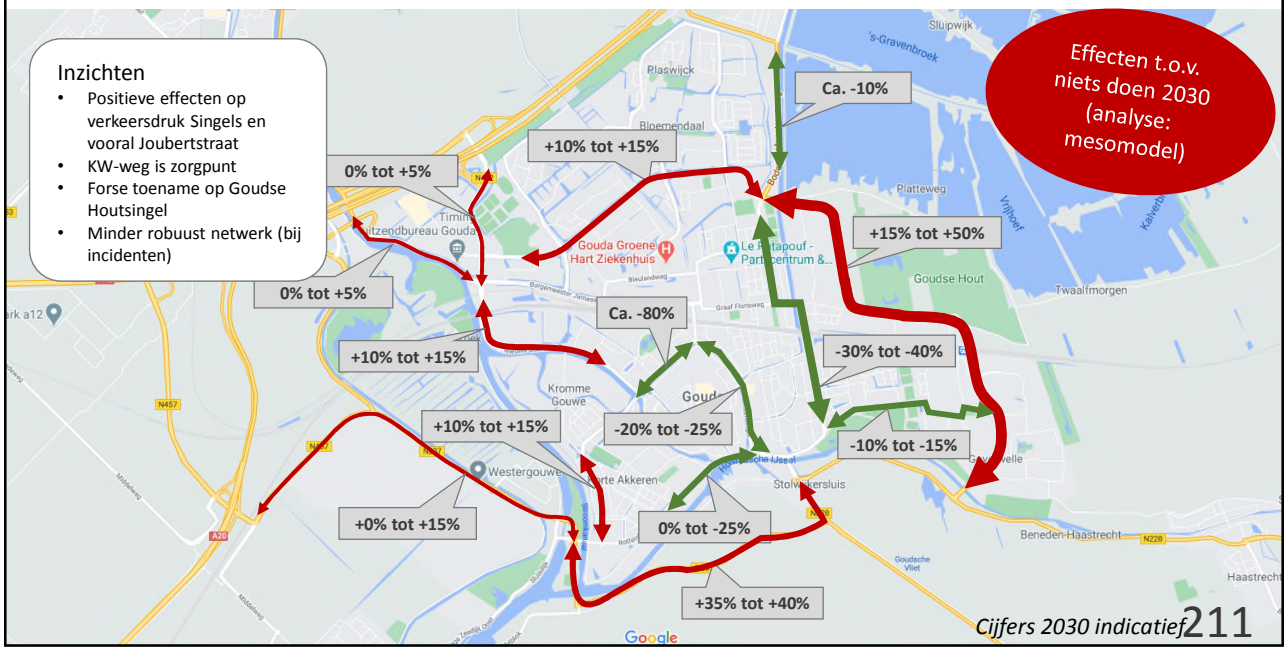
Verkeerseffecten variant 3c: Beperkt éénrichting



210

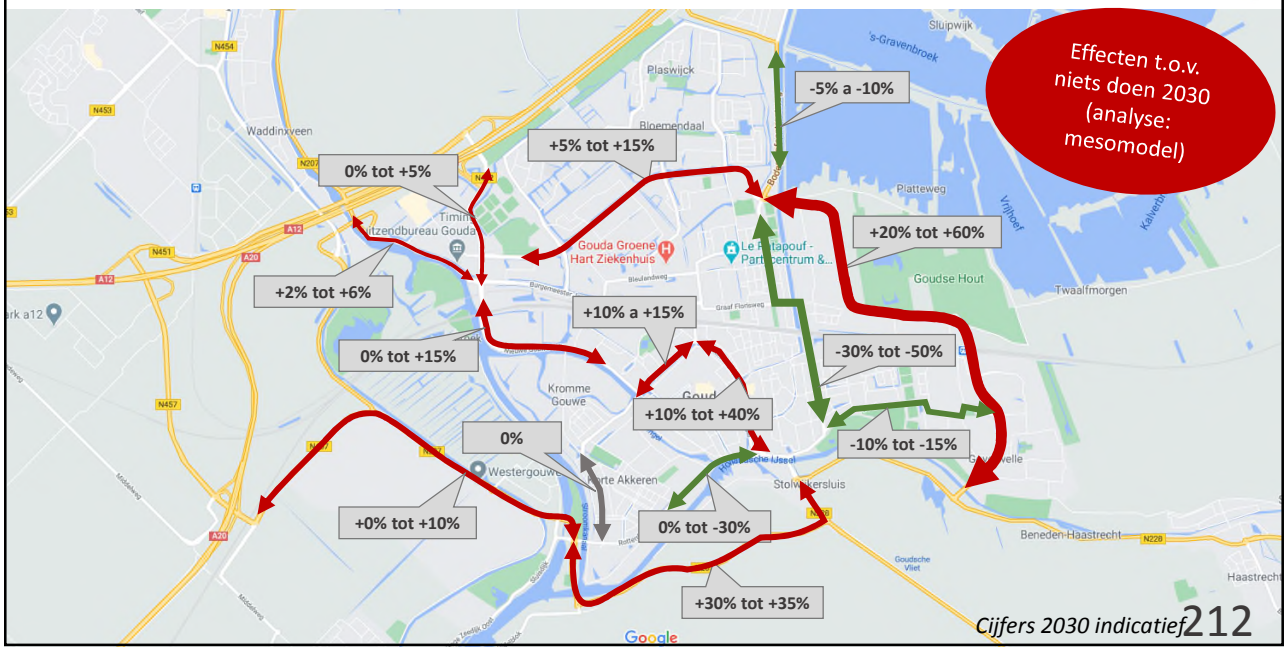
210

Verkeerseffecten variant 3c: Beperkt éénrichting



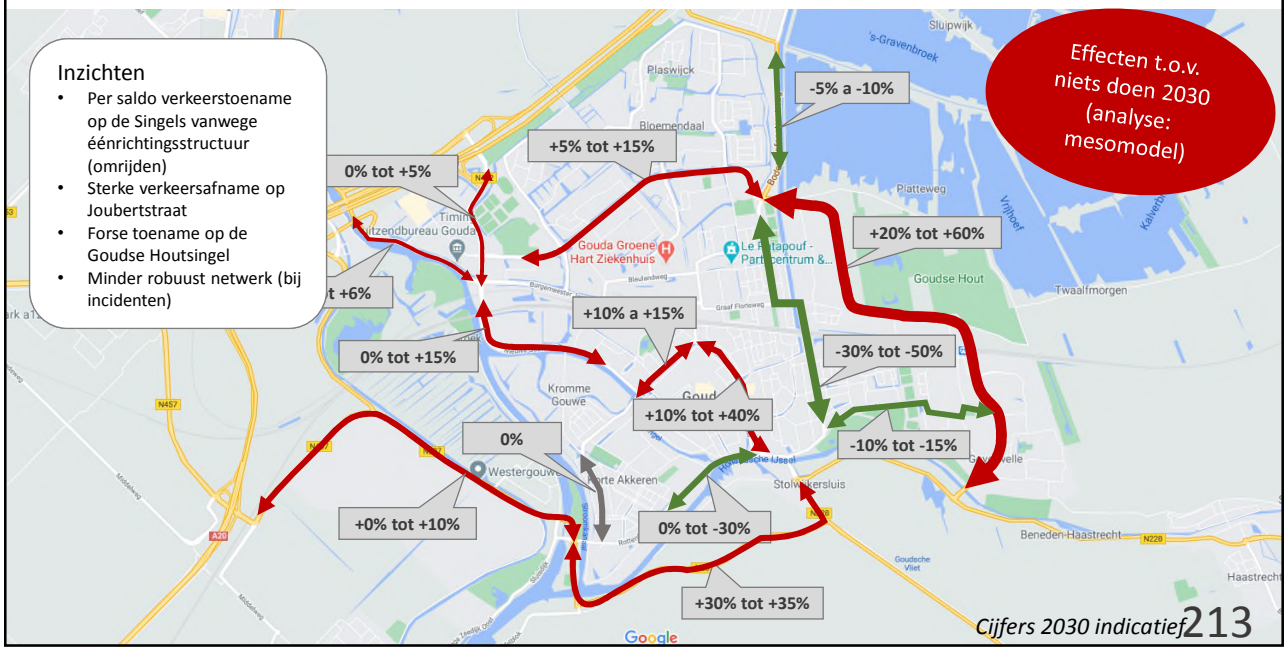
211

Verkeerseffecten variant 3d: Grote centrumring



212

Verkeerseffecten variant 3d: Grote centrumring



213

Éénrichtingscarré Joubertstraat - Sportlaan

Ingebracht door Jaap Rijnsburger

Vergt complexe wijkmaatregelen (anti-sluip), spanning met ruimtelijke continuïteit Joubertstraat





214

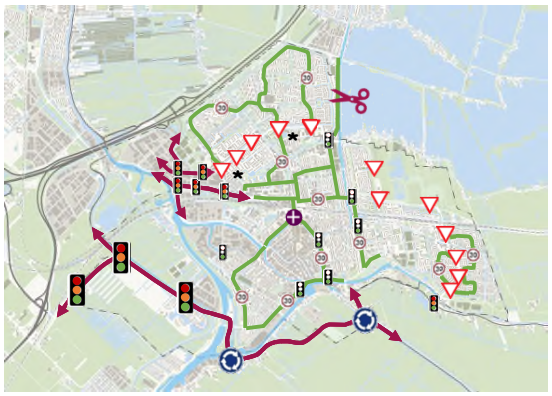
214

Nieuwe variant met knip Bodegraafsestraatweg

Ingebracht door Henk de Vos

Variant 3e "Knip Bodegraafsestraatweg nd"

- Variant 2 aangevuld met
- Knip Bodegraafsestraatweg (ten noorden van Burg. van Reenensingel)



Effecten:

- Verschuiving van grote verkeersstroom van Bodegraafsestraatweg naar Goudse Poort
- Onvoldoende capaciteit -> 'grid-lock' (netwerk loopt vast)



Knip Bodegraafsestraatweg-noord niet reëel

215

215

Westergouwe

Projectorganisatie Westergouwe: interne structuur

VCP: externe structuur, aanhaking met rest Gouda



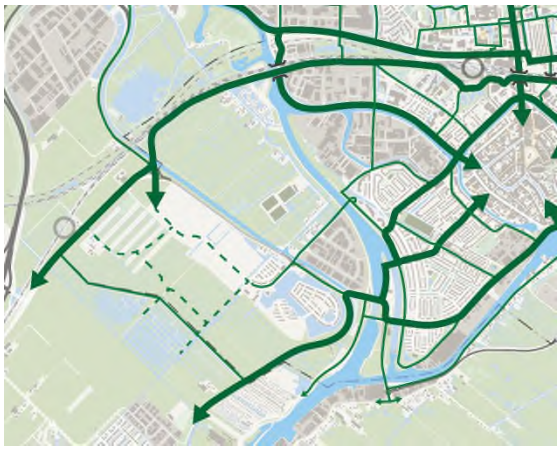
216

216

Verbindingen Westergouwe - Gouda

Verzoek/vraag vorige sessie Maurice Simons & Wim van der Hoeven

Ambitie: nieuwe fietsverbinding over de Gouwe



Ambitie: doortrekken stadslijn en op lange termijn station Gouweknoop (nb. Prorail en Ministerie achten Gouweknoop niet kansrijk)



217

217

Mogelijke fietsbruggen over de Gouwe

Studie samen met provincie (subsidieverlener)

Twee mogelijke alternatieven



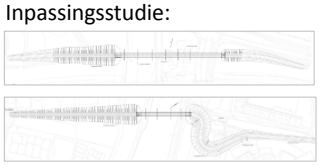
Spoorbrugtracé



Mallemolentracé



Inpassingsstudie:



218

218

Voorrangsplein Burg. van Reenensingel



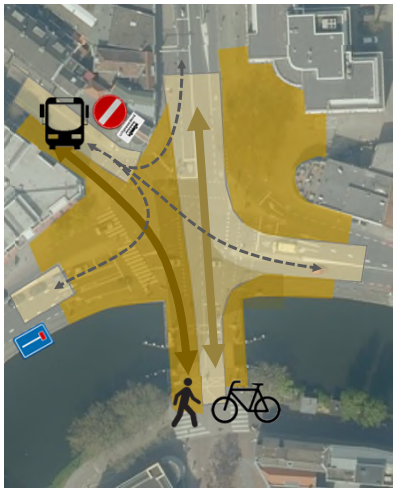


219

219

Versimpelen Kleiwegplein









220

220

Versimpelen Kleiwegplein





221

221

Éénrichtingscarré Thorbeckelaan & Graaf Florisweg

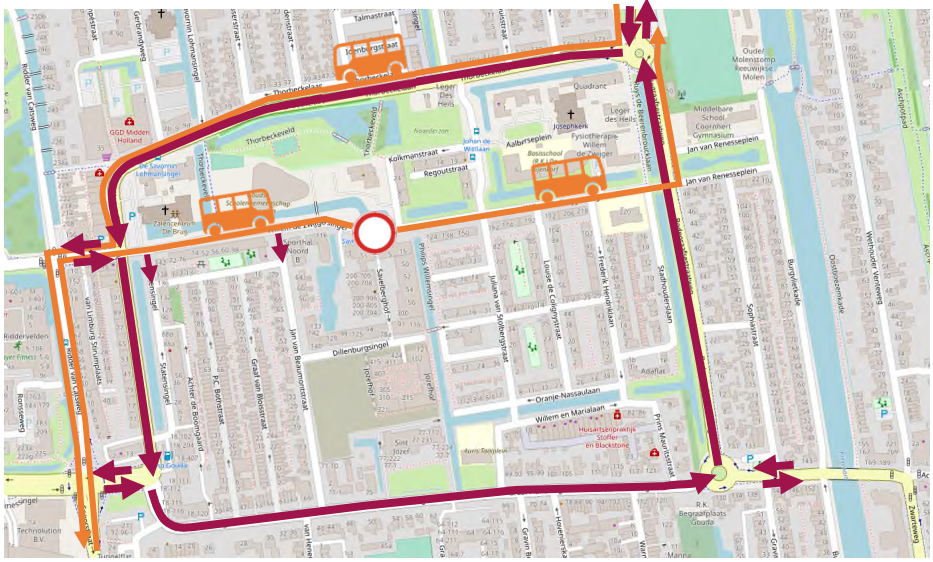




222

222

Éénrichtingscarré Thorbeckelaan & Graaf Florisweg



223

223

Aantrekkelijke verblijfsruimte Nieuwe Veerstal


Huidige inrichting


Mogelijk toekomstige inrichting

224

224

Temperen autoverkeer Bodegraafsestraatweg



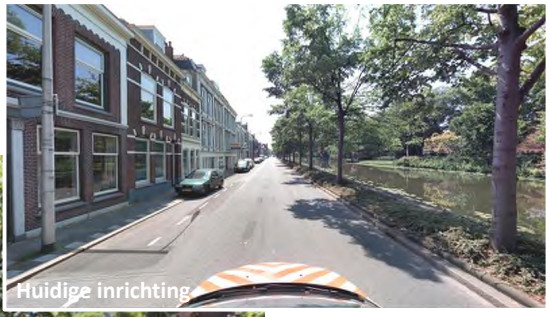


225

225

Aantrekkelijke en leefbare Singels





226

226

Door de oogharen kijkend ri. synthesemodel autoverkeer

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

227

227

Volgende keer…

Volgende sessie in januari…

- Visie/reflectie DenkTank-leden op de koers voor het VCP
  - Welke ingrediënten mist u nog bij de tussenstand van het VCP? Wenselijke maatregelen? Wat vindt u het meest sterk qua maatregelen?
  - Per persoon 4 minuten spreektijd t.b.v. reflectie
  - Eventueel ondersteund met een sprekend beeld, foto of kaart, voorbeeld van elders?
  - Geef uw adres op om een A3-kaart van Gouda thuis te ontvangen per post om uw visie op neer te zetten (uiterlijk morgen per email naar: mdbaat@goudappel.nl)

Daarna…

- Opbouw Synthesemodel
- Richting maatregelenpakket

228

228

In nieuwe jaar: ri. uitvoeringsprogramma synthesevariant

- Gefaseerde aanpak en specificatie van projecten
- Verschillende soorten maatregelen:
  - **Fiets- & voetgangersprojecten**
    o.a. opwaarderen bestaande fiets- en voetpaden, aanleggen ontbrekende schakels (bv. loop- en fietsbruggen)
  - **Verkeersveiligheid & oversteekbaarheid**
    o.a. kruispuntvorm, oversteekvoorzieningen, schoolzones, , instelling verkeerslichten
  - **Herinrichtings- & leefbaarheidsprojecten**
    o.a. nieuw wegprofiel, het nieuwe 30, verbeteren ruimtelijke kwaliteit
  - **OV-maatregelen**
    o.a. verleggen van busroutes, verplaatsen bushaltes
  - **Verkeersdoorstromingsmaatregelen**
    o.a. instelling verkeerslichten, kruispuntvorm, kruispuntcapaciteit
  - **Verkeerscirculatiemaatregelen**
    o.a. Kleiwegplein, éénrichtingsverkeer, knip, instelling verkeerslichten



229

229

Goede kerstdagen en tot ziens in 2021



230

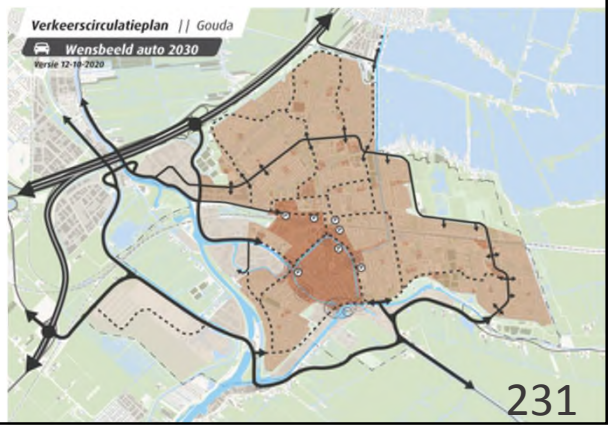
230

Eerdere rekenvarianten met maatregelpakketten

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

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

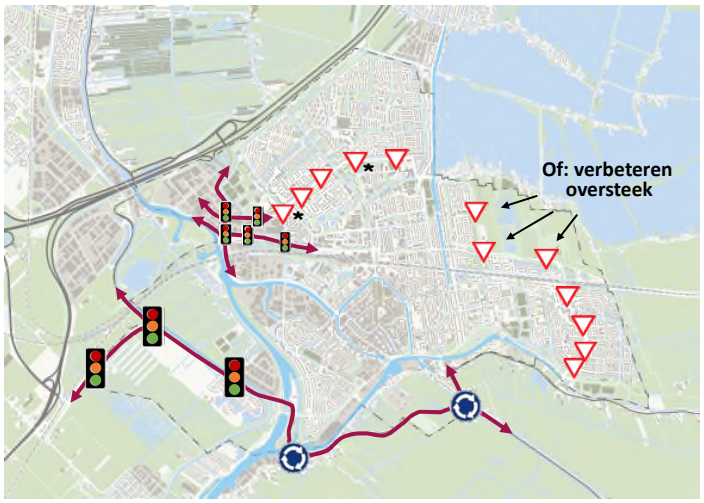
Variant 3 "Sectorenmodel"
- Variant 2 aangevuld met:
- Dwingende herroutering autoverkeer (Graaf Florisweg – Thorbeckelaan, Nieuwe Veerstal, Fluweleninsgel, Joubertstraat)



231

231

Variant 1. Randwegen op Orde





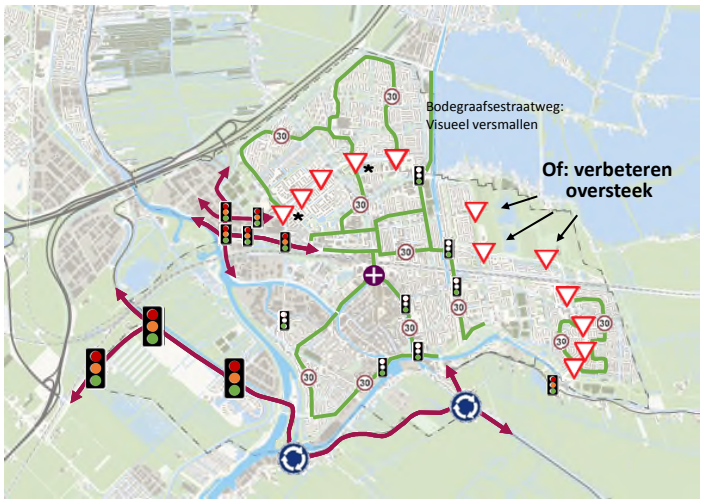




232

232

Variant 2. Doorwaadbare stad

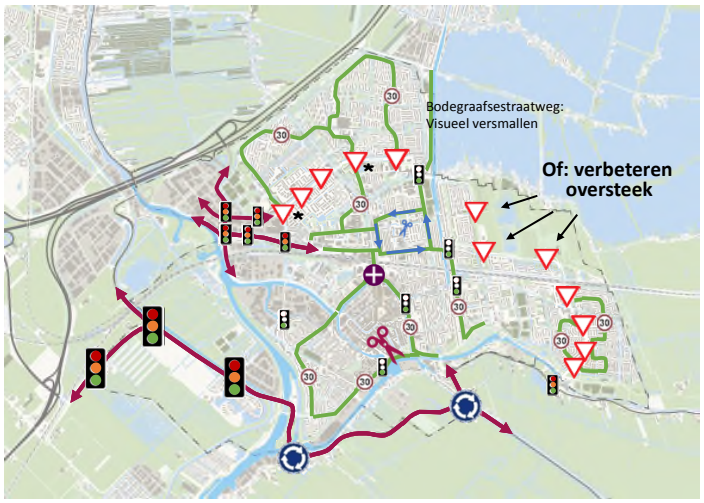




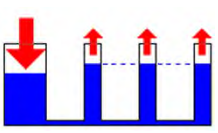
233

233

Variant 3a. Sectorenmodel (twee smaken)



Let op: mogelijk waterbedeffect én 'verdampend autoverkeer'-effect

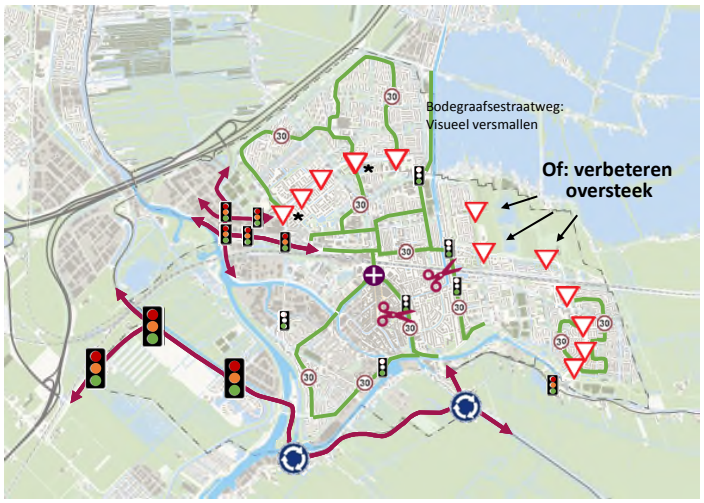




234

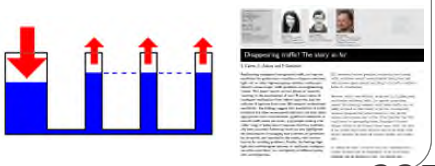
234

Variant 3b. Alternatief sectorenmodel





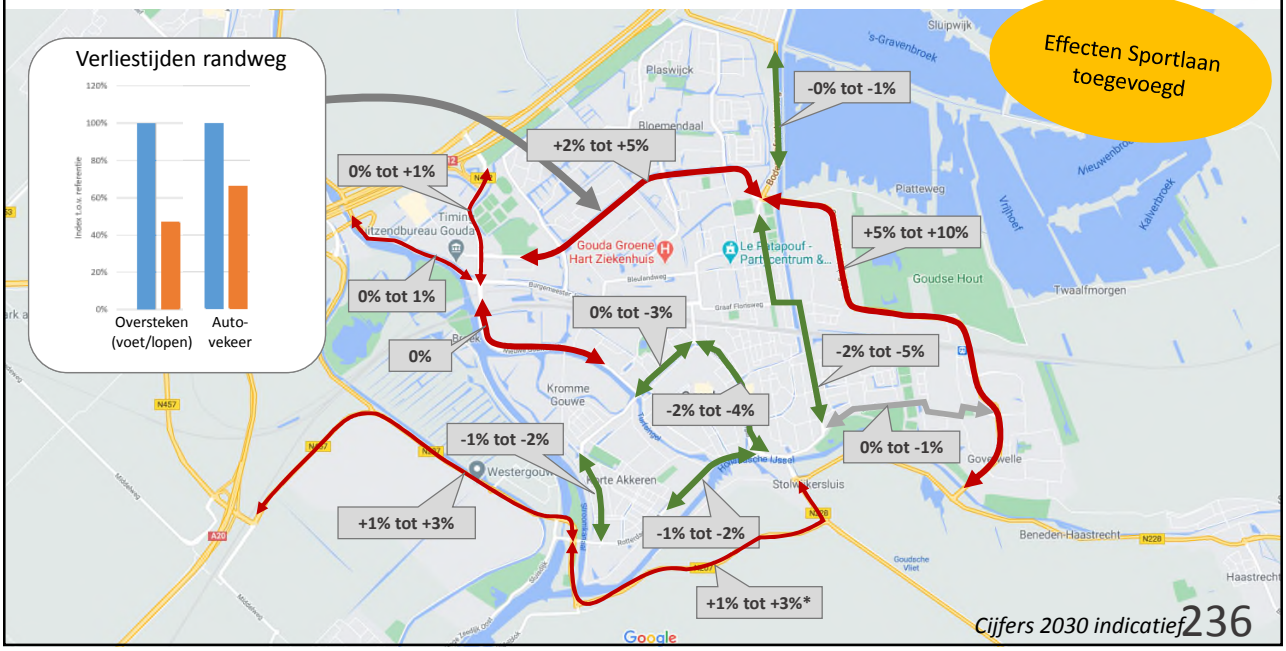
Let op: mogelijk waterbedeffect én 'verdampend autoverkeer'-effect



235

235

Verkeerseffecten variant 1: Pull – Randwegen op orde

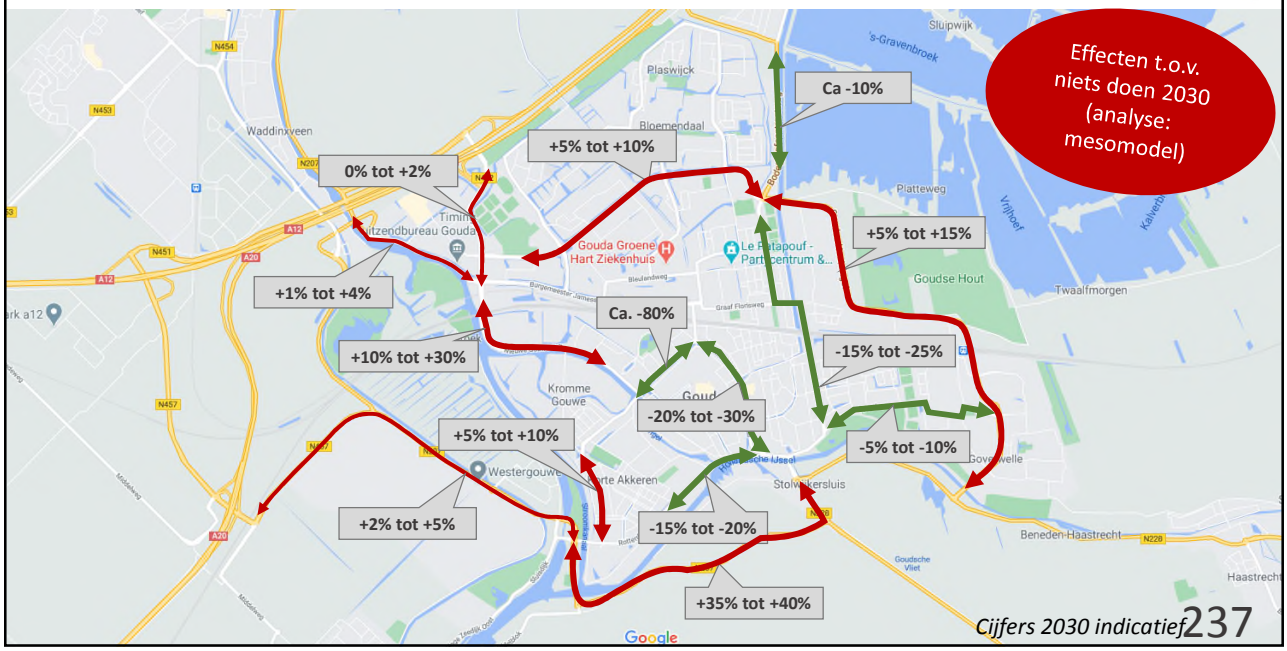


Cijfers 2030 indicatief

236

236

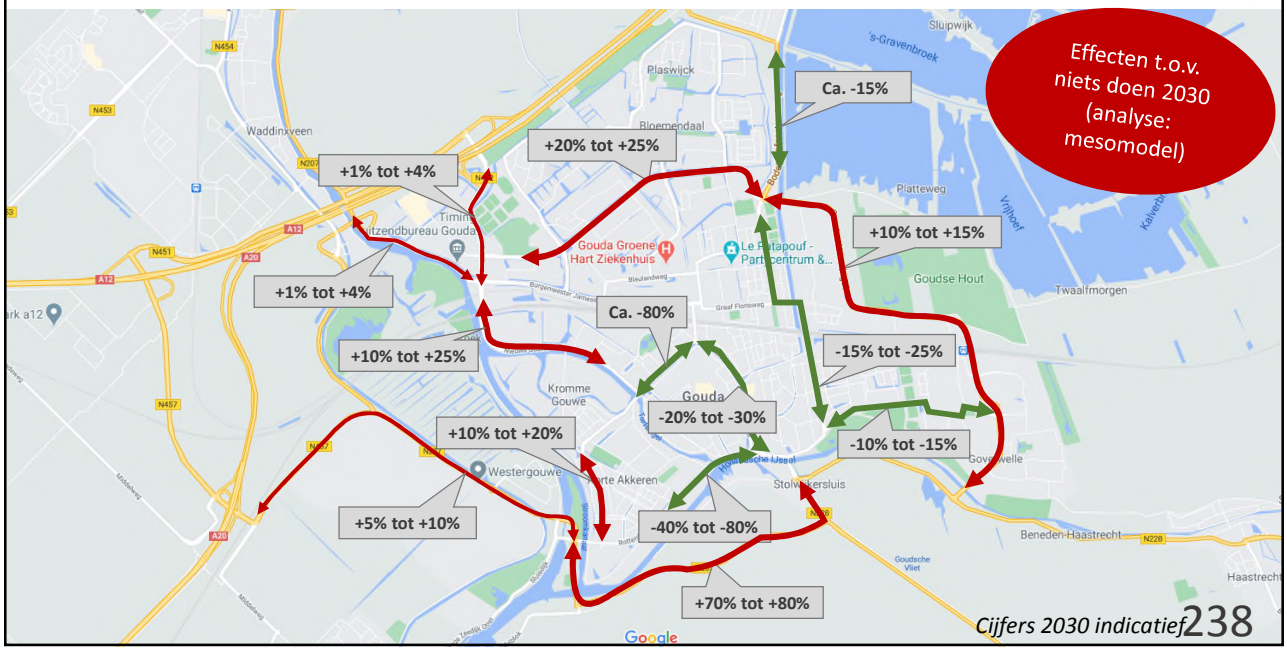
Verkeerseffecten variant 2: Doorwaadbare stad



237

237

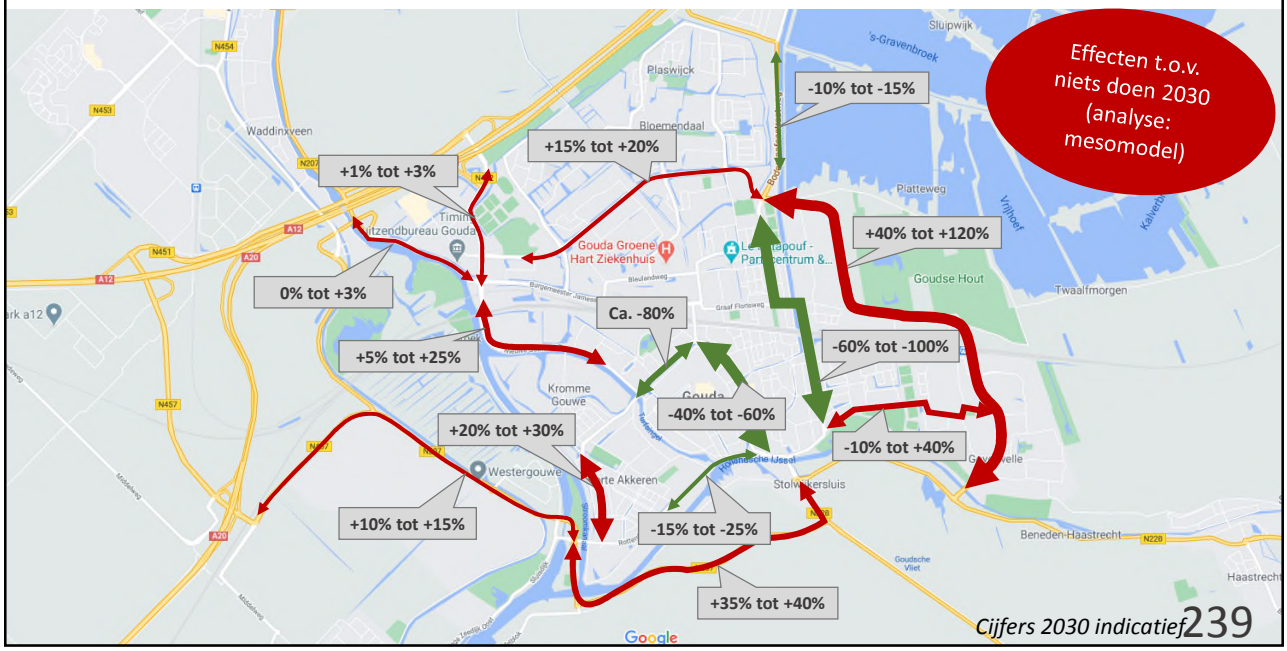
Verkeerseffecten variant 3a: Sectorenmodel



238

238

Verkeerseffecten variant 3b: sectorenmodel versie 2



239

Einde presentatie

240



241

Mijn verkeerscirculatieplan

vrij naar een gedicht van Hendrik Marsman uit 1936,
door lid van het denkteam Hans du Pré

‘Denkend aan Gouda zie ik auto’s
met 30 kilometer door een doorwaadbare stad gaan,

duidelijk gehint door de streetprint
bij voorrangspleinen en oversteekplateau's stil staan.

en in deze geweldige stad wordt het lopen en fietsen steeds
meer gestimuleerd,

met bruggen bij Koepoort, Karnemelksloot, Goudasfalt en
Visbanken, die de stad nog ontbeert.

Het robuuste netwerk van randwegen brengt de auto overal,
de roep om doorstroming gehoord,

maar de kwaliteitsslag op Kleiweg- en Veerstalplein
wordt door een ieder het meest bekoord.’

242

242

Oogst inbreng Denktank-leden

- Breed draagvlak voor 'Randwegen op orde', 'Doorwaadbare Stad'-principe, een autoluwe Nieuwe Veerstal, éénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg, en meer ruimte voor fietsers
- Autoluwe binnenstad breed gedragen, maar wel goede parkeeralternatieven
- Zorgen over bereikbaarheid bij aanpassing Kleiwegplein (Nieuwe Park & Kadebuurt)
- Effecten op de Bodegraafsestraatweg nog onvoldoende bevonden, en wisselende meningen over een doorsteek Plaswijckweg (scherp voor én tegen)
- Aandacht/zorgen voor financiën en kosten (ook gezien evt. corona bezuinigingen)
- Beperkt draagvlak voor knips op binnenstadssingels en/of Joubertstraat
- Eenrichtingscarré Sportlaan – Joubertstraat niet gewenst door de meesten
- Breed aandacht voor veilige fietsroutes en aantakking Westergouwe bij de stad
- Bewonersparkeren aan randen binnenstad (organisch model)
- Spreiden van druk binnenstad over noord – en zuid, activeren van zuidkant door Nieuwe Veerstal
- Enkele nieuwe / aanvullende maatregelen / ideeën / onderzoeken geopperd

243

Randweg – ideeën

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

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



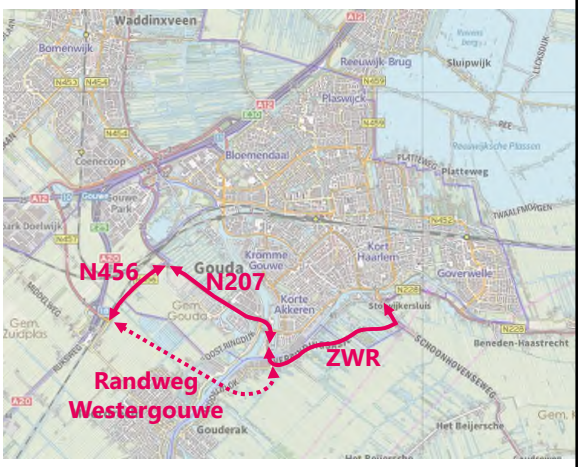
In groen: Natuur Netwerk Nederland, deels behorend tot Natura 2000

244

Randweg - ideeën

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

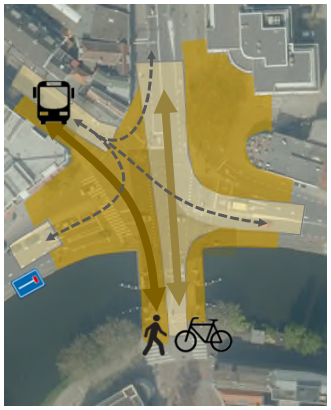
- N456, N207 en ZWR naar 2x2 (i.p.v. 2x1)
  - Reeds besloten voor realisatie kruispunten Westergouwe (momentum & afspraken)
  - Onderzoek toont aan dat aanpassing kruispunten voor voldoende capaciteit zorgt in 2030
  - N456 (deels) voorbereid op 2x2
  - Lobby voor rotondes Westergouwe bij PZH
- Zuidelijke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



245

Bereikbaarheid bij aanpassing Kleiwegplein





246

Toelichting op diverse maatregelen

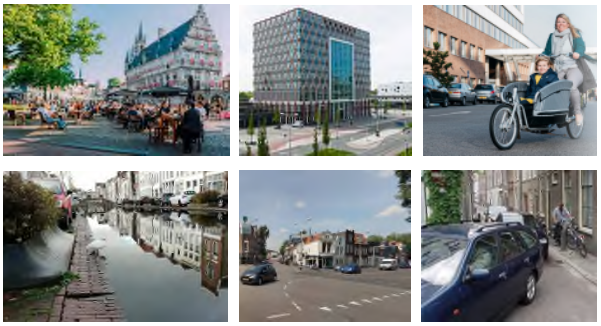
- Loopbruggen Burgemeester Jamessingel
  - Ontvlechten / ongelijkvloers past niet in stedelijke omgeving
  - Gelijkvloerse oversteek veilig mogelijk, Jamessingel lokaal 30 km/u
- Weren doorgaand verkeer met camera's
  - Juridisch niet mogelijk zonder fysieke knip, bij fysieke knip verkeerseffecten elders
  - Openbaar Ministerie is kritisch
- Vrachtwagenroutes / vrachtverboden
  - Nadere uitwerkingsopgave als vervolg VCP
  - Hoofdroutes grote voertuigen is regionaal vastgesteld beleid
- Busbaan Westergouwe – Station
  - Inpasbaarheid en kosten
  - Geen draagvlak bij PZH
- Bezoekersparkeren op afstand (P+R)
  - Niet reëel, past niet bij maat Gouda, OV lastig te organiseren
  - Nieuwe Markt en Klein Amerika blijven essentieel voor bezoekers binnenstad
- Bewonersparkeren binnenstad
  - Beter benutten bestaande p-locaties (Bolwerk)
  - Zuidkant / Goudasfalt potentiële parkeerlocatie op lange termijn (incl. campers)
- Doorsteek Plaswijckweg
  - Ongewenste verkeerstoenames door Plaswijck
  - Verdubbeling verkeer bij schoolzones

247

248

Ontwikkeling Gouda vraagt om mobiliteitskeuzes

- Prachtige compacte stad met historische binnenstad
- Gestage groei naar 80.000 inwoners, groei bedrijven en bezoekers
- Nieuwe keuzes in mobiliteitsbeleid:
  - 'Het nieuwe 30'
  - Duurzaamheid en gezondheid
  - Economische ontwikkeling
  - Concrete knelpunten oplossen

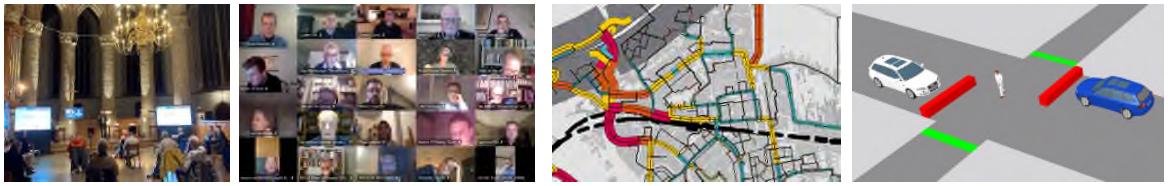


249

Vertrekken vanuit een stevige basis

- Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026:
  o.a. betere balans leefbaarheid-bereikbaarheid
- Nauwkeurige cijfermatige onderbouwing
  met verkeersmodellen en tellingen
- Afstemming met belanghebbenden:
  Denktank en Gouda Onderneemt
- Participatieperiode voorjaar





250

Mobiliteit dient hogere doelen



Verbeteren leefbaarheid en gezondheid
- Verminderen doorgaand verkeer singels
- Verminderen doorgaand verkeer woonstraten
- Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting
- Verbeteren verkeersveiligheid

Aantrekkelijkheid binnenstad (ruimtelijke kwaliteit)
- Verminderen verkeersdruk binnenstad en woonstraten (autoluwe binnenstad)
- Meer groen en verblijfsruimte

Stimuleren duurzame mobiliteit
- Stimuleren fietsgebruik
- Verduurzamen wagenpark (laadinfrastructuur)
- Stimuleren OV

Verbeteren economische bereikbaarheid
- Doorstroming hoofdroutes
- Bereikbaarheid parkeerlocaties / binnenstad (bevoorrading)
- Bereikbaarheid bedrijventerrein (vrachtverkeer)
- Robuustheid netwerk
- Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit

Toekomstbestendig en haalbaar
- Investeringskosten
- Maatschappelijk draagvlak
- Faseerbaarheid en adaptiviteit

51

251

Mobiliteit en economie: verschillende behoeften

- Maak-, reparatie- en vervoersbedrijvigheid (industrie, autobedrijven, groothandel, nabij snelwegen): auto / vracht
- Zakelijke dienstverlening (hoogopgeleide forensen): naast auto accent ri. OV en fiets fietsbereikbaarheid
- Creatieve kennisbedrijven, retail, leisure: stimulerende en aantrekkelijke verblijfskwaliteit, loop- en fietskwaliteit.









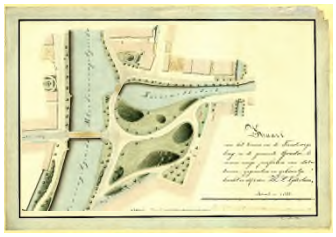
252

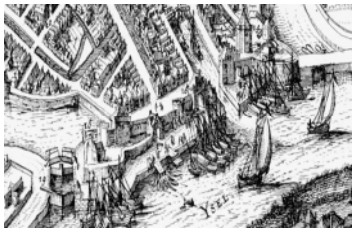
Herstellen kwaliteit van historische plekken

- Toekomst van Gouda is geworteld in het verleden
- Nieuwe Veerstal
- Kleiwegplein
- Singels
- Economische potentie!





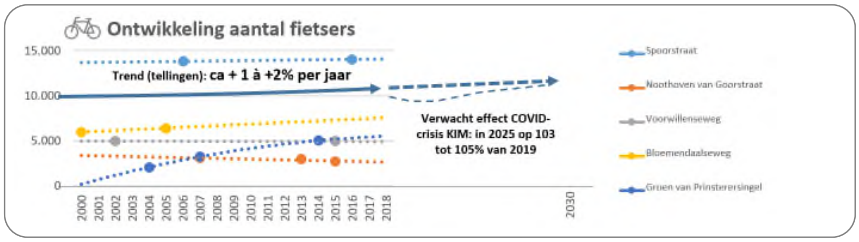


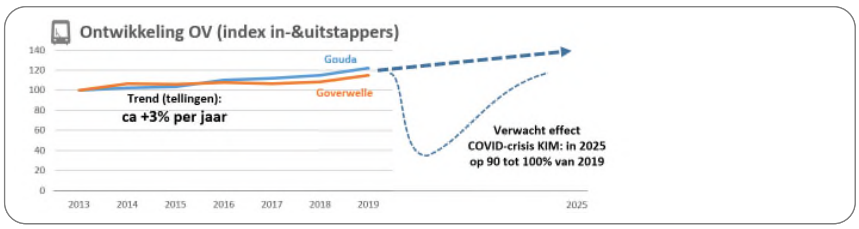




253

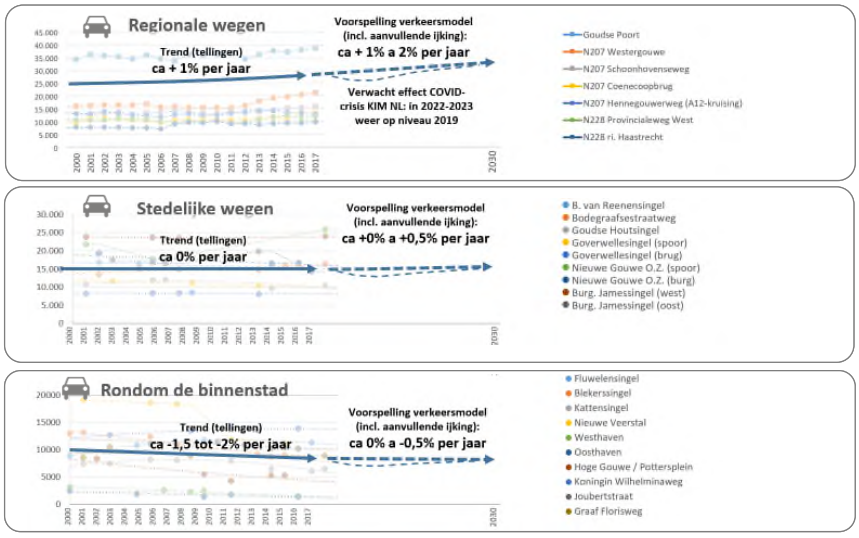
Grip op ontwikkeling van verkeersstromen





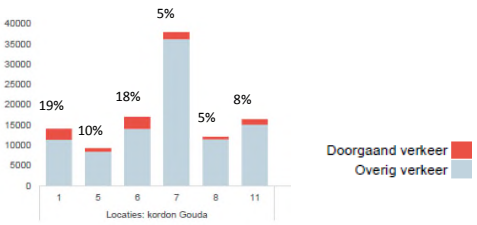
254

Grip op ontwikkeling van verkeersstromen

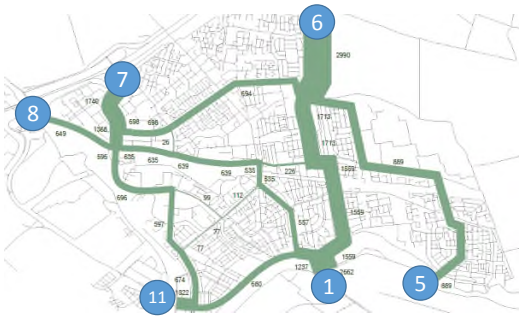


Aandacht voor doorgaand verkeer door Gouda

- Kentekenonderzoek uit 2018
- Sluiproutes door regionaal doorgaand verkeer
- Vooral route Jouberstraat-Bodegraafsestraatweg aandachtspunt (ca 10-20% = doorgaand verkeer)



Regionaal doorgaand verkeer per toegangsweg



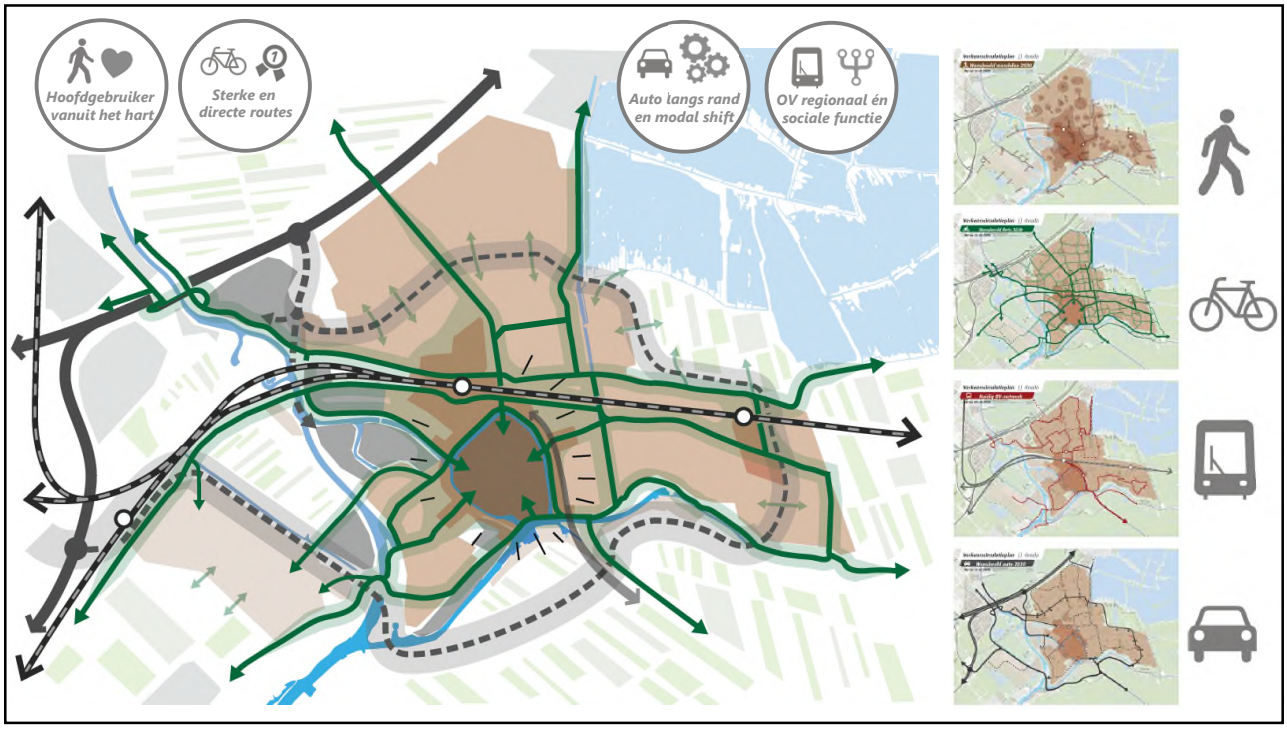
Sluiproutes door de stad

Oogst Denktank: conclusies op hoofdlijnen

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

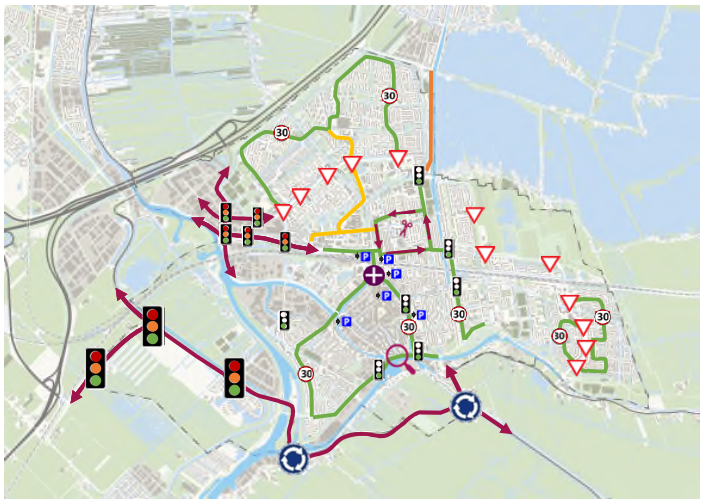
donderdag 4 maart 2021 257

257



258

Oogst



Maatregelen:

- Realisatie kruispunten verkeerslichten N207 Westergouwe (cf. studie Westergouwe)
- Capaciteitsvergroting rotondes N207 Zuidwestelijke Randweg
- Aanpassing kruispunten Spoorzone (cf. studie Spoorzone)
- Ombouw verkeerslichten naar voorrangspleinen (evt. uitgevoerd met doseerlichten, Goudse Houtsingel: verbeteren oversteekbaarheid ook optie)
- Herinrichten en verluwen naar 30 km/u
- Temperen Bodegraafsestraatweg (visueel versmallen & plateaus)
- Mogelijk op termijn 30 km/u (nader te bepalen)
- Aanpassen VRI's: meer prio voetgangers/fietsers
- Aanpassen kruispunt Kleiwegplein (loskoppelen Kattensingel)
- Pilot verkeersluwe Nieuwe Veerstal
- Dynamisch parkeerverwijssysteem (beter benutten restcapaciteit)
- Diverse maatregelen fiets, schoolzones, verkeersveiligheid

*haalbaarheid van voorrangsplein op deze locaties nog nader onderzoeken

259

1. Verbeteren Zuidwestelijke Randweg-N207

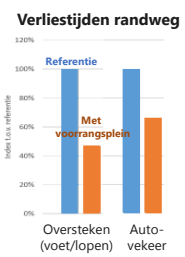
- Belangrijke regionale randweg, oorspronkelijk bedoeld om Gouda te ontlasten van doorgaand autoverkeer
- Nu al wachtrijvorming in spitsen
- Verbeteringen: bestaande knelpunten oplossen én opvangen extra doorgaand autoverkeer
- Aanpassen kruispunten



260

2. Stadsboulevard Van Reenensingel-Goverwellesingel

- Belangrijke stedelijke randweg
- Betere oversteekbaarheid én betere doorstroming met voorrangspleinen
- Eén rijstrook per richting, oversteeklicht
- Minder asfalt, meer groen
- Langzaam rijden gaat sneller
- VRI's Goudse Poort (verkeersmanagement)











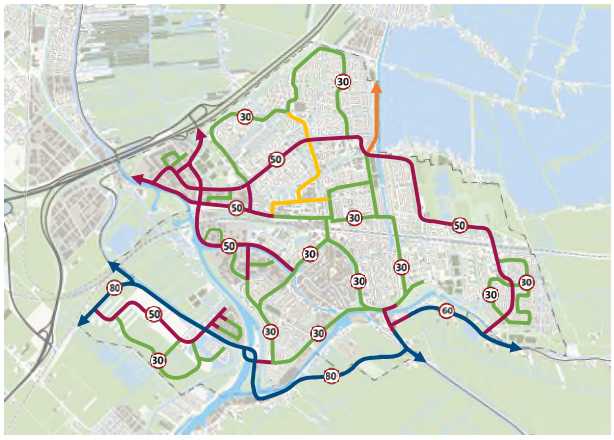
261

3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

- Conform besluit Tweede Kamer: 30 km/u als standaard, 50 als uitzondering
- Verkeersveiligheid, leefbaarheid, modal shift
- Andere inrichting met meer ruimte voor fietsers en wandelaars, oversteekplateaus
- Meer oversteektijd bij verkeerslichten







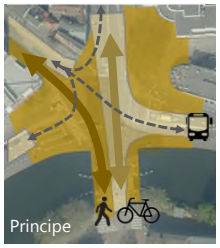
262

4. Vereenvoudigen Kleiwegplein

- Strategische historische binnenstadsentree (noord)
- Wandelen, fietsen, OV, auto
- Versmallen, versimpelen, geen verkeerslichten
- Minder asfalt, meer verblijfskwaliteit en groen
- Loskoppelen autoverkeer Kattensingel (wel OV)


Voorbeeld Sneek voor


Voorbeeld Sneek na


Principe


Situatie straks


Voorbeeld Utrecht

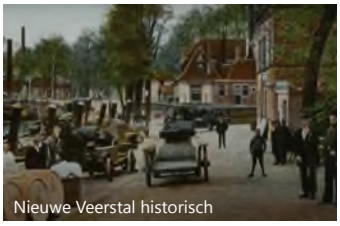

Voorbeeld Utrecht

263

5. Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal

- Strategische historische binnenstadsentrée (zuid)
- 'Breng Gouda weer aan de Hollandsche IJssel!'
- Shared space met ruimte voor wandelen en fietsen, meer ruimte voor winkelen, recreatie, toerisme
- Randvoorwaarde: goed functionerende ZW Randweg: eerst pilot op rustige uren (monitoren verkeerseffect)




Nieuwe Veerstal historisch


Situatie nu


Situatie straks

264

6. Verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

- Historische binnenstadssingel
- 30 km/u, ruime fietsstroken, meer ruimte voor wandelen, minder autoverkeer
- Autoparkeren verschuiven naar Klein Amerika
- R-Net bussen blijven rijden
- Terughoudendheid met drempels i.v.m. trillingen en discomfort busreizigers







265

7. Verbeteren Bodegraafsestraatweg

- Lokale verbinding Reeuwijk-Gouda, maar ook veel doorgaand autoverkeer
- Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen
- Nog te druk voor 30 km/u, maar wel lagere snelheden, beaccentueren woonfunctie, betere oversteekbaarheid, meer oversteken en betere instelling verkeerslichten voor oversteken, veilige oversteekplateaus met streetprint, visuele versmalling van rijbaan







266

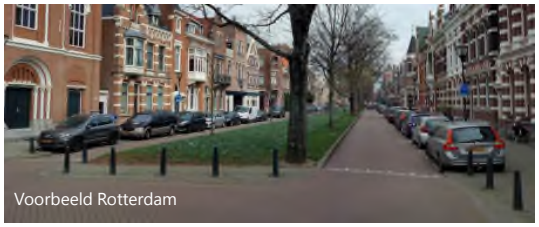
8. Verbeteren Joubertstraat-Zwarteweg

- Nu nog veel doorgaand autoverkeer
- Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen (stadsboulevard, éénrichtingscarré)
- 30 km/u, veilige oversteekplateaus, gelijkwaardige kruispunten, betere instelling van verkeerslichten voor oversteken



Voorbeeld Utrecht


Situatie nu


Voorbeeld Rotterdam

267

9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg

- Eénrichtingsverkeer voor auto's op
  - Thorbeckelaan
  - Statensingel
  - Bodegraafsestraatweg (deels)
- 30 km/u met vrij liggende (veilige en comfortabele) fietspaden
- Afname van doorgaand autoverkeer op as Joubertstraat- Bodegraafsestraatweg
- Behoud van autobereikbaarheid van de wijk
- Binnenstad blijft goed bereikbaar vanuit Reeuwijk (niet tot nauwelijks omrijdafstand)


Voorbeeld Doorn


Situatie straks

Situatie nu

268

10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

- Verkeerscirculatieplan geeft kaders mee voor Binnenstadsvisie (integraal, samen met o.a. bewoners, ondernemers, cultuursector):
  - Aantrekkelijke verblijfsruimte met klimaatadaptief groen
  - Voetganger op 1, woonerf-achtige inrichting van straten
  - Nieuwe aantrekkelijke loopverbindingen, zoals brug Klein Amerika
  - Zuidzijde binnenstad nieuw leven inblazen
  - Zero-emissie stadslogistiek









Verdieping: Parkeersituatie binnenstad

- Kans: beter benutten bestaande parkeervoorzieningen
- Bolwerk hele week ca 160 plaatsen restcapaciteit: beter benutten voor bewonersparkeren binnenstad (organisch straatparkeren verlagen; nieuwe bewoners vergunning garages/terreinen)
- Stationsgarage en Vossenburchkade: vooral weekend ca 350 plaatsen restcapaciteit: dynamische parkeerinfo, aantrekkelijke looproutes
- Leidt tot ca. 100-150 minder straatparkeerplaatsen (8%-12%, oftewel ca 2.000 m2 vrij voor andere functies)
- Ca 10% minder zoekverkeer van/in binnenstad
- Monitoring parkeerdruk -> onderzoek nieuwe p-locatie (zuid)

Parkeerdruk huidige situatie

sector	naam	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Centrum	67%	88%	98%	86%	92%	81%
2	Schil oost	45%	69%	75%	54%	69%	63%
3	Schil noord	57%	72%	82%	57%	74%	79%
4	Parkeerterrein Klein Amerika	40%	68%	20%	90%	83%	34%
5	Parkeerterrein Schouwburgplein	50%	90%	25%	73%	88%	47%
6	Parkeerterrein Vossenburchkade	30%	73%	10%	43%	93%	10%
	Parkeergarage Bolwerk	15%	30%	3%	50%	40%	20%
	Parkeergarage Nieuwe Markt	70%	73%	9%	100%	55%	21%
	Parkeergarage Station	100%	50%	10%	40%	45%	43%

Parkeertool: inzicht in toekomstige parkeersituaties



Hotspots binnenstad



Hotspots: groen, ruimtelijke kwaliteit, minder autoparkeren, verblijfsruimte, horeca, winkeluitstalling

Voorwaarde:
- Goede parkeeralternatieven
- Afname straatvergunningen binnenstad

271

Overige maatregelen

- Fietsmaatregelen
- Schoolzones
- Lokale verkeersveiligheidsprojecten
- Voetgangersverbindingen
- Duurzaam veilig inrichten van 30 km/u-wegen
  - Werk met werk maken
- VCP geeft kaders mee voor structuur op gehele stad
  - Binnen wijkplannen nadere uitwering en eventuele verkeersmaatregelen binnen de wijken
  - Bv. bij ophoogwerkzaamheden of rioolvervanging zoals in Kadebuurt en Kort Haarlem Zuid
- Zero-emissie Stadslogistiek binnenstad (collegebesluit, april besluitvorming raad)
- …

272

Cijfermatige onderbouwing

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

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

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

Cijfermatige onderbouwing

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

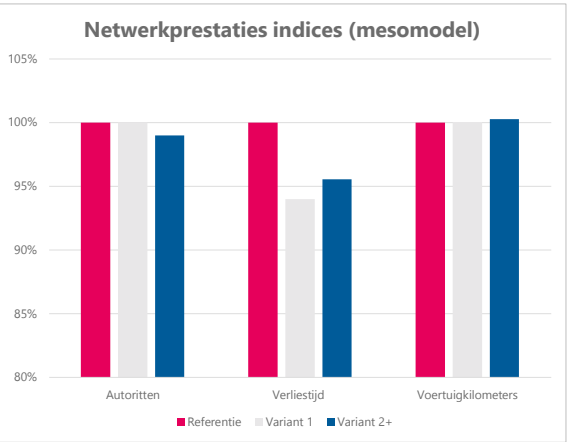
- Variant 1: Opwaarderen randwegen
- Variant 2: Concept synthesevariant VCP 'doorwaadbare stad'
- Variant 3: 'breed sectorenmodel' is afgevallen
  (robuustheid wegennet bij incidenten, nadelen voor leefbaarhei
  en verkeersveiligheid rondom randwegen vanwege verdubbelin
  'organische modellen met sectoren'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

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

Dilemma (ri. gemeenteraad):
- Wens tot sterker sturen autoverkeer dan 'doorwaadbare stad'?
- Dan intelligente elektronische variant als randvoorwaarde (minimaliseren hinder bezoekers, leefbaarheid randwegen)
- Ruwe vormen nu operationeel (bv Delft)
- Camerahandhaving en (tijdelijke) elektronische ontheffingen van o.a. bewoners, bezoekers, bevoorrading)
- Nu technisch nog niet mogelijk (OM is kritisch op handhaving, gelijkheidsbeginsel)

Overall netwerkprestaties varianten

- Totale vertraging/wachttijd autoverkeer neemt af
- Verwachting modal shift naar fiets in variant 2, minder autoritten vooral rond binnenstad (conservatief rekenen vanwege robuustheid, in praktijk sterkere modal shift verwacht)
- Dankzij 'doorwaadbare stad' nemen voertuigkilometers beperkt toe



in Ref+ zijn de knelpunten op de N207 reeds aangepakt

275

Variant 1 'Randwegen op orde'



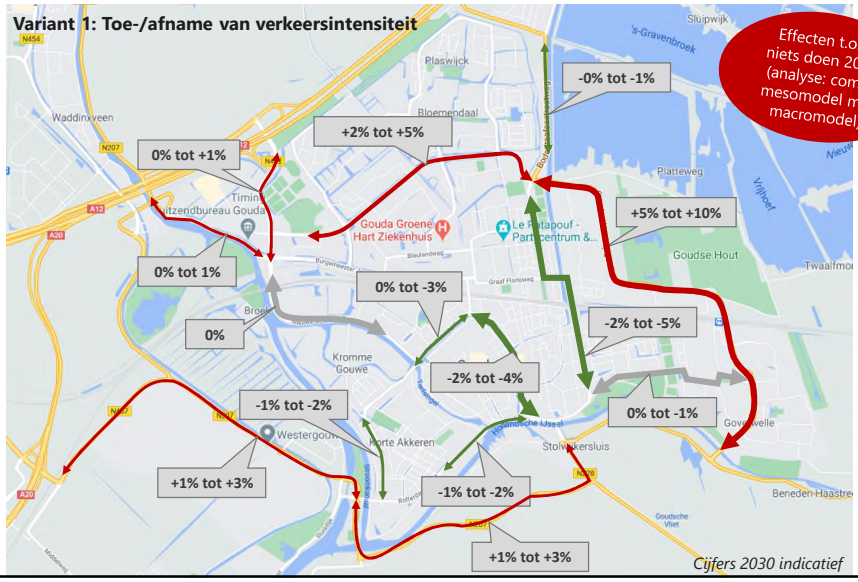
Maatregelen:

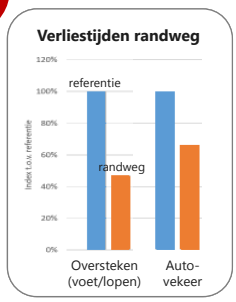
- Ombouw rotondes N207 naar verkeerslichten (cf. studie Westergouwe)
- Capaciteitsvergroting rotondes N207 Zuidwestelijke Randweg
- Aanpassing kruispunten Spoorzone (cf. studie Spoorzone)
- Ombouw verkeerslichten naar voorrangspleinen op de (evt. uitgevoerd met doseerlichten, Goudse Houtsingel verbeteren oversteken ook optie)

*haalbaarheid van voorrangsplein op deze locaties nog nader onderzoeken

276

Verkeerseffecten variant 1 'Randwegen op orde'

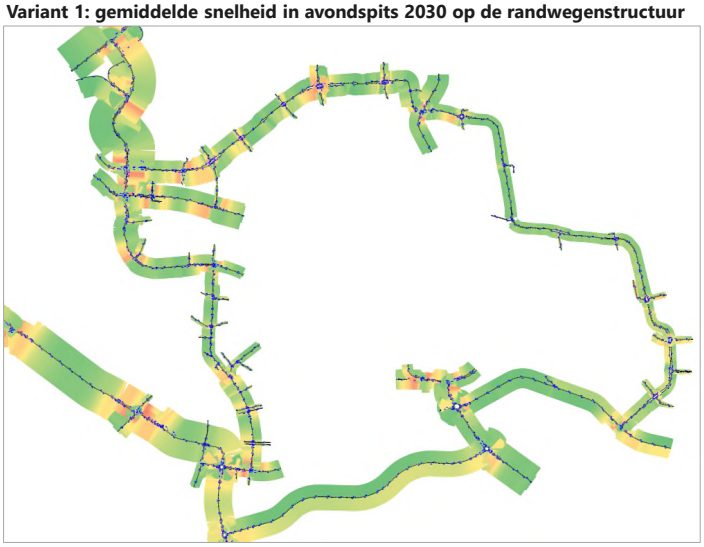




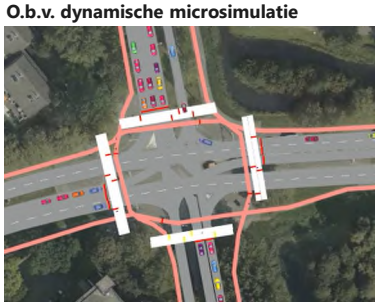
277

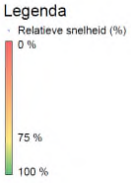
Doorstroming variant 1 'Randwegen op orde'

Variant 1: gemiddelde snelheid in avondspits 2030 op de randwegenstructuur



O.b.v. dynamische microsimulatie





278

Variant 1 niet voldoende

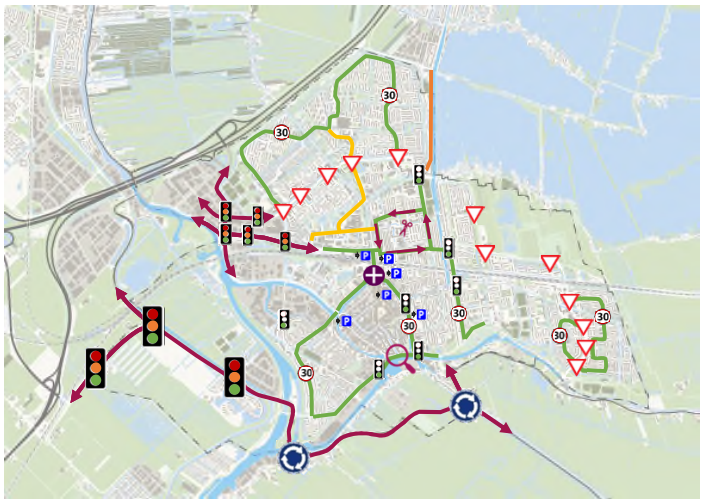
- Knelpunten op randwegen worden opgelost met extra restcapaciteit
- Echter, geen substantiële verkeersafname in woon- en wijkstraten
- Onvoldoende verbetering verkeersleefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid

Stadsweg 2x2:	35.000 mvt/etm
Stadsweg 2x1:	20.000 mvt/etm
Stadsstraat :	15.000 mvt/etm
Wijkstraat:	8.000 mvt/etm
Woonstraat:	6.000 mvt/etm
Verkeersgroei	> 30-40%: milieuknelpunt

Straat/weg	Referentie intensiteit 2030	Effect var 1 'Randweg'	Conclusie
Goudse Poort	47.500	0 tot +1%	geen effect
Goudse Houtsingel	10.000	+5% tot +10%	past binnen geluidsnorm en max. intensiteitsgrens 15k
N207 Westergouwe	25.000	+1% tot +3%	beperkt effect, N207 kan dit aan
N207 ZWR	16.500	+1% tot +3%	beperkt effect, N207 kan dit aan
Bodegraafsestraatweg-Noord	19.000	0 tot -1%	geen effect, max. 15.000 gewenst
Joubertstraat	10.500	-2% tot -5%	beperkt effect, ca. 25% reductie nodig
Koningin Wilhelminaweg	14.000	-1% tot -2%	beperkt effect, intensiteit/snelheid te hoog voor verkeersveiligheid
Fluwelen- en Blekerssingel	10.500	-2% tot -4%	beperkt effect, ca. 25% reductie nodig
Sportlaan	5.000	0 tot -1%	geen effect
Nieuwe Veerstal	13.750	-1% tot -2%	te druk voor herinrichting Veerstal (tenminste <8.000)

279

Variant 2 'Doorwaadbare stad'



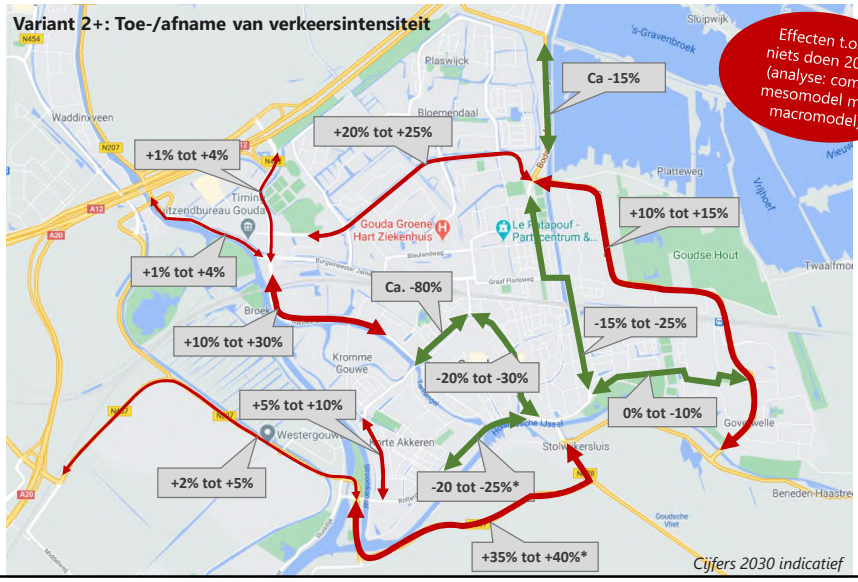
*haalbaarheid van voorrangsplein op deze locaties nog nader onderzoeken

Maatregelen:

- Realisatie kruispunten verkeerslichten N207 Westergouwe (cf. studie Westergouwe)
- Capaciteitsvergroting rotondes N207 Zuidwestelijke Randweg
- Aanpassing kruispunten Spoorzone (cf. studie Spoorzone)
- Ombouw verkeerslichten naar voorrangspleinen (evt. uitgevoerd met doseerlichten, Goudse Houtsingel: verbeteren oversteekbaarheid ook optie)
- Herinrichten en verluwen naar 30 km/u
- Temperen Bodegraafsestraatweg (visueel versmallen & plateaus)
- Mogelijk op termijn 30 km/u (nader te bepalen)
- Aanpassen VRI's: meer prio voetgangers/fietsers
- Aanpassen kruispunt Kleiwegplein (loskoppelen Kattensingel)
- Pilot verkeersluwe Nieuwe Veerstal
- Dynamisch parkeerverwijssysteem (beter benutten restcapaciteit)
- Diverse maatregelen fiets, schoolzones, verkeersveiligheid

280

Verkeerseffecten variant 2 'Doorwaadbare stad'



281

Variant 2 voldoet beter, met aandachtspunten

- Concept synthesevariant voldoet wel (bijna) overal
- Op potentiële knelpunten: monitoring en aanvullende maatregelen

Stadsweg 2x2:	35.000 mvt/etm
Stadsweg 2x1:	20.000 mvt/etm
Stadsstraat :	15.000 mvt/etm
Wijkstraat:	8.000 mvt/etm
Woonstraat:	6.000 mvt/etm
Verkeersgroei > 30-40%:	milieuknelpunt

Straat/weg	Referentie intensiteit 2030	Effect var 2+ Concept VCP	Conclusie
Goudse Poort	47.500	+1% tot +4%	geen effect
Goudse Houtsingel	10.000	+10% tot +15%	past binnen geluidsnorm en max. intensiteitsgrens 15k
N207 Westergouwe	25.000	+2% tot +5%	beperkt effect, N207 kan dit aan
N207 ZWR	16.500	+35% tot +40%	substantieel effect, N207 met opgewaardeerde rotondes kan dit aan
Bodegraafsestraatweg-Noord	19.000	Ca. -15%	Om en nabij 15k
Joubertstraat	10.500	-15% tot -25%	net wel/niet benodigde reductie
Koningin Wilhelminaweg	14.000	+5% tot '+10%	beperkt effect, aanvullende maatregelen nodig
Fluwelen- en Blekerssingel	10.500	-20% tot -30%	benodigde reductie wordt min of meer gehaald
Sportlaan	5.000	0% tot '-10%	geen of licht positief effect
Nieuwe Veerstal*	13.750	-20% tot -25%	herinrichting Veerstal tot op zekere hoogte mogelijk, nog niet <8k

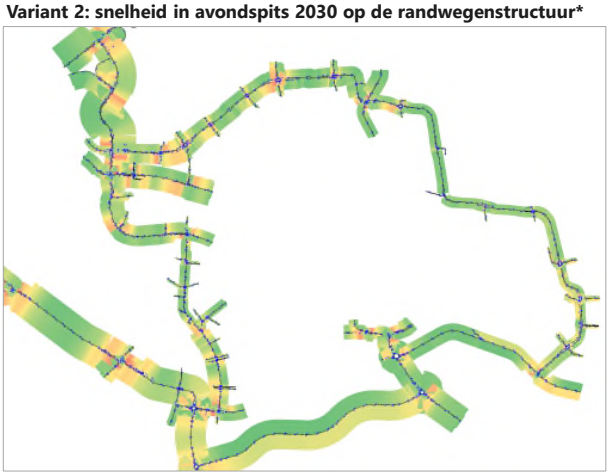
**effect zónder experiment/proef*

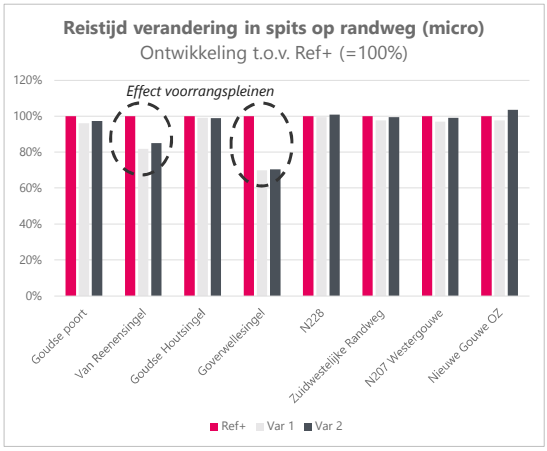
282

Doorstroming variant 2 'Doorwaadbare stad'

Concept!

Variant 2: snelheid in avondspits 2030 op de randwegenstructuur*





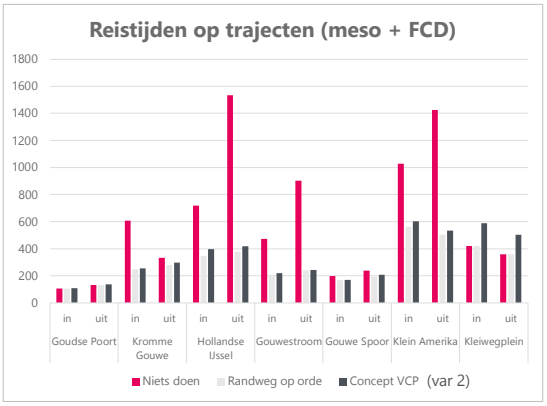
*effect zonder experiment/pilot Nieuwe Veerstal

*in Ref+ zijn de knelpunten op de N207 reeds aangepakt

283

Deur-deurreistijden variant 2 'Doorwaadbare stad'





Toetscriterium mobiliteitsplan:
Randwegen: max 50% hogere reistijd in spits dan daluren
Bedrijventerreinen: max 75% hogere reistijd in spits dan daluren

284

Deur-deurreistijden variant 2 'Doorwaadbare stad'

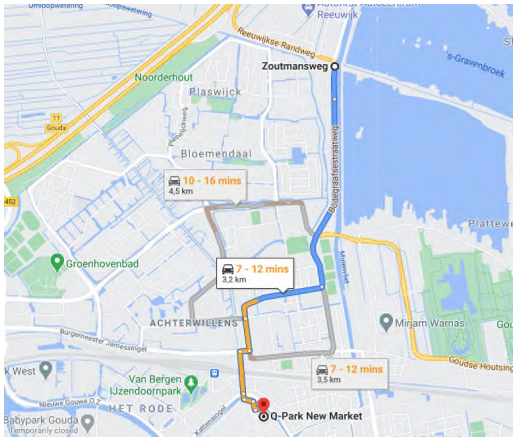
Traject		Reistijd in spitsen in sec.			Toets criterium			Beoordeling		
		Niets doen	Randweg op orde	Concept VCP	Reistijd Daluren huidig	Daluren + 50%	Daluren + 75%	Niets doen	Randweg op orde	Concept VCP
Goudse Poort	in	107	106	109	105	157	183	voldoet	voldoet	voldoet
	uit	133	133	137	120	180	210	voldoet	voldoet	voldoet
Kromme Gouwe	in	608	247	254	240	360	420	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	333	278	297	240	360	420	voldoet	voldoet	voldoet
Hollandse IJssel	in	719	348	397	360	540	630	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	1533	377	418	420	630	735	voldoet niet	voldoet	voldoet
Gouwestroom	in	473	206	220	180	270	315	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	902	241	243	240	360	420	voldoet niet	voldoet	voldoet
Gouwe Spoor	in	199	167	170	180	270	315	voldoet	voldoet	voldoet
	uit	238	194	208	180	270	315	voldoet	voldoet	voldoet
Klein Amerika	in	1027	562	601	660	990	1155	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	1424	503	533	660	990	1155	voldoet niet	voldoet	voldoet
Kleiwegplein	In	420	420	588	420	630	735	Nvt.	Nvt.	Nvt.
	uit	360	360	504	360	540	630	Nvt.	Nvt.	Nvt.

285

285

Voorbeeld 30km-effect: Reeuwijk -> Nieuwe Markt garage

Typische reistijd op een werkdag- en zaterdagmiddag (daluur)



- Huidige route gaat voor 95% over 50km/u-wegen.
- Typische reistijd ligt momenteel tussen 7 en 12 minuten
- Afstand bedraagt 3,2 kilometer
- Gemiddelde snelheid is 'slechts' 27 respectievelijk 16 km/u
- Relatief veel reistijd = wachttijd
- Als je overal 50 km/u kan rijden, dan kleine 4 minuten reistijd
- Totaal is dus 3 tot 8 minuten wachttijd/vertraging

- Reistijd in stedelijk gebied wordt vooral/grotendeels bepaald door wachttijd bij kruispunten
- Limiet aanpassen van 50 km/u naar 30 km/u heeft daarom maar beperkte invloed op de reistijd

286

286

Uitvoering & fasering

Meerjarenplan korte – middel – lange termijn

- Koppelen aan beheer- en onderhoudsprojecten
  (werk met werk maken)
- Gefaseerde uitrol van maatregelen:
  ook tijdens de invoering moet Gouda bereikbaar blijven
- Sturende maatregelen in samenhang met alternatieven (harde koppeling)

Monitoring en evaluatie

- Verkeerseffecten (intensiteiten, reistijden, aantal fietsers)
- Milieueffecten (luchtkwaliteit en geluidshinder)
- Economische effecten (koopstromen binnenstad en winkelcentra)

Planning proces

- Vandaag: presentatie concept synthesevariant

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

289

Toelichting op: koopstromenmodel

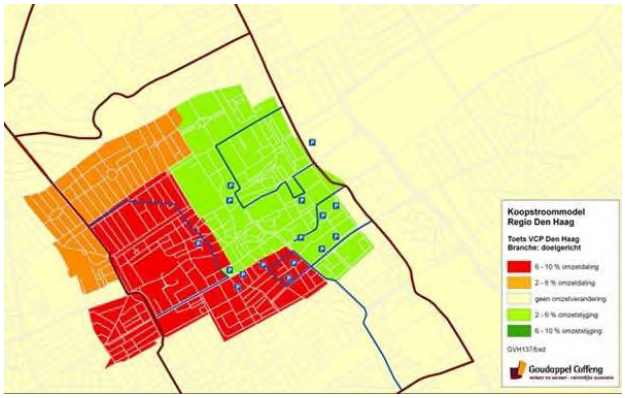
Omzet van winkelgebieden modelmatig bepaald.



290

Wat is het koopstromenmodel?

- Een model dat de omzeteffecten in beeld brengt van veranderingen in:
  - Bereikbaarheid
  - Winkelaanbod
  - Ruimtelijke kwaliteit
  - Demografische ontwikkelingen
- Uitkomst: omzetverschil in € en % per modelzone tussen referentie en variant



291

Hoe werkt het koopstromenmodel?

Input

- **Demografische gegevens:** Inwonertallen per modelzone.
- **Aanbod van functies:** Aanbod van functies in m^2 wvo (detailhandel), branches en de aanwezigheid van consumententrekkers per koopmotief per modelzone
- **Reistijd:** Reistijdskim voor referentie en variant (auto restdag)
- **Ruimtelijke kwaliteit:** o.b.v. KSO Randstad, Vitaliteitsbenchmark, referenties, literatuur- en belevingsonderzoek

Zwaartekrachtmodel: bepalen van producties en attracties

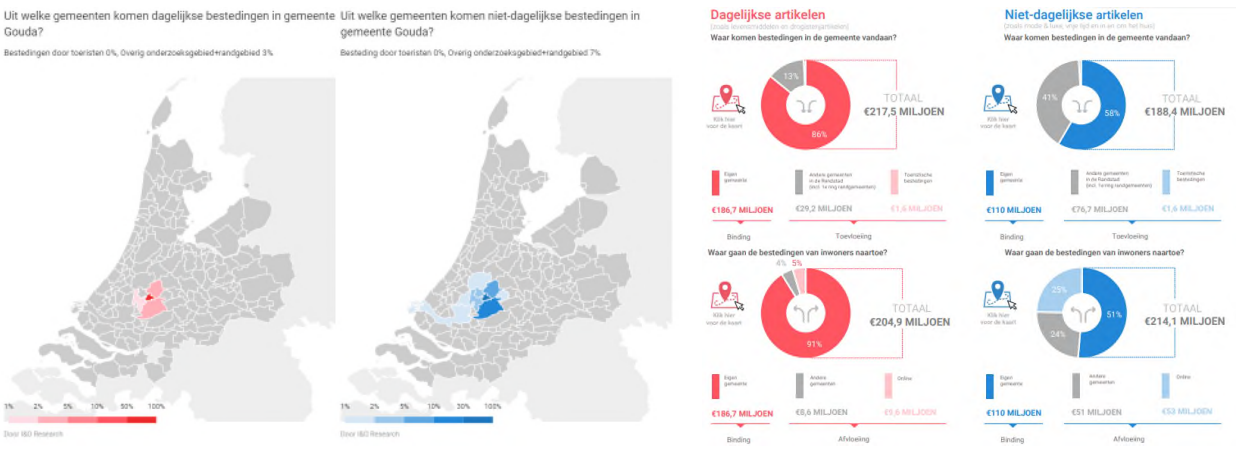
- **Producties:** vast 'winkelbudget' per koopmotief per Nederlander
- **Attracties:** Geschatte omzet gebaseerd op omvang (m2 wvo), branches en consumententrekkers (o.a. AH, Primark en Ikea) *adhv regressiemodellen per koopmotief.*
- **Relatieve aantrekkingskracht van centrumgebieden:** Voor elke herkomst de aantrekkingskracht van centrumgebieden gebaseerd op omvang, samenstelling en consumententrekkers en ruimtelijke kwaliteit enerzijds en reistijd naar het gebied anderzijds. *Winkelcentrumkeuze parameter per koopmotief*

Resultaat

- **Omzetverschil** in € per modelzone per koopmotief tussen referentie en variant
- **Achterliggende koopstromen** op HB niveau die omzetverschillen verklaren

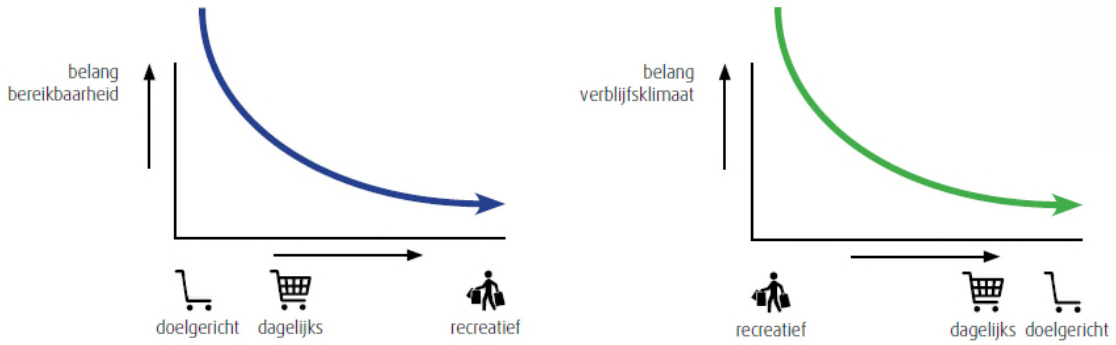
292

Belangrijke input: koopstromenonderzoek Randstad



293

Onderscheid naar 3 koopmotieven



294



295

Agenda

- 19:30 Opening & Verslag
- 19:40 Proces & planning
- 20:00 Presentatie met vragen/discussie
- 20:30 - 10 min pauze -
- 21:30 Afsluiting

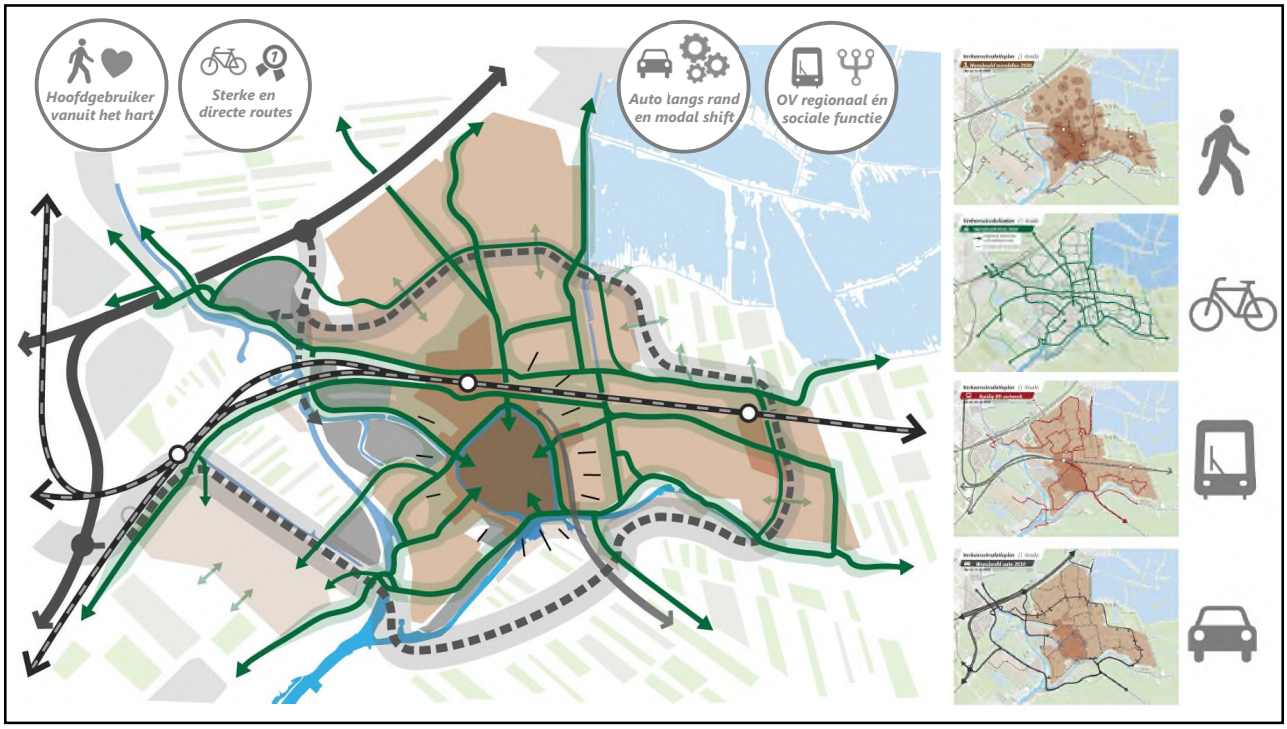
296

Proces & planning

- Advies Denktank, opzet Awareness
- Verdere proces
  - Brede zienswijze concept VCP
  - Economische effecten (Roots & Goudappel)
  - Oogst bespreken gezamenlijk Denktank & GO?
- Planning

Afronden synthesevariant	Februari
College: geeft concept VCP vrij	Begin Maart
Brede zienswijzeperiode	Maart – April
Economische effecten & milieu parallel aan zienswijze	Maart - April
Bespreken zienswijzen met Denktank & GO	2e helft April
VCP-plan voor besluitvorming	Medio april – medio Mei
Collegebesluit VCP voor besluitvorming	Medio Mei
Voorleggen voor besluitvorming door Raad	Eind Mei - Juni

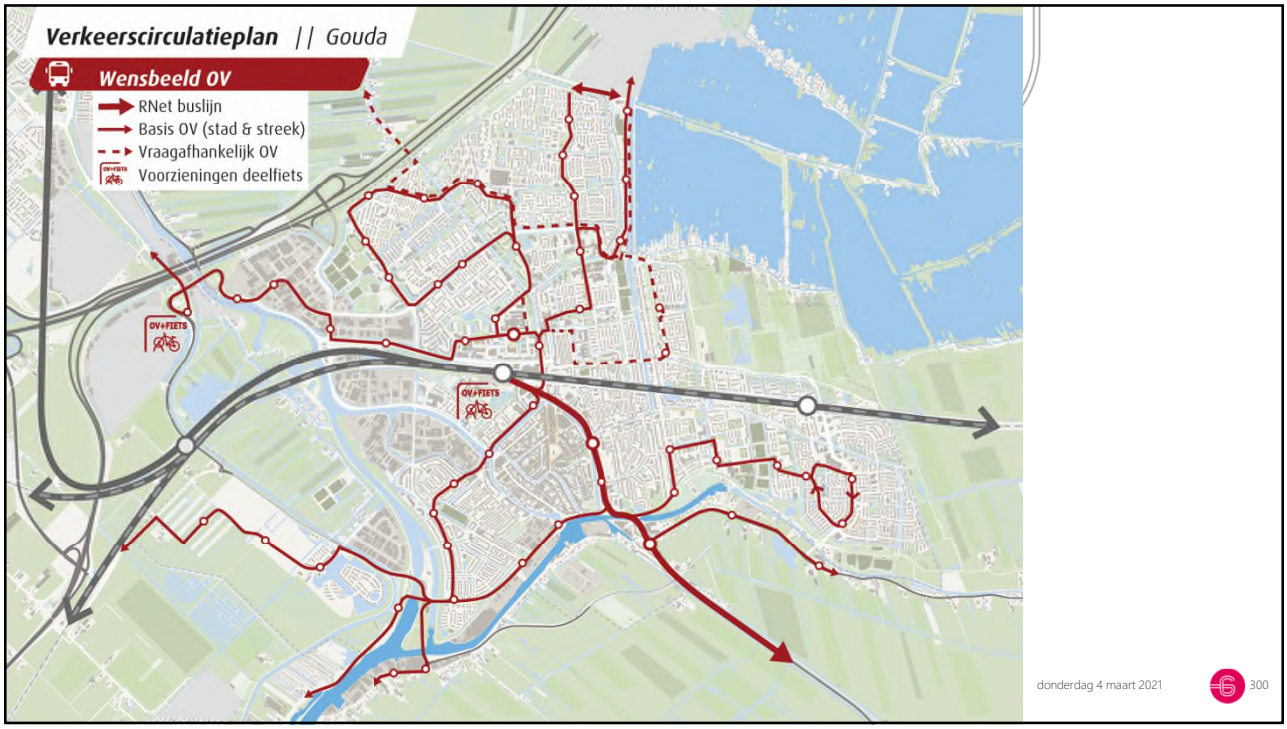
297



298

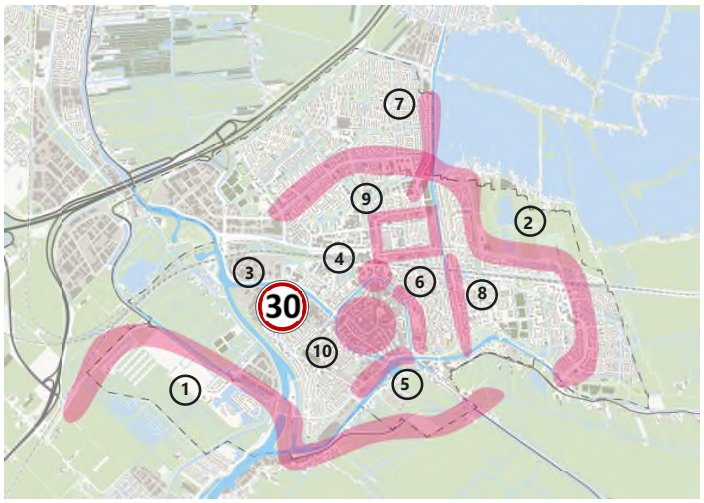

Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld auto
Hoofd- en randwegen
Wijkstraten
Centrale parkeerlocaties
Zoekgebied nieuwe p
Autoluwe binnenstad
Dynamische parkeerinfo
Route-informatie
Parkeerverwijzing en routeinformatie opgenomen
P -route
P Oranjeplein VRIJ
P Mr. v. Coothstraat VRIJ
299

299


Verkeerscirculatieplan || Gouda
Wensbeeld OV
RNet buslijn
Basis OV (stad & streek)
Vraagafhankelijk OV
Voorzieningen deelfiets
OV+FIETS
OV+FIETS
donderdag 4 maart 2021
300

300

Top 10 maatregelen



301

1. Verbeteren Zuidwestelijke Randweg-N207

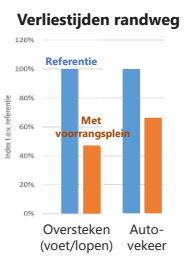
- Belangrijke regionale randweg, oorspronkelijk bedoeld om Gouda te ontlasten van doorgaand autoverkeer
- Nu al wachtrijvorming in spitsen
- Verbeteringen: bestaande knelpunten oplossen én opvangen extra doorgaand autoverkeer
- Aanpassen kruispunten



302

2. Stadsboulevard Van Reenensingel-Goverwellesingel

- Belangrijke stedelijke randweg
- Betere oversteekbaarheid én betere doorstroming met voorrangspleinen
- Eén rijstrook per richting, oversteeklicht
- Minder asfalt, meer groen
- Langzaam rijden gaat sneller
- VRI's Goudse Poort (verkeersmanagement)











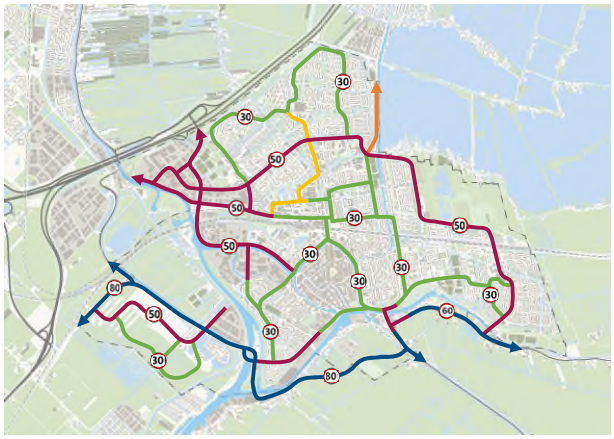
303

3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

- Conform besluit Tweede Kamer: 30 km/u als standaard, 50 als uitzondering
- Verkeersveiligheid, leefbaarheid, modal shift
- Andere inrichting met meer ruimte voor fietsers en wandelaars, oversteekplateaus
- Meer oversteektijd bij verkeerslichten



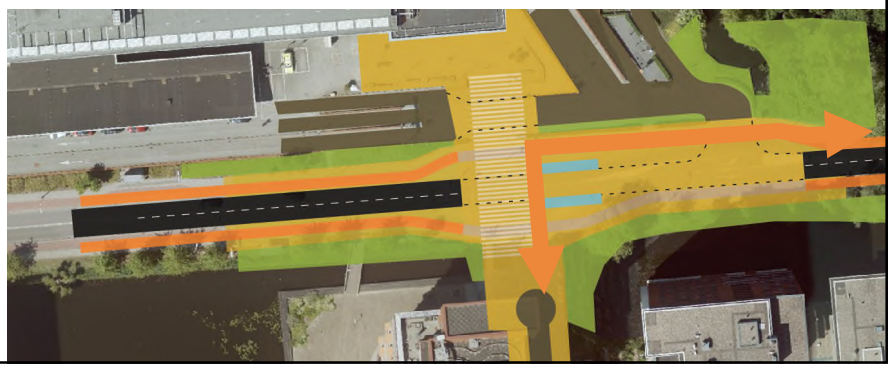




304

Voorbeeld Bleulandweg





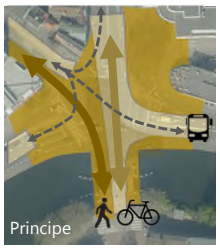
305

4. Vereenvoudigen Kleiwegplein

- Strategische historische binnenstadsentree (noord)
- Wandelen, fietsen, OV, auto
- Versmallen, versimpelen, geen verkeerslichten
- Minder asfalt, meer verblijfskwaliteit en groen
- Loskoppelen autoverkeer Kattensingel (wel OV)


Voorbeeld Sneek voor


Voorbeeld Sneek na


Principe


Situatie straks


Voorbeeld Utrecht


Voorbeeld Utrecht

donderdag 4 maart 2021 306

306

4. Vereenvoudigen Kleiwegplein (nadere toelichting)

Fietsers en voetgangers: Alle richtingen blijven mogelijk voor fietsers en voetgangers, en krijgen daarvoor meer ruimte op het kruispunt.



OV-bussen: Het busstation blijft aan de zuidkant van het spoor, buslijnen rijden via drie verschillende richtingen over het kruispunt.

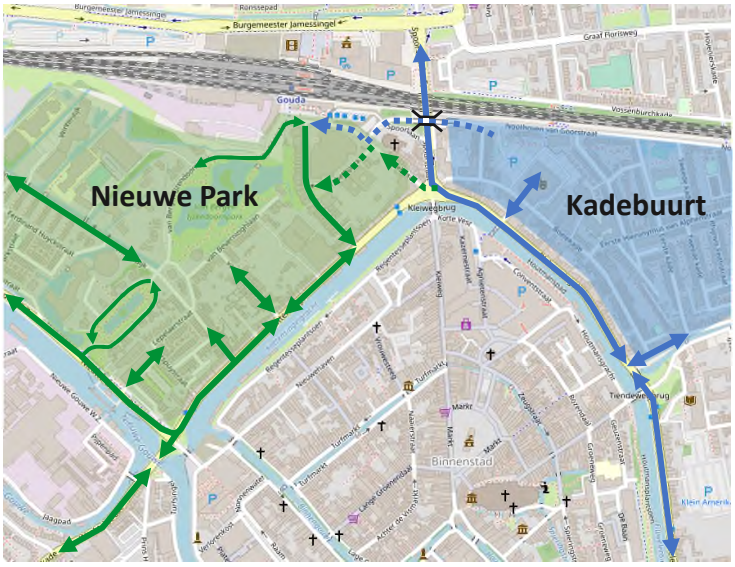


Autoverkeer kan vanaf de Spoortunnel en Blekerssingel de binnenstad in rijden, maar niet meer vanaf de Kattensingel. Vredebest blijft toegankelijk voor aanwonenden.



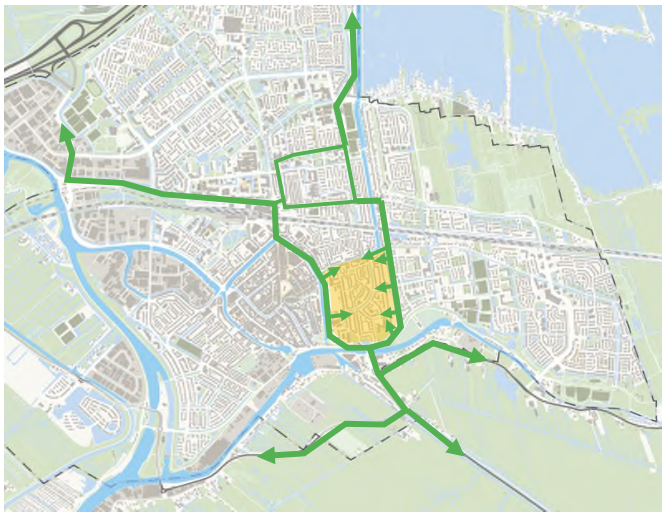
307

Bereikbaarheid Nieuwe Park & Kadebuurt



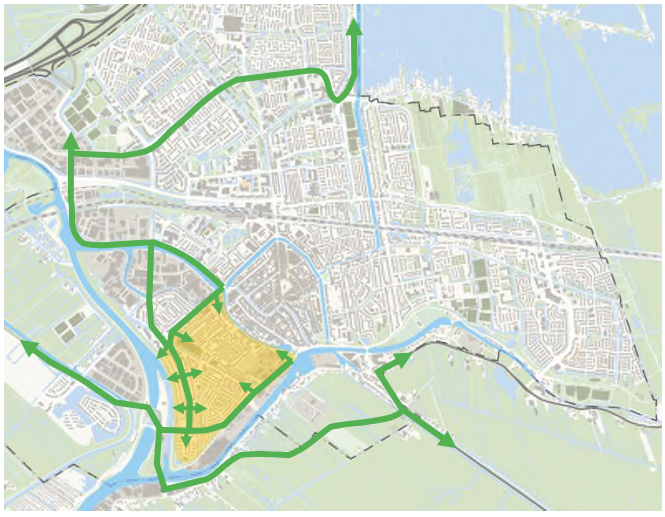
308

Bereikbaarheid Kort Haarlem-Zuid



309

Bereikbaarheid Korte Akkeren



310

5. Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal

- Strategische historische binnenstadsentrée (zuid)
- 'Breng Gouda weer aan de Hollandsche IJssel!'
- Shared space met ruimte voor wandelen en fietsen, meer ruimte voor winkelen, recreatie, toerisme
- Randvoorwaarde: goed functionerende ZW Randweg: eerst pilot op rustige uren (monitoren verkeerseffect)



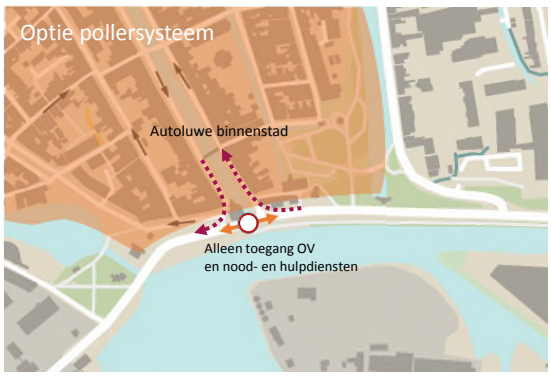

Nieuwe Veerstal historisch

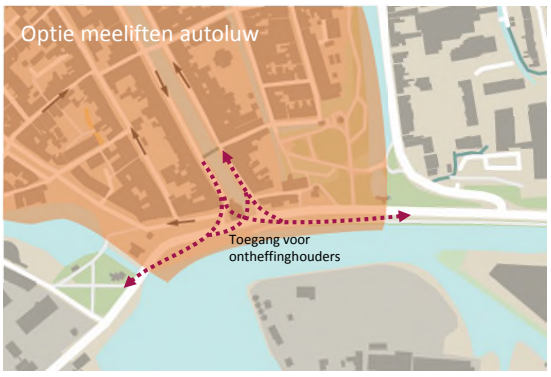

Situatie nu


Situatie straks

311

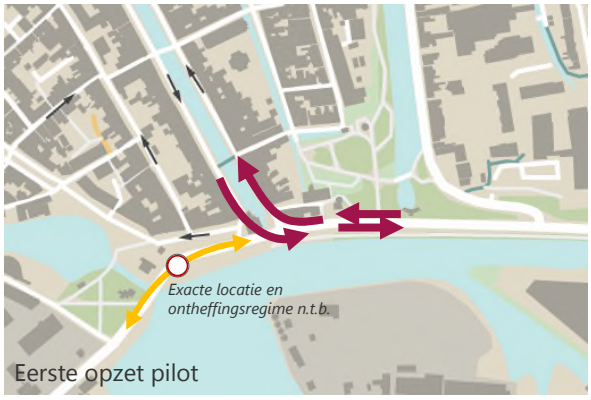
5. Eindbeeld autoluwe Nieuwe Veerstal (verdieping)





312

5. Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal (verdieping)



Autoverkeer / bestemmingsverkeer

Tijdens pilot: verkeersregelaar / selectieve toegang voor buslijnen, nood- en hulpdiensten en mogelijk ook ontheffingshouders

- Gefaseerde pilot met tijdelijke inrichting: eerst tijdelijke weekend-afsluiting, daarna tijdelijke weekafsluiting.
- Bestemmingsverkeer blijft mogelijk.
- Doorgaande richting tijdelijke stremming.
- Voor- en nametingen nodig van het autoverkeer.
- Van tevoren maakt de gemeente afspraken over de opzet, planning en criteria bij de pilot.

313

6. Verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

- Historische binnenstadssingel
- 30 km/u, ruime fietsstroken, meer ruimte voor wandelen, minder autoverkeer
- Autoparkeren verschuiven naar Klein Amerika
- R-Net bussen blijven rijden
- Terughoudendheid met drempels i.v.m. trillingen en discomfort busreizigers







314

7. Verbeteren Bodegraafsestraatweg

- Lokale verbinding Reeuwijk-Gouda, maar ook veel doorgaand autoverkeer
- Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen
- Nog te druk voor 30 km/u, maar wel lagere snelheden, beaccentueren woonfunctie, betere oversteekbaarheid, meer oversteken en betere instelling verkeerslichten voor oversteken, veilige oversteekplateaus met streetprint, visuele versmalling van rijbaan


Voorbeeld Delft


Situatie nu


Situatie straks

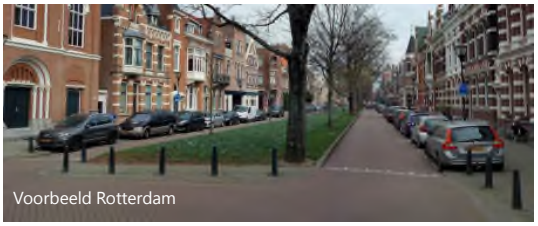
8. Verbeteren Joubertstraat-Zwarteweg

- Nu nog veel doorgaand autoverkeer
- Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen (stadsboulevard, éénrichtingscarré)
- 30 km/u, veilige oversteekplateaus, gelijkwaardige kruispunten, betere instelling van verkeerslichten voor oversteken


Situatie nu



Voorbeeld Utrecht


Voorbeeld Rotterdam

9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg

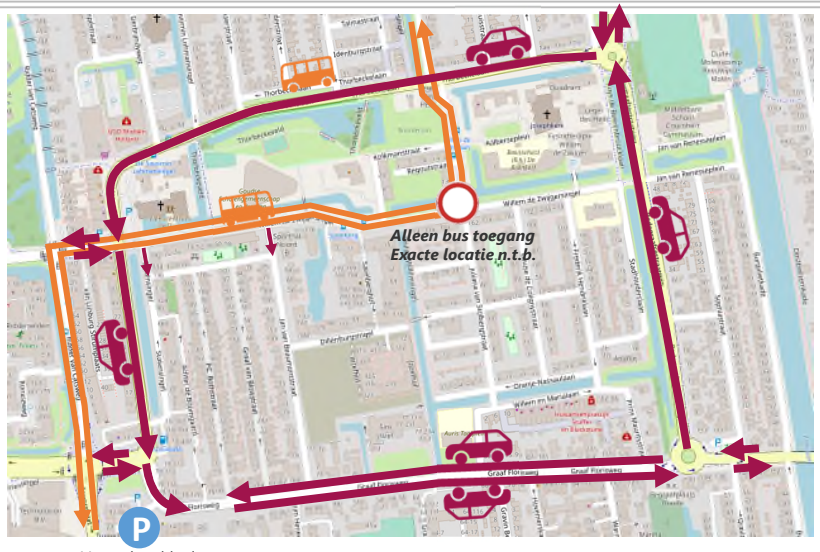
- Eénrichtingsverkeer voor auto's op
  - Thorbeckelaan
  - Statensingel
  - Bodegraafsestraatweg (deels)
- 30 km/u met vrij liggende (veilige en comfortabele) fietspaden
- Afname van doorgaand autoverkeer op as Joubertstraat- Bodegraafsestraatweg
- Behoud van autobereikbaarheid van de wijk
- Binnenstad blijft goed bereikbaar vanuit Reeuwijk (niet tot nauwelijks omrijdafstand)


Voorbeeld Doorn



317

9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg (Toelichting)



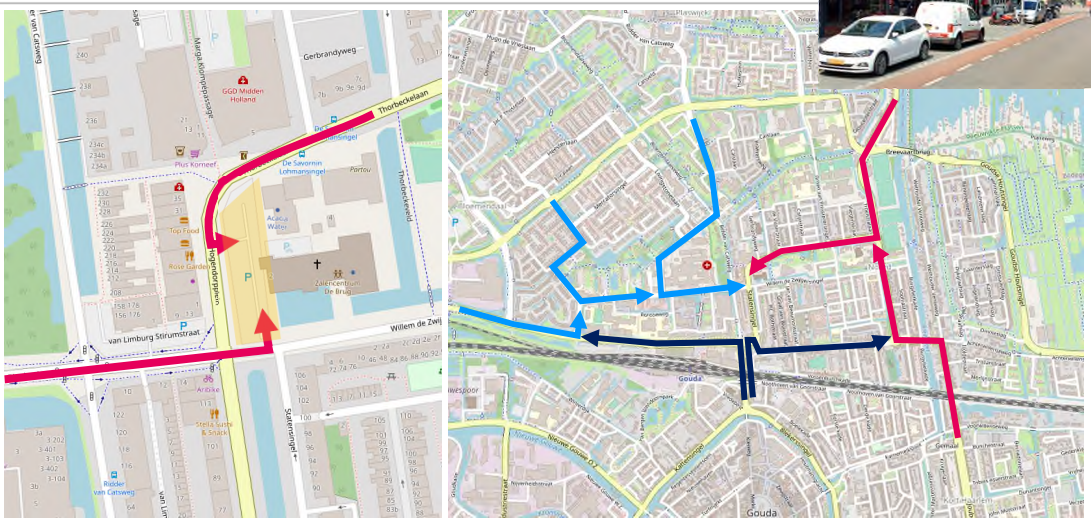
Vossenburchkade

- Graaf Florisweg blijft 2 richtingen, vanwege mooie laan en bereikbaarheid van parkeerterrein Vossenburchkade.
- Autoverkeer rijdt in principe tegen de klok in over het carré bestaande uit de Thorbeckelaan, Statensingel, Graaf Florisweg en Bodegraafsestraatweg. De aansluitende wegen blijven wel gewoon tweerichtingsverkeer.
- De winkels/het parkeerterrein aan het Hoogendoornplein zijn bereikbaar vanaf de Thorbeckelaan en de Bleulandweg/Van Limburg Stirumstraat.

318

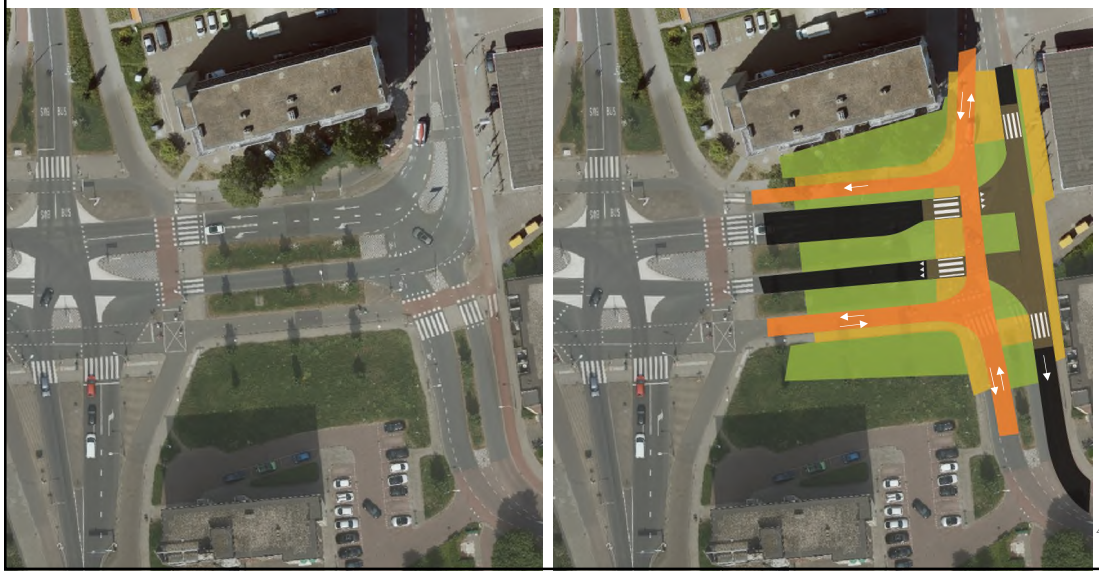
Bereikbaarheid Hogendoornplein





319

Vereenvoudiging Plesmanplein



320

10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

- Herwinnen openbare ruimte: meer ruimte voor verblijven, wandelen, klimaatadaptief, minder straatparkeren en rijdend autoverkeer
- Voetganger op 1, woonerf-achtige inrichting van straten
- Nieuwe aantrekkelijke loopverbindingen, zoals brug Klein Amerika
- Zuidzijde binnenstad nieuw leven inblazen




Voorbeeld Leiden

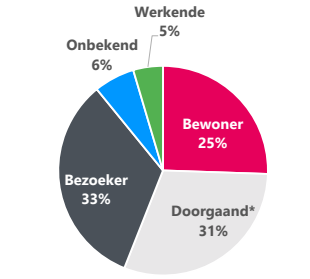

Voorbeeld Leiden


Voorbeeld Haarlem

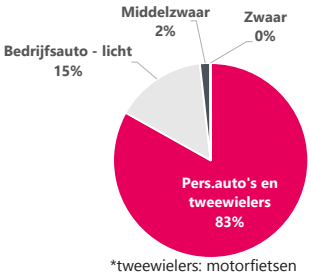
321

10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

- Temperen gemotoriseerd rijdend verkeer binnenstad
  - Op werkdagen circa 13.000 mvt/etm in- & uitrijdend
  - Op zaterdag circa 15.000 mvt/etm in- & uitrijdend
- Grootste doelgroepen nu: 1) bezoekers, 2) logistiek/doorgaand verkeer en 3) bewoners
- Belangrijke instrumenten:
  - Sturen met parkeerlocaties
  - Sturen op toegankelijkheid



*doorgaand verkeer bestaat uit:
logistiek, sluipverkeer, haal- en brengverkeer, taxi



*tweewielers: motorfietsen

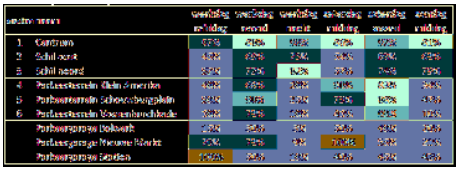
Kenmerken verkeersbewegingen van/naar binnenstad
Gemiddelde werkdag

322

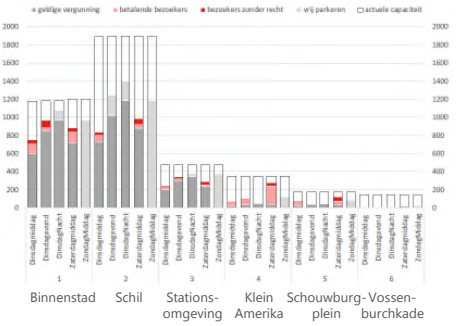
10. Sturen met parkeren

- Efficiënter benutten bestaande parkeervoorzieningen leidt tot fors minder straatparkeren
- Bezoekers: stimuleren Bolwerk, stationsgarage, Vossenburchkade (met dynamische parkeerinfo)
- Bewoners: via natuurlijk verloop meer vergunningen-p in Bolwerk, Klein Amerika, Vossenburchkade (zelfde prijsstelling, strippenkaart)
- Minder validen: altijd maatwerk
- Faciliteren deelmobiliteitsaanbieders microhubs: volwaardig alternatief voor eigen auto
- Monitoring parkeerdruk -> onderzoek 1. hoeveelheid straatparkeren, 2. eventuele capaciteitsuitbreiding

Parkeerdruk huidige situatie



Type parkeerders op straat naar weekmoment



323

10. Sturen op toegankelijkheid



Autoluwe binnenstad:

- Zero Emission Stadslogistiek 2025 (voorstel gemeenteraad april)
- Camerasysteem, automatische handhaving
- Tevens technische basis autoluwe binnenstad

- Autovrij regime, maar wel selectief toegankelijk
- Vaste ontheffing voor bewoners, ondernemers en vaste leveranciers
- Incidentele ontheffingen bezoekers
- Nood- hulpdiensten, minder validen onbeperkt toegang
- Via internet of telefonisch aanvragen, tot 24 na bezoek

donderdag 4 maart 2021 324

324

Stappen naar autoluwe binnenstad

1. Dynamisch parkeersysteem vanaf de randen van Gouda
2. Stimuleringsmaatregelen:
   - Bewoners: plafond straatvergunningen, stimuleren p-voorzieningen
   - Bezoekers: stimuleren Stationsgarage en Vossenburchkade (bv. tariefdifferentiatie, deelfietsen, aantrekkelijke looproute)
3. Pilot Veerstal inclusief monitoring (weekenden, daarna weekdagen)
4. 1e tranche straatparkeren omzetten naar verblijfsruimte/groen
5. Zero emissie stadslogistiek 2025 (besluit gemeenteraad april 2021)
6. Definitieve inrichting Veerstal
7. Selectieve toegankelijkheid binnenstad
   - Elektronische ontheffingen via Zero Emission systeem
   - Reeds operationeel in Delft
8. 2e tranche straatparkeren omzetten naar verblijfsruimte/groen





325

Uitvoering & fasering

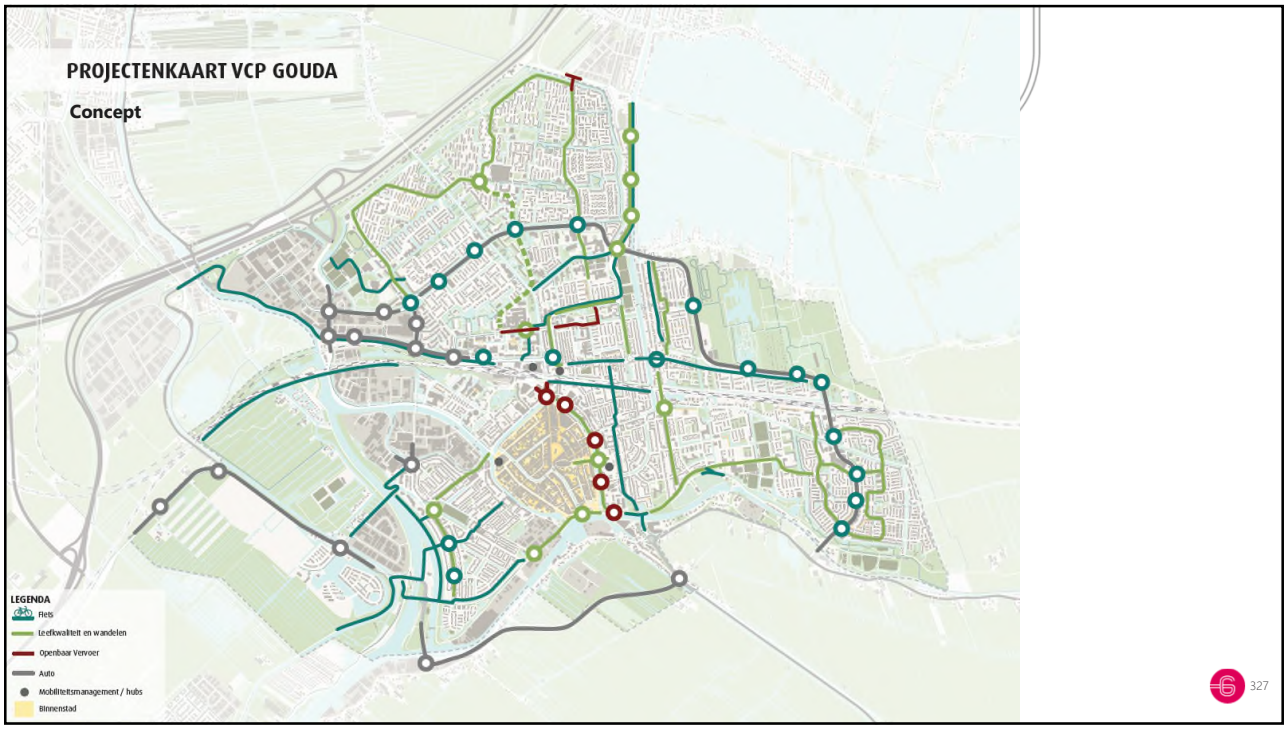
Gefaseerde uitrol van maatregelen: korte – middel – lange termijn

- Koppelen aan beheer- en onderhoudsprojecten (werk met werk maken)
- Tijdens de invoering moet Gouda bereikbaar blijven
- Spreiding van (soms hoge) investeringskosten
- Let op: samenhang in planning tussen maatregelen randwegen & binnen Gouda

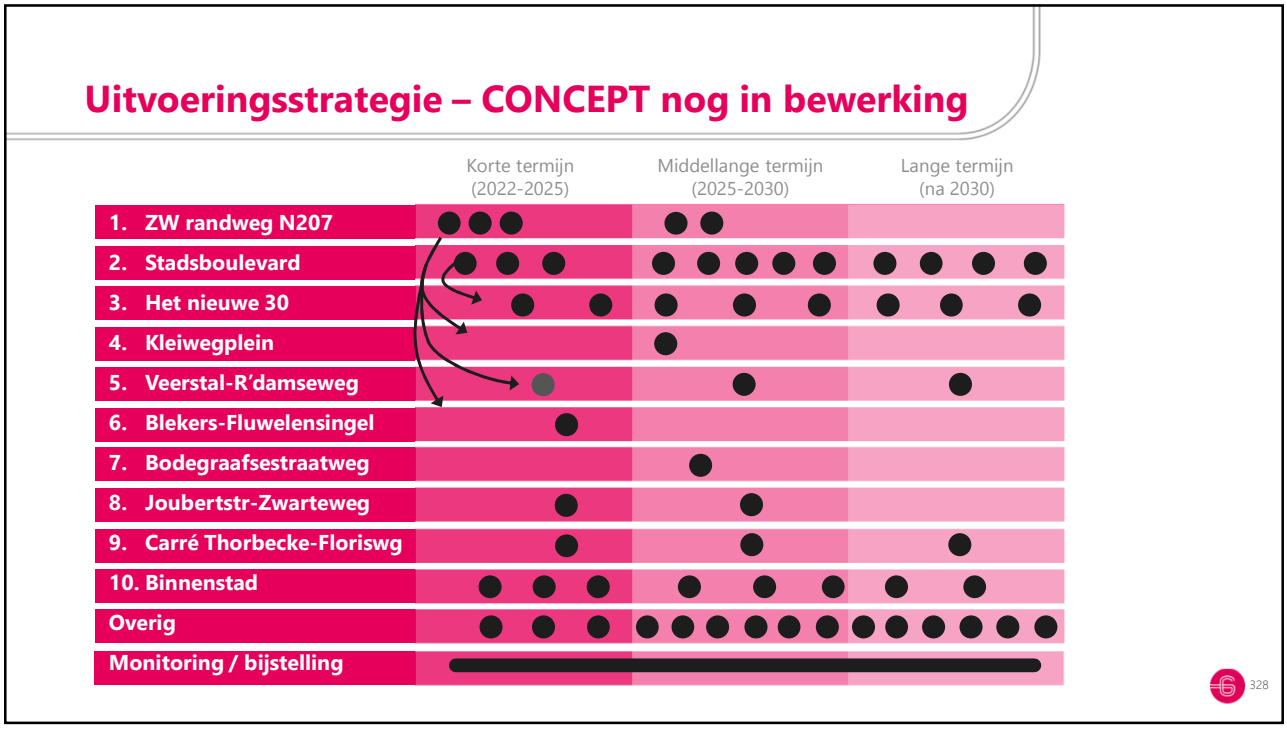
Monitoring en evaluatie

- Milieueffecten (luchtkwaliteit en geluidshinder)
- Economische effecten (koopstromen binnenstad en winkelcentra)
- Verkeerseffecten (o.a. intensiteiten, reistijden, aantal fietsers)
- Parkeren (straatparkeren, gebruik p-voorzieningen)

326


PROJECTENKAART VCP GOUDA
Concept
LEGENDA
Fiets
Leefkwaliteit en wandelen
Openbaar Vervoer
Auto
Mobiliteitsmanagement / hubs
Binnenstad
327

327


Uitvoeringsstrategie – CONCEPT nog in bewerking
Korte termijn (2022-2025)
Middellange termijn (2025-2030)
Lange termijn (na 2030)
1. ZW randweg N207
2. Stadsboulevard
3. Het nieuwe 30
4. Kleiwegplein
5. Veerstal-R'damseweg
6. Blekers-Fluwelensingel
7. Bodegraafsestraatweg
8. Joubertstr-Zwarteweg
9. Carré Thorbecke-Floriswg
10. Binnenstad
Overig
Monitoring / bijstelling
328

328

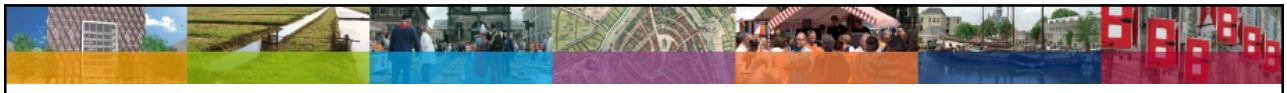


Gouda Onderneemt sessie 1
Verkeerscirculatieplan

Vrijdag 11 september

gemeente gouda

329



Agenda

1e bijeenkomst Gouda Onderneemt VCP Gouda

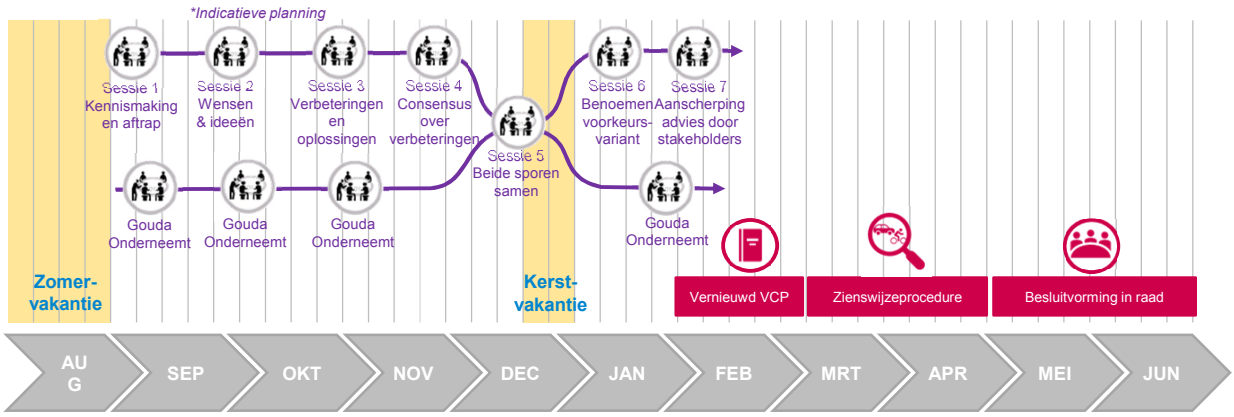
10:00 - Welkom, toelichting op programma en proces door voorzitter Paul Weststrate
- Toelichting verkeersdeskundigen Goudappel Coffeng –Marco de Baat
- Toelichtende vragen over presentatie GC
- Eerste reactie GO-leden
- Discussie

11:50 - afsluiting met conclusies en vervolgafspraken
12:00 –einde eerste bijeenkomst

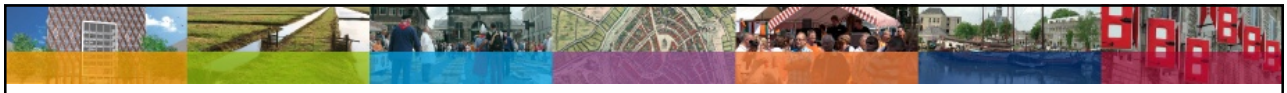
330



Proces



331



Flankerende communicatie

- **Algemeen publiek informeren over verkeerscirculatieplan-in-wording**
  - Aanleiding verkeerscirculatieplan
  - Achtergrond en doelen
  - Proces tot nu toe
  - Inrichting van de participatie met Denktank en overleggroep Gouda Onderneemt
  - Vindplaatsen voor achtergrondinformatie en actuele berichtgeving over voortgang
  - Belangstellenden de weg wijzen hoe zij via vertegenwoordigers eventueel iets kunnen inbrengen
  - Aankondigen van informatiebijeenkomsten (in ieder geval over de uitkomsten van het participatieproces)
- **Gemeenteraad informeren**
  - Werksessie of informatief overleg (commissie)
  - Presentatie uitkomsten (raad plenair)

332



333

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Gouda is nog niet af!

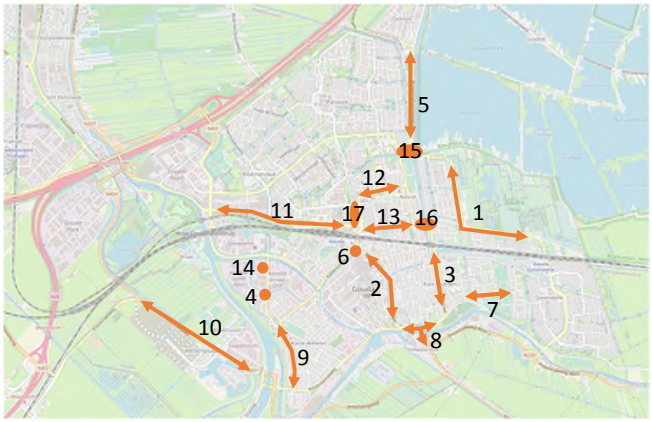
- Binnenstad niet gebouwd voor veel verkeer = ruimtelijke kwaliteit
- Opgaven leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid = economie, woonplezier
- Aantrekkelijk voor lopen en fietsen = gezondheid, duurzaamheid



334

Veel besproken verkeerssituaties in Gouda

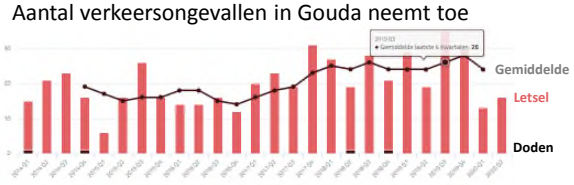
1. Goudse Houtsingel (hard rijden en oversteekbaarheid)
2. Blekerssingel en Fluwelensingel (verkeersoverlast)
3. Joubertstraat (verkeersoverlast)
4. Kruispunt Goudkade / KW-weg (wachttijd en veiligheid)
5. Bodegraafsestraatweg (verkeersoverlast)
6. Kleiwegplein
7. Sportlaan (hard rijden)
8. Haastrechtsebrug en omgeving (wachttijd)
9. Koningin Wilhelminaweg e.o. (verkeersoverlast)
10. N207 bij Westergouwe (doorstroming)
11. Burgemeester Jamessingel (snelheid)
12. Thorbeckelaan (veiligheid)
13. Graaf Florisweg
14. Bereikbaarheid bedrijvenparken
15. Breevaartknoop
16. Florisknoop
17. Stationsknoop
18. Parkeersituatie / parkeerdruk
19. Doorstroming verkeer/ wachttijd bij verkeerslichten
20. Verkeersveiligheid / snelheid autoverkeer (bv. rond schoolomgevingen)
21. Autoluwe binnenstad
22. Gouda fietsstad
23. Duurzame mobiliteit
24. Zwaar vrachtverkeer in binnenstad (trillinghinder)



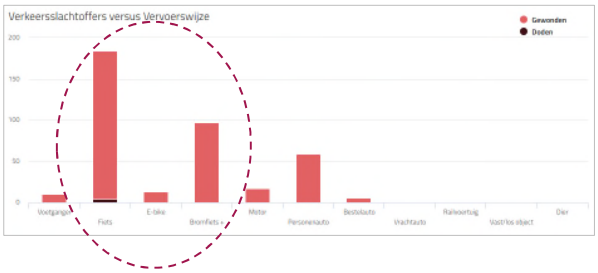
335

Verkeersveiligheid

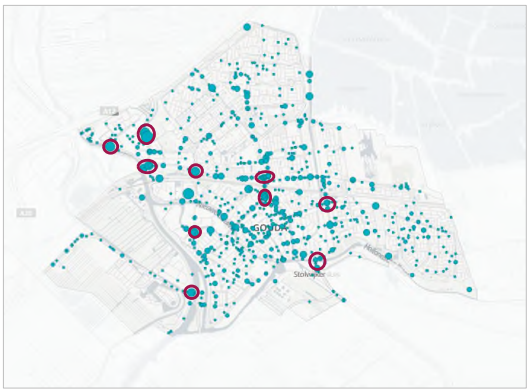
Aantal verkeersongevallen in Gouda neemt toe



Vervoerwijze van verkeersslachtoffers



Verkeersongevallen in Gouda

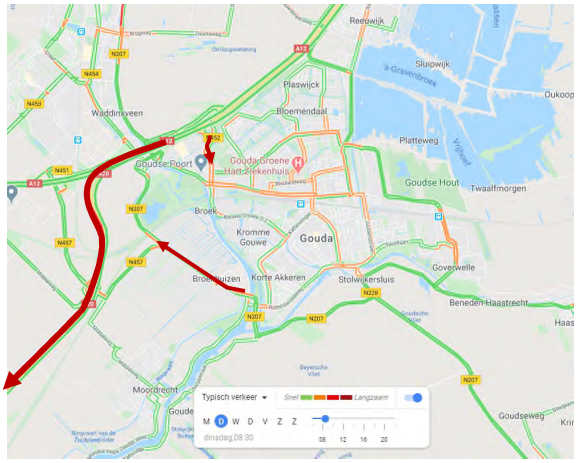


Bron: Viastat, ongevallen 2014 t/m Q2 2020

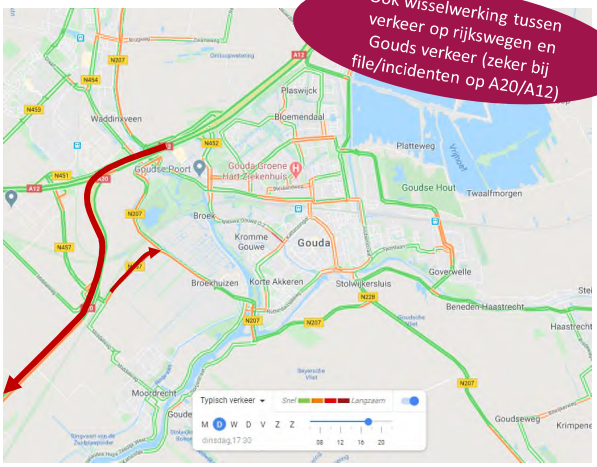
336

Huidig verkeersbeeld autoverkeer ochtend- en avondspits

Typisch verkeersbeeld om half 9 ‘s ochtends en half 6 ‘s middags (vóór corona).



Ochtendspits

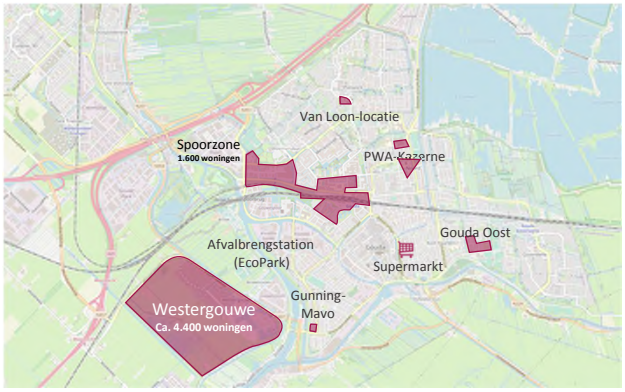


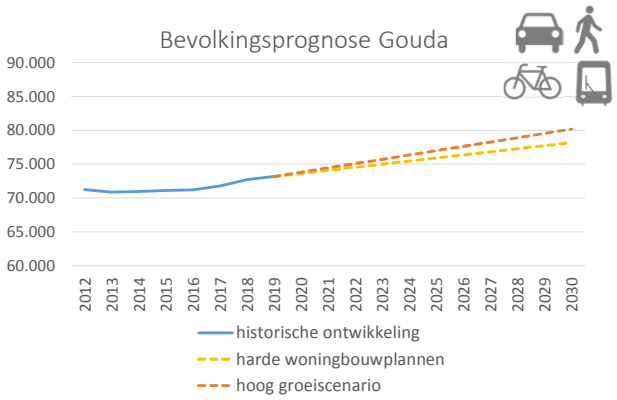
Avondspits

337

Toekomstige mobiliteitsopgaven door groei van Gouda

Verwachte verkeerstoename naar 2030 (‘niets doen’): ca +12% extra automobiliteit van en naar Gouda





338

338

Verkeersbeeld autoverkeer 2030 ('niets doen')

- Verbreding A20: betere doorstroming
- N207 bij Westergouwe knelpunt
- Spoorzone: vooral rond verkeerslichten drukte



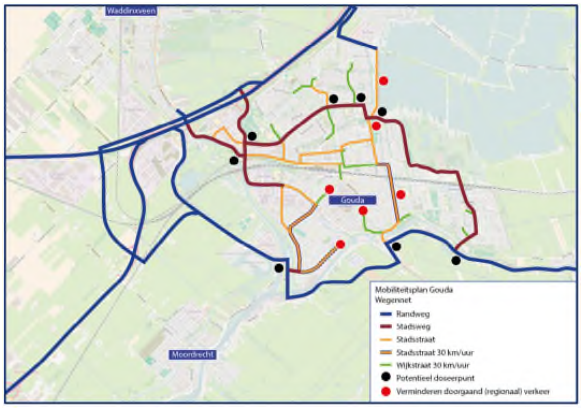
Ochtendspits referentie 2030



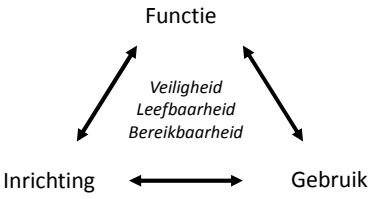
Avondspits referentie 2030

339

Mobiliteitsplan: wensnetwerk en wegencategorisering



Hiërarchie in wegennet:
- Stroomwegen
- Gebiedsontsluitingswegen
- Woonstraten



Verkeerskundige uitgangspunten wegennet (streefwaarden)			
	Hoofdwegennet		Verblijfsgebied
	Stadswegen	Stadsstraten	Wijkstraten
Wegcategorie Duurzaam Veilig	Gebiedsontsluitingsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Functie	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer in de stad van en naar de wijken (de wijkstraten) en verbinden naar de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer van een stadsdeel naar de stadswegenen of de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerd verkeer in de wijk en sluiten aan op de stadswegen en/of stadsstraten
Maximum snelheid	50 of 70 km/uur	50 km/uur	30 km/uur bij lengte > 500 m ook gedeelte 50 km/uur
Rijbaanindeling	2 X 1 of 2 X 2 rijstroken gescheiden rijbanen	2 X 1 rijstroken	1 X 2 rijstroken (geen asmarkering)
Grenswaarden intensiteiten	< 20.000 of < 35.000 mvt/etmaal	< 15.000 mvt/etmaal	> 4.000 en < 8.000 mvt/etmaal
Parkeren op rijbaan	Nee	Parkeerhavens	Ja
Openbaar vervoer	Haltehaven	Haltehaven	Halteren op rijbaan
Fietsvoorzieningen	Fietspad (in twee richtingen) of solitair	Fietspad of fietsstrook	Fietsstrook
Solitaire oversteek langzaam verkeer	Bij 70 km/uur of 2 X 2 rijstroken: VRI of ongelijkvloers Bij 50 km/uur en 2 X 1 rijstroken: VRI of brede middenberm, voor doorstroomroute fiets is ongelijkvloers eveneens optie	VRI of middenberm	Middeneiland
Kwaliteit verkeersafwikkeling	Doorstroomroutes	Geen specifieke eisen	Geen specifieke eisen

340

De randweg wordt onderbenut, terwijl leefbaarheid langs straten in de stad onder druk staat

Fluwelen- en Blekerssingel
Huidige verkeersdruk:
9.000 – 12.000 motorvoertuigen per dag



Joubertstraat
Huidige verkeersdruk:
10.000 – 11.000 motorvoertuigen per dag



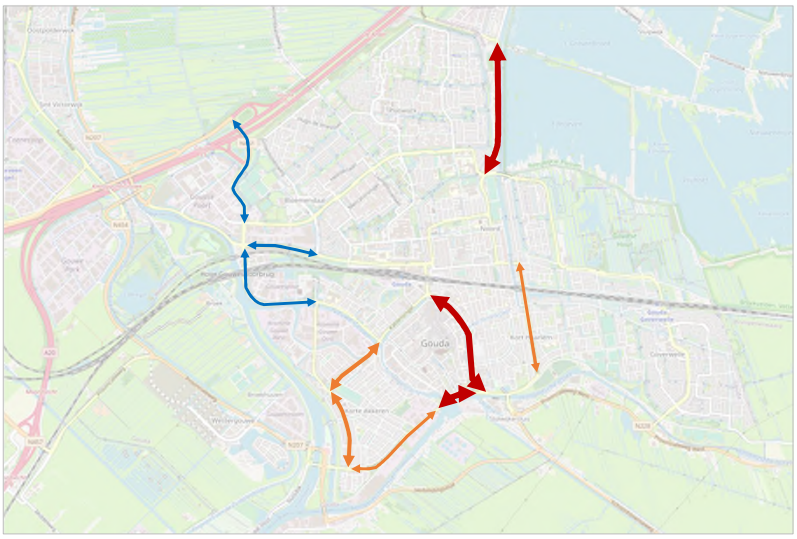
Goudse Houtsingel
Huidige verkeersdruk:
9.000 – 11.000 motorvoertuigen per dag

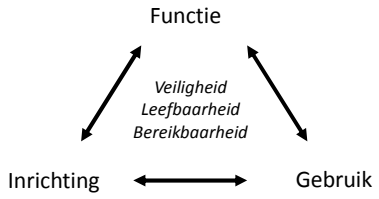


341

Wegenscan: onbalans tussen gebruik, inrichting en functie

Beoordeling van wegen o.b.v. inrichtingskenmerken en functie mobiliteitsplan



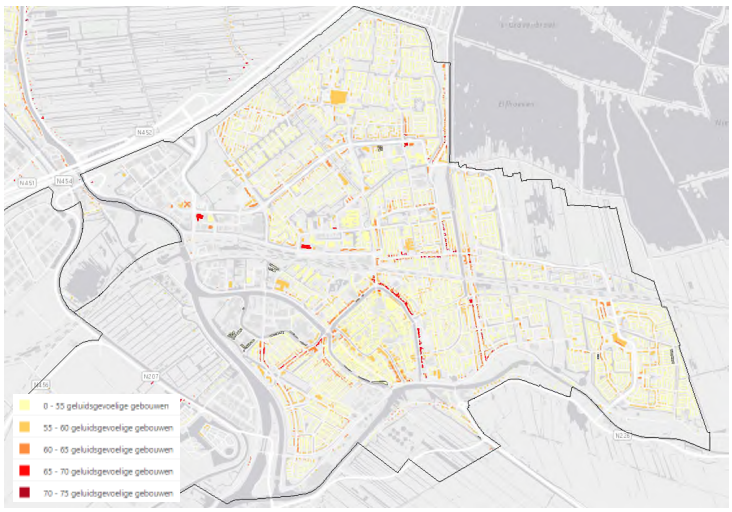


Rood: Fors meer verkeer dan passend bij inrichting en functie
Oranje: Inrichting niet op orde en verkeer aan hoge kant, waardoor leefbaarheid, en veiligheid onder druk
Blauw: Verkeersdruk aan hoge kant, maar andere omgeving, dus niet/minder problematisch

342

Geluidshinder door wegverkeer

Geluidsbelasting per woning door wegverkeer (2017)



Overschrijdingslocaties:

- Fluwelen- en Blekerssingel
- Joubertstraat
- Graaf Florisweg
- Reigerstraat en Wachtelstraat
- Bodegraafsestraatweg
- Veerstal en Rotterdamseweg

Tabel 3. Kwalificatie geluidsniveaus (geluidsbelasting aan de gevel)

Geluidsbelasting* L_{den} dB	Ernstig gehinderden (%)	Geluidsbelasting L_{night} dB	Ernstig slaapverstoorden (%)	"kwalificatie"
<43	0	<34	<2	Zeer goed
43-47	0-3	34-38	2	Goed
48-52	3-5	39-43	2-3	Redelijk
53-57	5-9	44-48	3-5	Matig
58-62	9-14	49-53	5-7	Zeer matig
63-67	14-21	54-58	7-11	Onvoldoende
68-72	21-31	59-63	11-14	Ruim onvoldoende
≥73	≥31	≥64	≥14	Zeer slecht

Bron: Gezondheidseffectscreening-Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming. Handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving. GGD Nederland, versie 1.6 juni 2012
*zonder aftrek artikel 110g Wgh

Berekening omgevingsdienst Midden-Holland

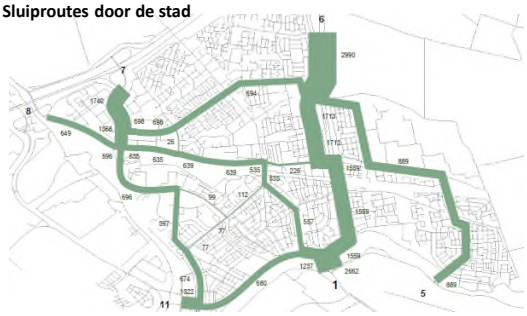
343

Doorgaand verkeer door Gouda

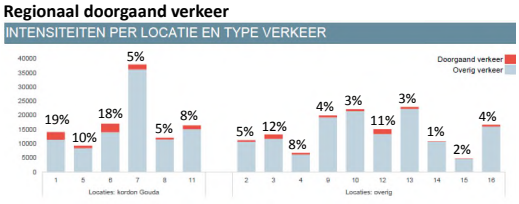
- Twee soorten doorgaand verkeer:
  - **Regionaal**: verkeer dat geen herkomst én bestemming heeft in Gouda
  - **Lokaal sluipverkeer**: verkeer over woonstraten of erftoegangswegen dat geen herkomst én bestemming heeft in de wijk/buurt
- Onderzocht middels kentekenonderzoek in 2018

- Op de as Jouberstraat-Bodegraafsestraatweg is zo'n 10-20% van het verkeer regionaal doorgaand verkeer
- Op de Fluwelensingel en Rotterdamsebrug is sprake van zo'n 8% regionaal doorgaand verkeer
- Lokaal gezien heeft 30-40% van het verkeer op de Fluwelen- en Blekerssingel geen herkomst of bestemming in de wijk of de binnenstad

Sluiproutes door de stad



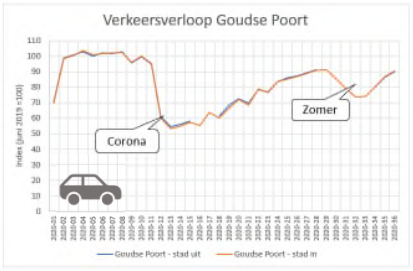
Regionaal doorgaand verkeer



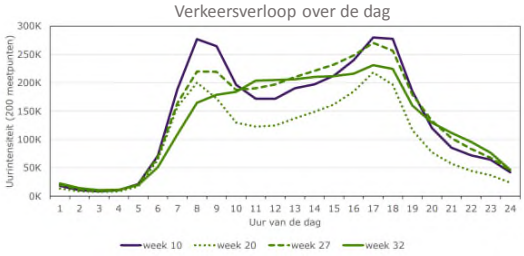
344

(Lange termijn) effecten corona op mobiliteit

- Meer thuiswerken en video-vergaderen -> minder mobiliteit
- Minder openbaar vervoer -> verschuiving richting fiets, bromfiets en auto
- Lange termijn effecten nog onzeker en onduidelijk
- Uit enquête-onderzoek: werkenden blijven vaker thuiswerken en online vergaderen (maar in welke mate?)
- Momenteel ligt hoeveelheid autoverkeer alweer op circa 90% en OV-reizigers op 40% van 'normaal'
- Berekeningen VCP zonder coronacrisis



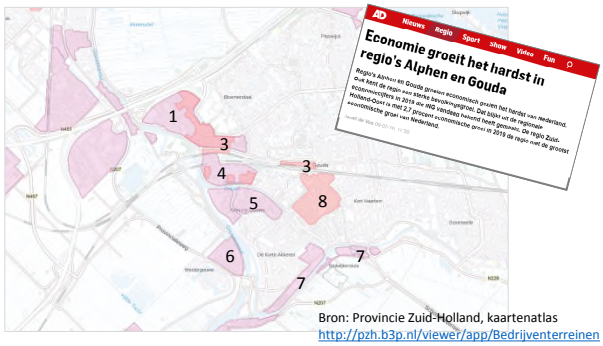
-10%



345

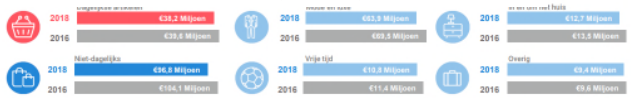
Lokale economie en detailhandel

Bedrijventerreinen met name aan westkant van Gouda



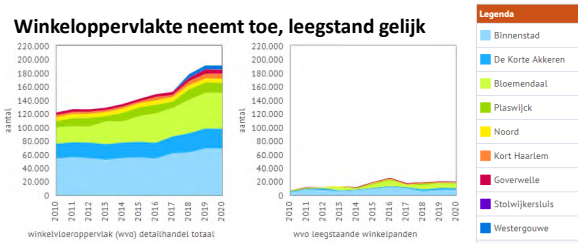
Bron: Provincie Zuid-Holland, kaartenatlas
http://pzh.b3p.nl/viewer/app/Bedrijventerreinen

Bestedingen in detailhandel lopen terug (online winkelen?)



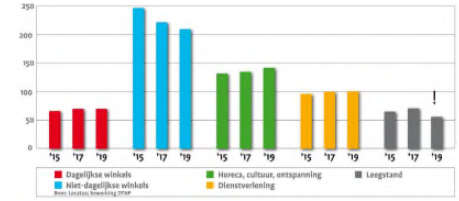
Bron: Koopstromenonderzoek Randstad 2018

Winkeloppervlakte neemt toe, leegstand gelijk



Bron: Gemeente Gouda/Locatus, https://gouda.incijfers.nl/

Verloop publieke functies in binnenstad, lichte toename Horeca, omcatting naar niet-publieke functies (woningen?)

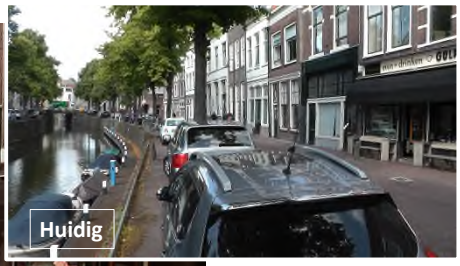


Bron: DNTP (maart 2019) – Koopstromenonderzoek en bezoekersonderzoek Gouda

346

Beleving en ruimtelijke kwaliteit biedt kansen



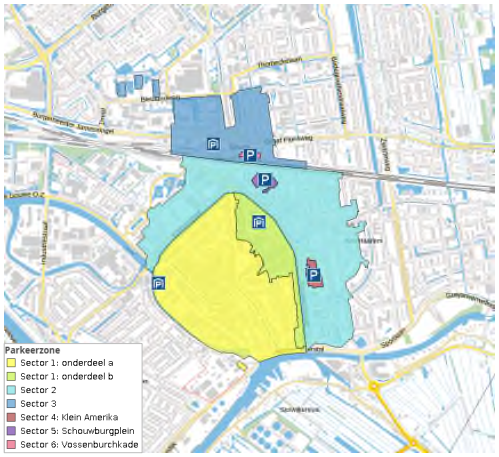


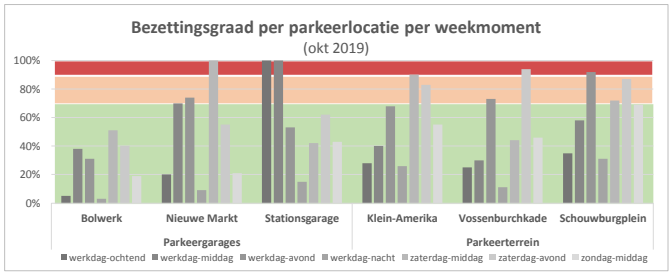
"Economische waarde van een binnenstad en hoge kwaliteit van de openbare ruimte versterken elkaar, juist in tijden van online winkelen. Aantrekkelijke openbare ruimtes kunnen bezoekers langer vasthouden."

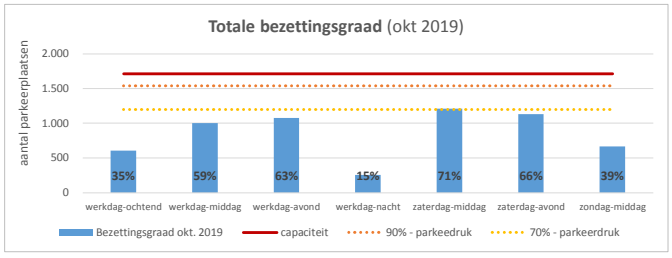
347

Gebruik van parkeervoorzieningen binnenstad

Parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad



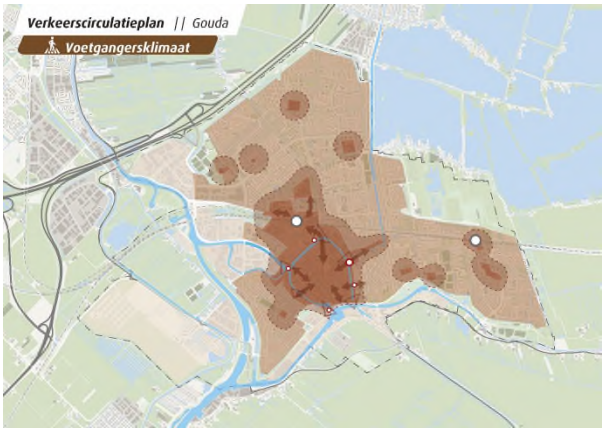


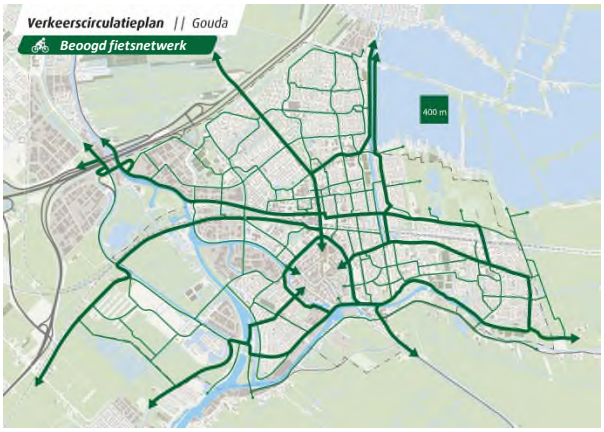


348

Bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers ook belangrijk

- 80% van bezoekers binnenstad komt uit Gouda, 15% uit buurgemeenten, en 5% overige bezoekers
- Belangrijke voetgangersverbinding is onder meer verbinding binnenstad – Station (van treinreizigers gaat 60% te voet en 20% per fiets naar eindbestemming)





349

Zero-emissie binnenstadlogistiek

- Apart traject met sterk raakvlak met VCP
- Doel is verbeteren van leefbaarheid binnenstad (verkeersdrukte, trillinghinder, luchtkwaliteit),
- Zero-emissie binnenstadlogistiek bundelt de goederenstromen naar de binnenstad, en vindt plaats via kleinere (elektrische) voertuigen
- BCI concludeert dat een Cityhub in Gouda haalbaar kan zijn, in apart traject wordt daar nader onderzoek naar gedaan



350

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Integraal werken!





Verbeteren leefbaarheid en gezondheid
- Verminderen doorgaand verkeer singels
- Verminderen doorgaand verkeer woonstraten
- Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting
- Verbeteren verkeersveiligheid

Aantrekkelijkheid binnenstad (ruimtelijke kwaliteit)
- Verminderen verkeersdruk binnenstad en woonstraten (autoluwe binnenstad)
- Meer groen en verblijfsruimte

Stimuleren duurzame mobiliteit
- Stimuleren fietsgebruik
- Verduurzamen wagenpark (laadinfrastructuur)
- Stimuleren OV

Verbeteren economische bereikbaarheid
- Doorstroming hoofdroutes
- Bereikbaarheid parkeerlocaties / binnenstad (bevoorrading)
- Bereikbaarheid bedrijventerrein (vrachtverkeer)
- Robuustheid netwerk
- Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit

Toekomstbestendig en haalbaar
- Investeringskosten
- Maatschappelijk draagvlak
- Faseerbaarheid en adaptiviteit

351

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Stappenplan mede op basis van nader onderzoek

- VCP = meerjarenplan
- Stapsgewijze aanpak met monitoring
- Toewerken naar gewenste eindbeeld
- Nog diverse uitwerkingsvragen (bv. strategie binnenstad)

- Praatplaat = vertrekpunt participatie
- Tussendoor bijsturen bij ongewenste effecten o.b.v. monitoring en evaluatie



352

Mogelijke fasering / stappenplan

Automaatregelen:

- Stap 1: Randwegen op orde
  -> Monitoring en evaluatie
- Stap 2: Eerste tranche maatregelen gericht op leefbaarheid
  -> Monitoring en evaluatie
- Stap 3: Volgende tranche maatregelen gericht op leefbaarheid
  - -> Monitoring en evaluatie

Parallel aan automaatregelen:

- Verbeteringen loop- en fietsnetwerk
- Werk met werk maken: koppelen met regulier beheer en onderhoud
- Stapsgewijze aanpak binnenstad
- Lokale verkeersveiligheids-verbeteringen
- Benutten kansen ruimtelijke kwaliteit en voetgangersklimaat

353

Kanttekeningen en zorgen in fase 1

Vernieuwde inzichten o.b.v. nader onderzoek

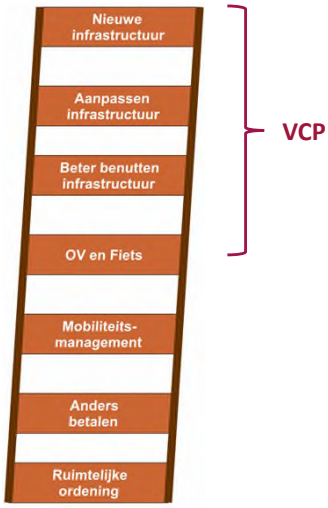
Onder andere:

- Vermindering autobereikbaarheid
- Bereikbaarheid binnenstad (en omzeteffect?)
- Omrijdafstanden door knips (en impact luchtkwaliteit)
- Verkeersdruk (op randwegen)
- Verplaatsen van knelpunten/problemen

354

Verschillende manieren om VCP in te vullen

Ladder van Verdaas



Volgorde van de te nemen verkeersmaatregelen

1. **Verkeersmanagement, communicatie en gedragsbeïnvloeding** (o.a. slimme verkeerslichten en bewegwijzering)
2. **Aantrekkelijker maken (gewenste) wegen voor verkeer** (o.a. capaciteitsuitbreiding rotondes en kruispunten randweg)
3. **Routes door de stad minder aantrekkelijk maken** (o.a. doseren, herinrichting, 30 km/u, verkeerssluizen)
4. **Dwingende ingrepen op routekeuze** (o.a. éénrichtingsverkeer, afsluitingen)

355

Stap 1: Verkeersmanagement

- Nu al knelpunten bij N207 Westergouwe
- Verkeerstoename van 12% naar 2030, daardoor ook toename verkeersdruk bij Goudse Poort/Spoorzone
- Enkel andere afstelling verkeerslichten en bewegwijzering is niet toereikend om deze knelpunten op te lossen en doorstroming op peil te houden

Rond spoorzone/Goudse Poort



N207 en Zuidwestelijke randweg



356

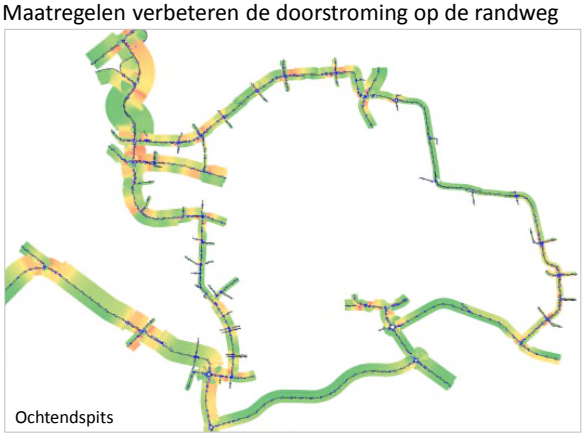
Stap 2: Oplossen knelpunten randweg door aanpassing kruispunten (met extra capaciteit)

- In gesprek met provincie over maatregelen N207
- Zorgt echter niet voor verluwing binnen de randweg (extra maatregelen binnen randweg nodig)

Beoogde maatregelen aan randwegen

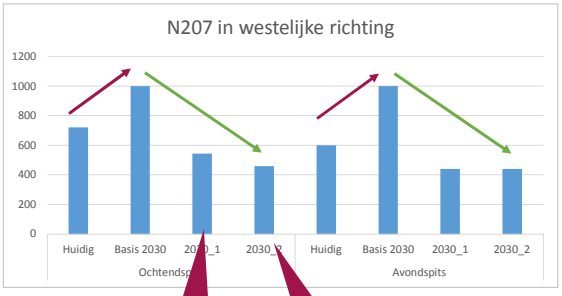


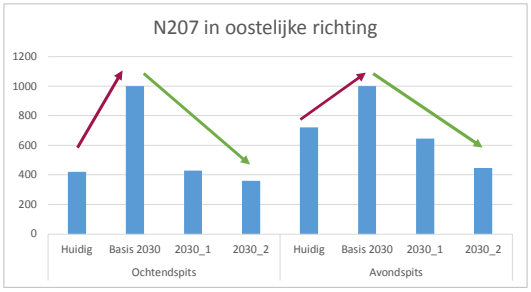
Maatregelen verbeteren de doorstroming op de randweg



357

Doorstroming N207 (o.b.v. reistijd)





Opwaardering rotondes Westergouwe naar VRI

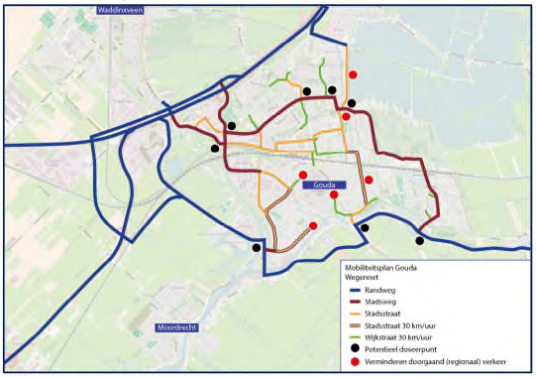
Uitbreiding rotondes Zuidwestelijke randweg



358

Stap 3: Doseren van verkeer aan rand werkt niet

- Doseren stond in mobiliteitsplan als maatregel
- Idee is om randweg aantrekkelijker te maken, door op de inprikkers naar de stad het verkeer te vertragen/doseren
- Dat leidt echter tot filevorming op het hoofdwegennet en de randwegenstructuur





359

Verdere stappen: Verkeerseffecten van verschillende varianten

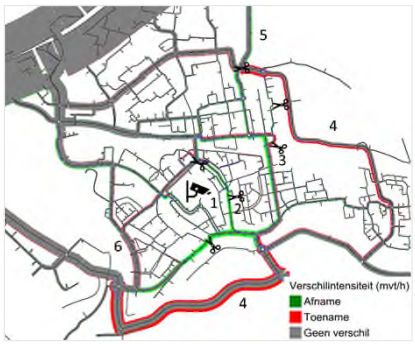
Variant 30-km zone



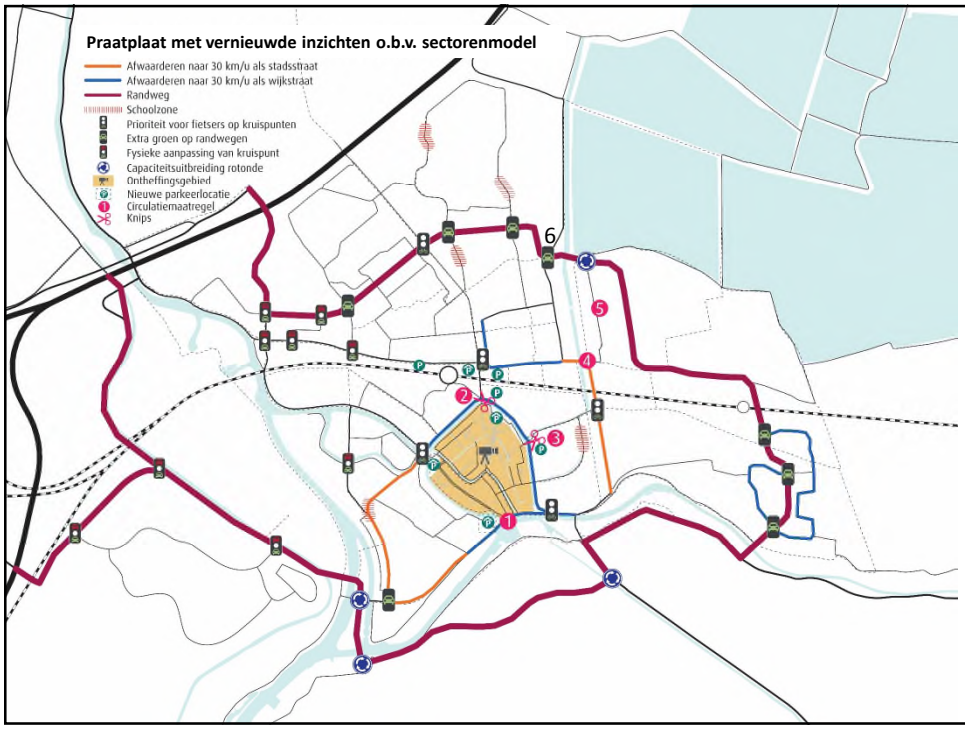
Variant Eenrichtingsverkeer



Variant Sectorenmodel + autoluwe binnenstad



360



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Verfijnde inzichten:

- Meer inzicht in spanning verkeersdrukte Zuidwestelijke randweg (ZWR) en Nieuwe Veerstal: vraagtekens bij harde knip Nieuwe Veerstal (1), herinrichting wel mogelijk.
- Knip bij B. v. Reenensingel – Bodegraafsestraatweg (6) niet wenselijk, vanwege sluipverkeer naastgelegen rotonde.
- Mogelijk ook aanpassing Kleiwegplein inrichting

Gewijzigde effecten:

- Kleiner verkeerseffect op zuidwestelijke randweg, en minder omrijdafstanden
- Geen omrijdafstand vanaf Reeuwijk naar binnenstad

361

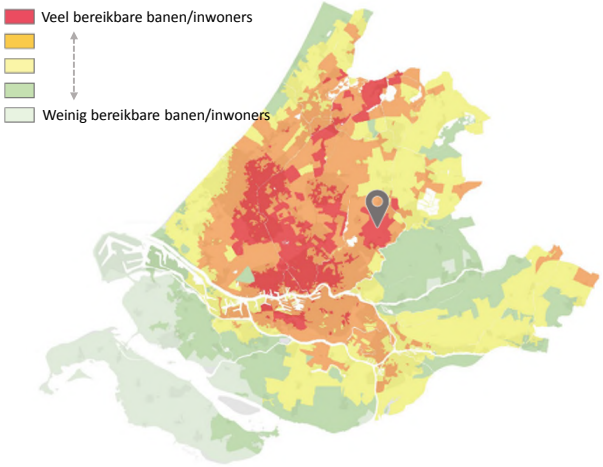
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Autobereikbaarheid Gouda

Huidige bereikbaarheid per auto binnen 45 minuten vanuit Gouda (middelpunt)
Vanuit Gouda zijn grote delen van de randstad te bereiken



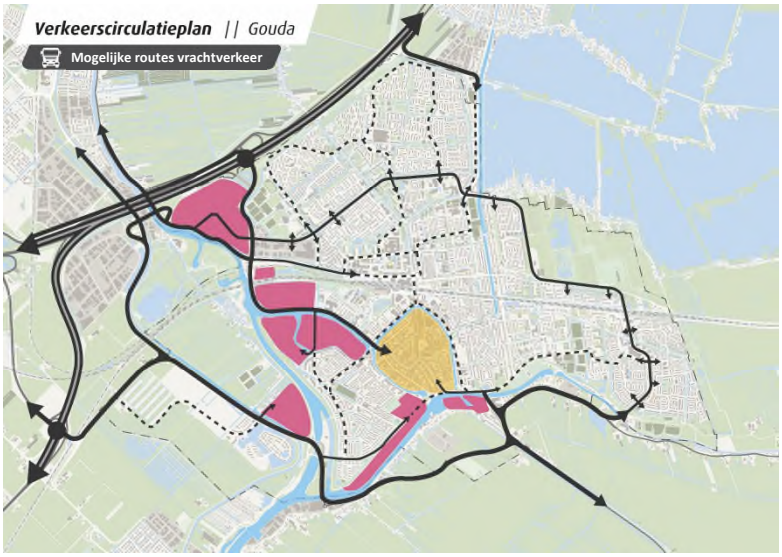
Aantal te bereiken banen/inwoners met de auto binnen 45 minuten vanaf iedere locatie in Zuid-Holland
Gouda in de hoogste bereikbaarheidsklasse



Bron: Verstedelijking Provincie Zuid-Holland

362

Bereikbaarheid bedrijventerreinen en binnenstad

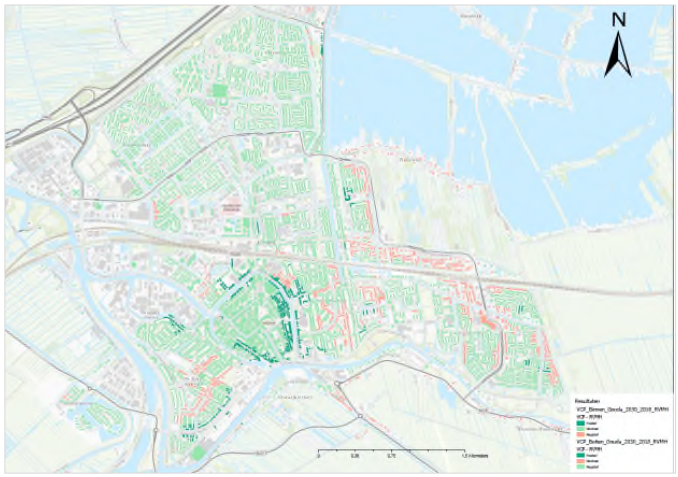


Concept,
Ter bespreking in participatietraject

363

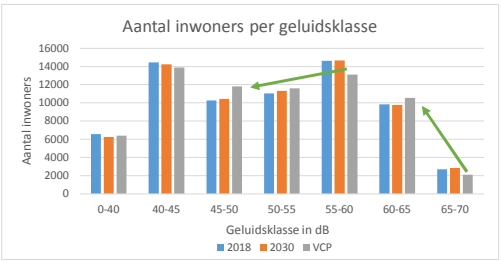
Geluidseffecten sectorenmodel (van okt 2019)

Geluidseffect per woning (VCP t.o.v. referentie)



Conclusies geluidseffecten

- Afname geluidsbelasting Singels en woonwijken
- Toename van geluidsbelasting op woningen langs randwegen
- Verbetering door VCP omdat mate van geluidshinder netto afneemt, verschuiving van inwoners van hogere geluidsklasse naar lagere geluidsklasse
- Voor toegenomen geluidsniveaus nader onderzoek nodig i.h.k.v. Wet Geluidshinder

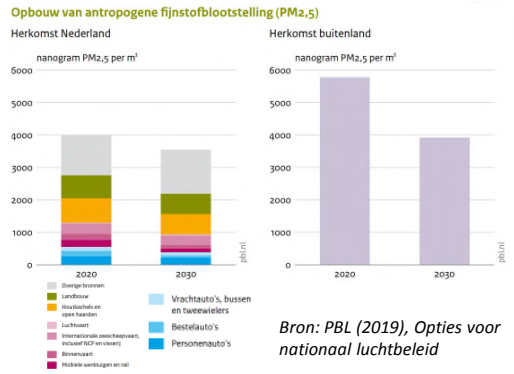


Berekening omgevingsdienst Midden-Holland

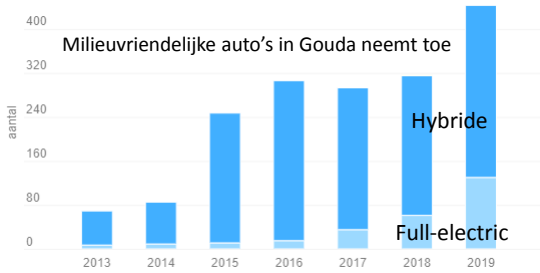
364

Effecten luchtkwaliteit

- Gemotoriseerde (benzine & diesel) voertuigen stoten vervuilende luchtemissies (stikstofdioxide en fijnstof) uit.
- Andere belangrijke luchtverontreinigers naast wegverkeer zijn industrie, landbouw, huishoudens en luchtvaart.
- Voertuigen zijn de afgelopen jaren schoner geworden, en met een verdere toename van het aandeel elektrische voertuigen zet deze trend verder door. Luchtkwaliteit verbetert.
- Het VCP zorgt op diverse relaties voor omrijdafstanden, extra voertuigkilometers zorgt voor extra uitstoot.
- Daarentegen vindt er ook een verschuiving plaats van autoverplaatsingen naar fietsverplaatsingen. De concurrentiepositie van de fiets wordt verbeterd met een VCP. Mate van verschuiving sterk afhankelijk van de maatregelen.
- Uit berekeningen van het sectorenmodel blijkt dat er geen significante effecten op luchtkwaliteit zijn, en de effecten van omrijdbewegingen op de luchtkwaliteit zeer beperkt zijn.



Bron: PBL (2019), Opties voor nationaal luchtbeleid

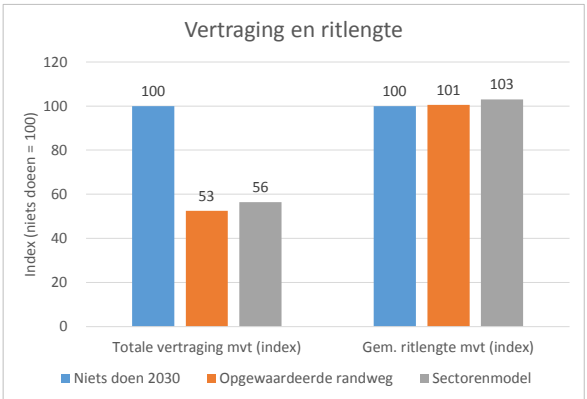


Bron: CROW Klimaatmonitor

365

Netwerkprestatie en gemiddelde ritlengte

- Opwaardering van de randweg en kruispunten kan groot deel van de knelpunten en vertragingen wegnemen.
- Door een andere verkeersroutering in bv. het sectorenmodel, blijft de vertraging in het netwerk beperkt
- Door het sectorenmodel ontstaan door knips op diverse relaties omrijdbewegingen. De gemiddelde ritlengte en het aantal voertuigkilometers in Gouda neemt daardoor met 3% toe.
- Daartegenover staat nog wel een mogelijke verschuiving van auto- naar fietsverplaatsingen, dat is niet in dit model meegewogen
- Als het sectorenmodel dus voor tenminste een modal shift van 3% zorgt, wordt het extra aantal gereden kilometers gecompenseerd door een afname van het aantal autoritte



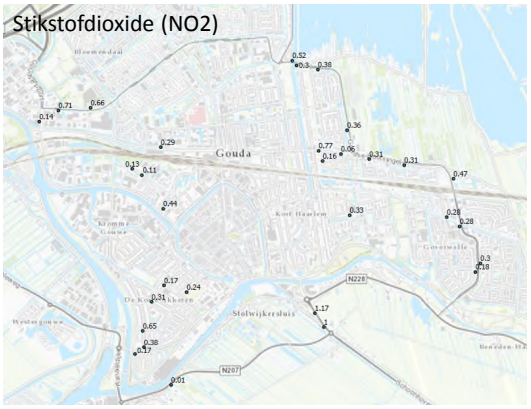
366

Effecten van sectorenmodel op luchtkwaliteit

Effecten van extra voertuigkilometers op NO2-concentratie

Effect bij alle rekenpunten is minder dan +0.71 µg/m3 t.o.v. referentie. Grenswaarde is 40 µg/m3. Die wordt nergens in Gouda overschreden. Effect is zeer beperkt.

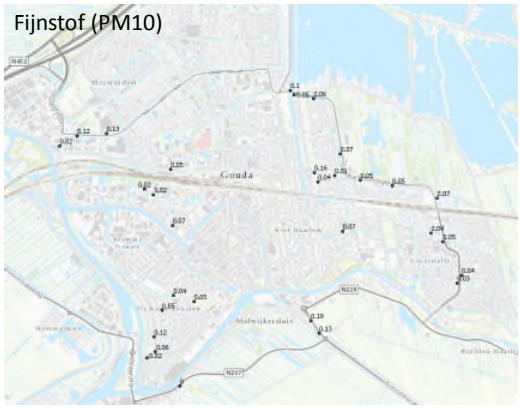
Stikstofdioxide (NO2)



Effecten op PM10 bij rekenpunten

Grenswaarde eveneens 40 µg/m3, advieswaarde Who 20 µg/m3 . Effect op PM10 concentraties < 0.19 µg/m3. Opnieuw wordt overal ruimschoots aan de grenswaarde voldaan, en is het effecten van het sectorenmodel verwaarloosbaar klein.

Fijnstof (PM10)



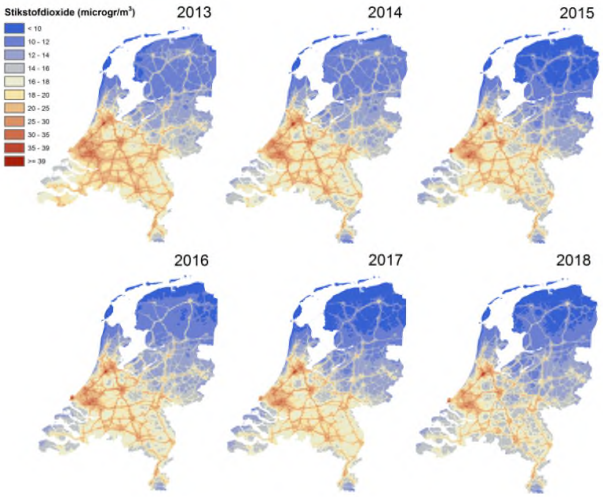
Bron: Berekeningen Omgevingsdienst Midden-Holland

367

Effectieve maatregelen om luchtkwaliteit verder te verbeteren

Voorkomen, veranderen, verschonen

- **Minder mobiliteit** (thuiswerken, online vergaderen)
- **Modal shift van auto naar fiets**/lopen/OV
- **Verschonen van wagenpark** (voldoende publieke laadpalen, wet- en regelgeving, zero-emissie zones, etc.)
- **Verschonen andere bronnen** zoals industrie (energiesector), landbouw en huishoudens (van het gas af)



368

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Vragen, reactie en discussie

369

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Einde presentatie

370

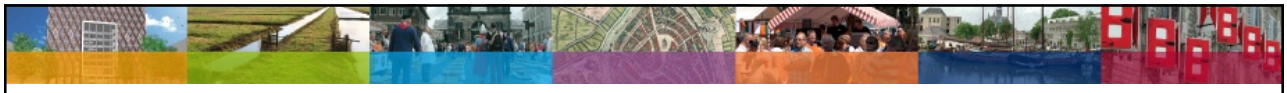


Gouda Onderneemt sessie 2
Verkeerscirculatieplan

Woensdag 7 oktober

gemeente gouda

371

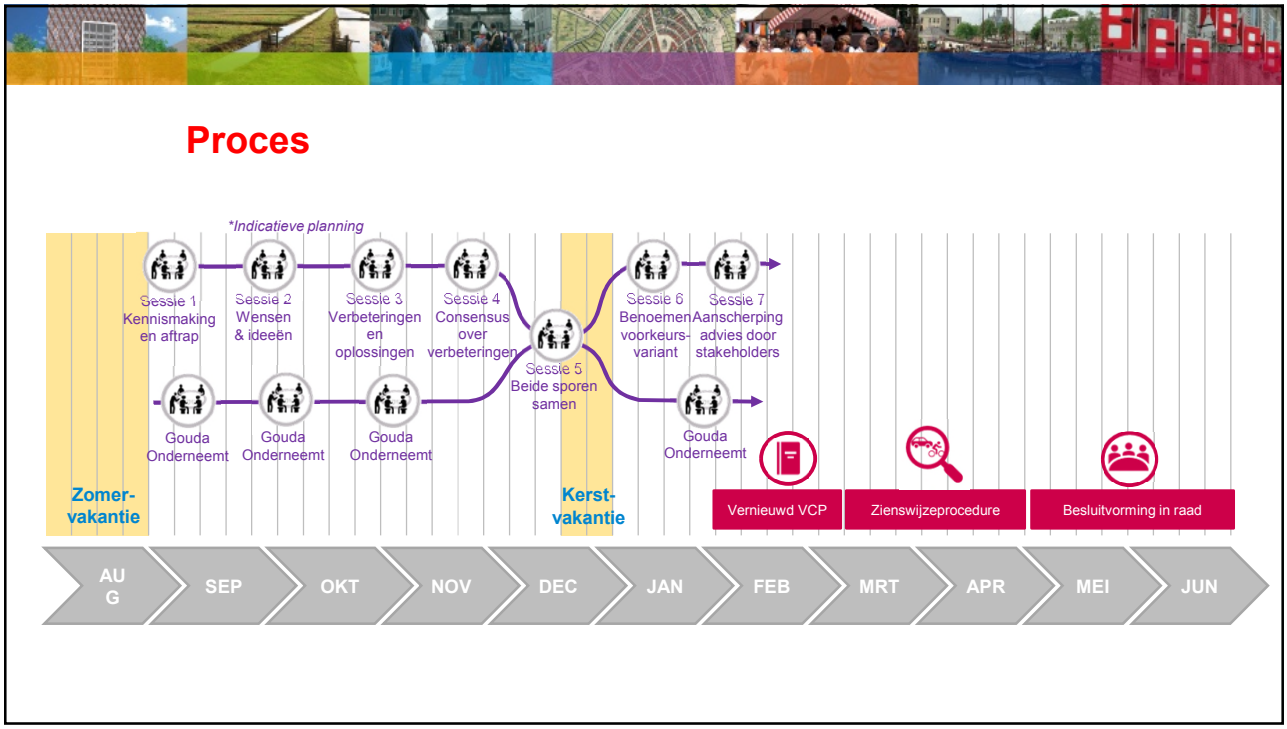


Agenda

2e bijeenkomst Gouda Onderneemt VCP Gouda
15:00 - Opening door voorzitter *Paul Weststrate*
- Verslag 1e bijeenkomst
- Toelichting wensnetwerken en stappenplan - Goudappel Coffeng *Marco de Baat*
- Vragen en discussie

16:50 - afsluiting met conclusies en vervolgafspraken
17:00 –einde bijeenkomst

372



373

Integrale ambities en doelen



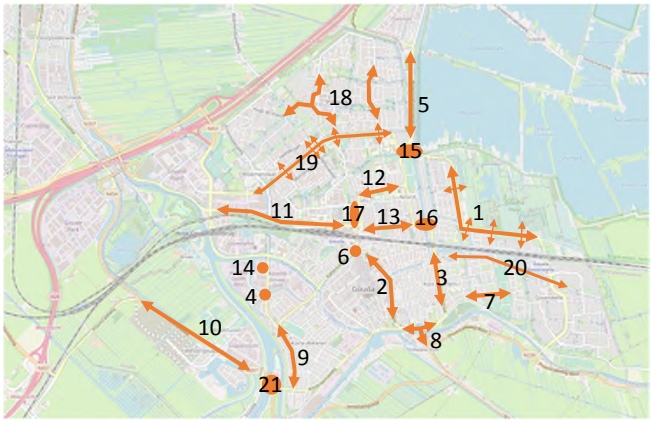
- **Verbeteren leefbaarheid en gezondheid**
  - Verminderen doorgaand verkeer singels
  - Verminderen doorgaand verkeer woonstraten
  - Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting
  - Verbeteren verkeersveiligheid
- **Aantrekkelijkheid binnenstad (ruimtelijke kwaliteit)**
  - Verminderen verkeersdruk binnenstad en woonstraten (autoluwe binnenstad)
  - Meer groen en verblijfsruimte
- **Stimuleren duurzame mobiliteit**
  - Stimuleren fietsgebruik
  - Verduurzamen wagenpark (laadinfrastructuur)
  - Stimuleren OV
- **Verbeteren economische bereikbaarheid**
  - Doorstroming hoofdroutes
  - Bereikbaarheid parkeerlocaties / binnenstad (bevoorrading)
  - Bereikbaarheid bedrijventerrein (vrachtverkeer)
  - Robuustheid netwerk
  - Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit
- **Toekomstbestendig en haalbaar**
  - Investeringskosten
  - Maatschappelijk draagvlak
  - Faseerbaarheid en adaptiviteit

374

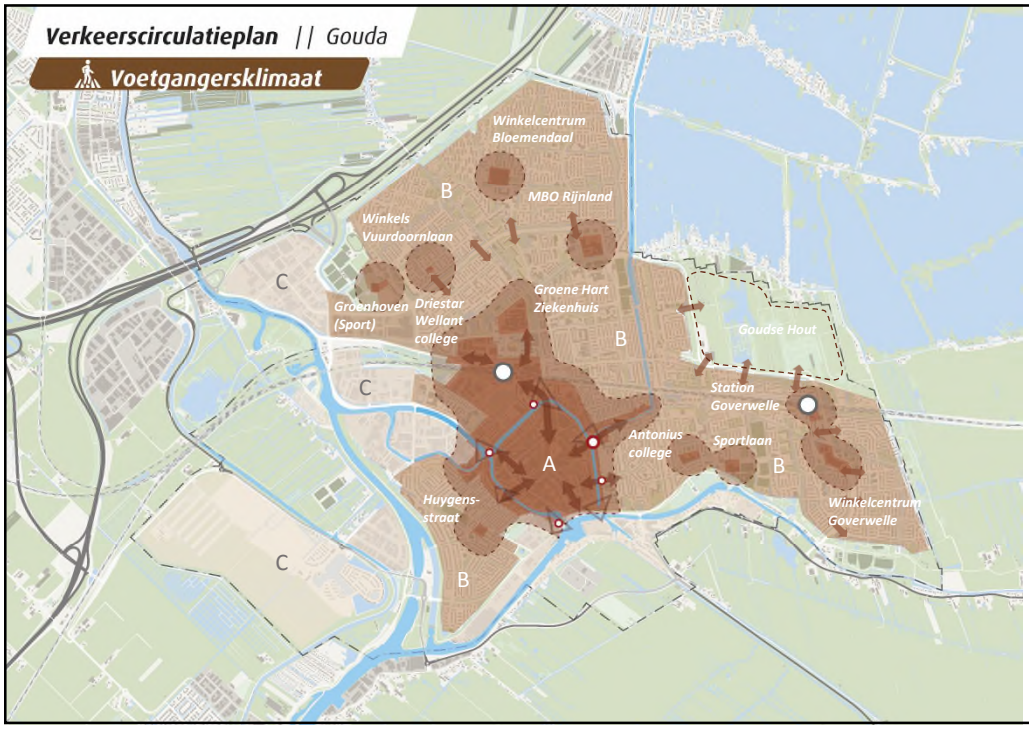
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Veel besproken verkeerssituaties in Gouda

1. Goudse Houtsingel (hard rijden en oversteekbaarheid)
2. Blekerssingel en Fluwelensingel (verkeersoverlast)
3. Joubertstraat (verkeersoverlast)
4. Kruispunt Goudkade / KW-weg (wachttijd en veiligheid)
5. Bodegraafsestraatweg (verkeersoverlast)
6. Kleiwegplein (complex kruispunt, lange wachttijden)
7. Sportlaan (hard rijden)
8. Haastrechtsebrug en omgeving (wachttijd)
9. Koningin Wilhelminaweg e.o. (verkeersoverlast)
10. N207 bij Westergouwe (doorstroming)
11. Burgemeester Jamessingel (snelheid)
12. Thorbeckelaan (veiligheid)
13. Graaf Florisweg
14. Bereikbaarheid bedrijvenparken
15. Breevaartknoop
16. Florisknoop
17. Stationsknoop
18. Ridder van Catsweg & Plaswijckweg (schoolomgevingen)
19. Burg. van Reenensingel (oversteekbaarheid)
20. Voorwillenseweg (hoofdfietsroute i.c.m. autoverkeer)
21. Sluiseiland (verkeersonveiligheid Kompasrotonde)
22. Parkeersituatie / parkeerdruk
23. Doorstroming verkeer/ wachttijd bij verkeerslichten
24. Verkeersveiligheid / snelheid autoverkeer (bv. rond schoolomgevingen)
25. Autoluwe binnenstad
26. Gouda fietsstad
27. Duurzame mobiliteit
28. Zwaar vrachtverkeer in binnenstad (trillinghinder)



375



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

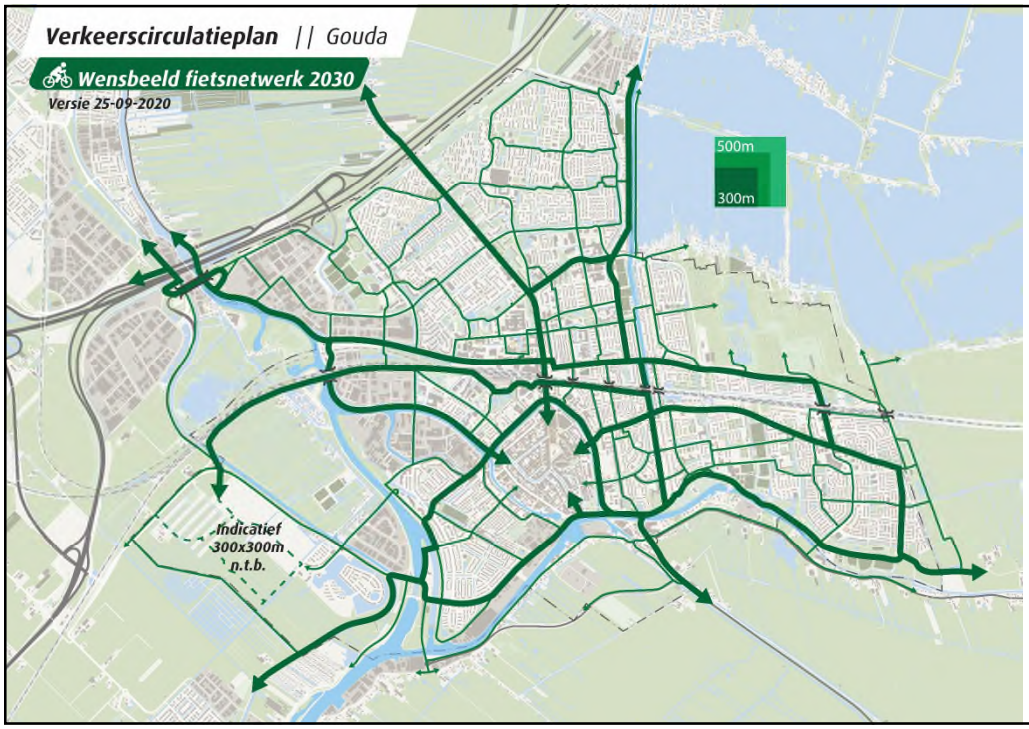
Toelichting:
We hebben Gouda ingedeeld in verschillende type milieus (A,B,C), waarbij een verschillende mobiliteits-benadering bij past. Hieruit leiden we ook de ambites over voor loopkwaliteit.

Wat betreft voetgangersklimaat bieden we een basiskwaliteit aan in B- en C-gebieden. Er zijn overal voldoende en aantrekkelijke voetpaden gelegen (anders dan in bijvoorbeeld buitenlandse steden). De B- en C-gebieden zijn bijvoorbeeld de verschillende woonwijken en bedrijventerreinen.

A-gebieden zijn de donkere gebieden op de kaart, waar de voetganger een belangrijkere rol heeft en meer centraal staat. Hier zorgen we voor extra kwaliteit en een aantrekkelijk voetgangersklimaat. Dit betreft de Historische binnenstad, maar ook de buurtwinkelcentra, de stations-omgeving, de ziekenhuisomgeving, en rond schoollocaties.

Verder zijn ook goede oversteek-voorzieningen van belang als basiskwaliteit over de verschillende verkeersaders.

376



adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

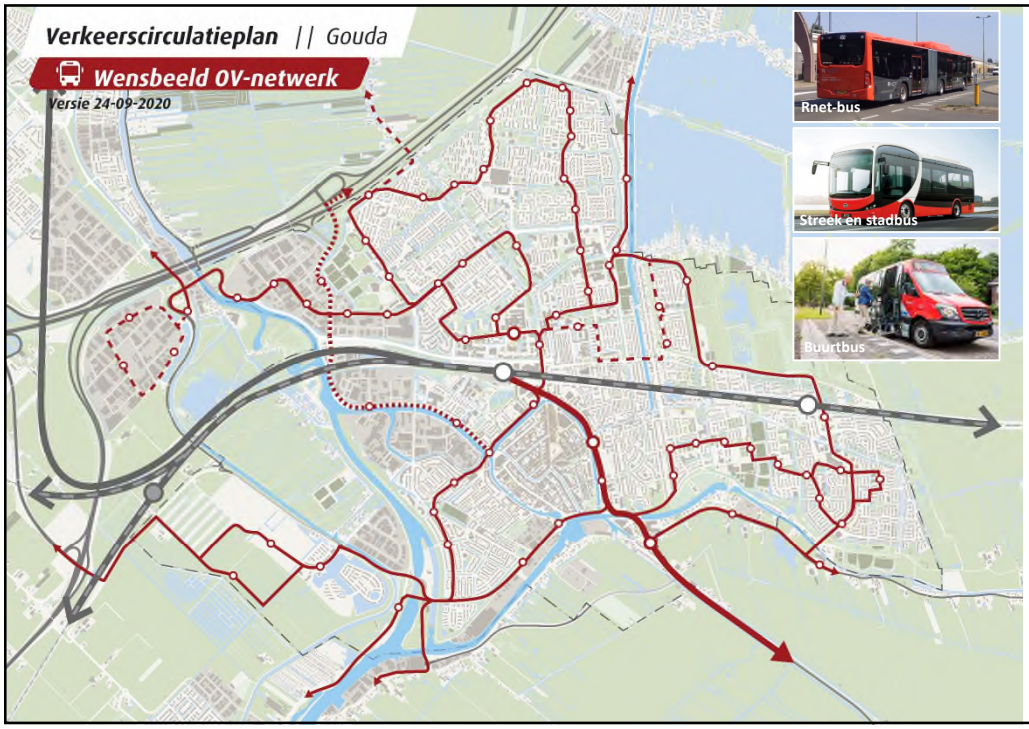
Toelichting:
Doelstelling van het mobiliteitsplan is om het fietsgebruik te stimuleren. Dit kan door het aantrekkelijker maken van het fietsnetwerk, door ontbrekende schakels aan te leggen en bestaande fietspaden veiliger en comfortabeler in te richten. Dat doen we gericht door te werken vanuit een gewenst eindbeeld voor het fietsnetwerk.

Het gewenste eindbeeld is hiernaast weergegeven. Daarin maken we onderscheid naar de regionale doorfietsroutes (dikke lijnen), en de hoofdfietsroutes ter verdeling van de fietsers in de wijk. De regionale doorfietsroutes zijn gebaseerd op het provinciale hoofdfietsnetwerk, die enerzijds een regionale functie hebben om Gouda met de regio te verbinden, maar anderzijds ook binnen Gouda belangrijke fietsverbindingen zijn.

De dikke lijnen vormen een radiaal netwerk met goede verbindingen naar de binnenstad en het station. De dunnere lijnen vormen een raster met een grid van gemiddeld 400 bij 400 meter.

Samenwerking tussen
gemeente gouda
Fietsersbond

377



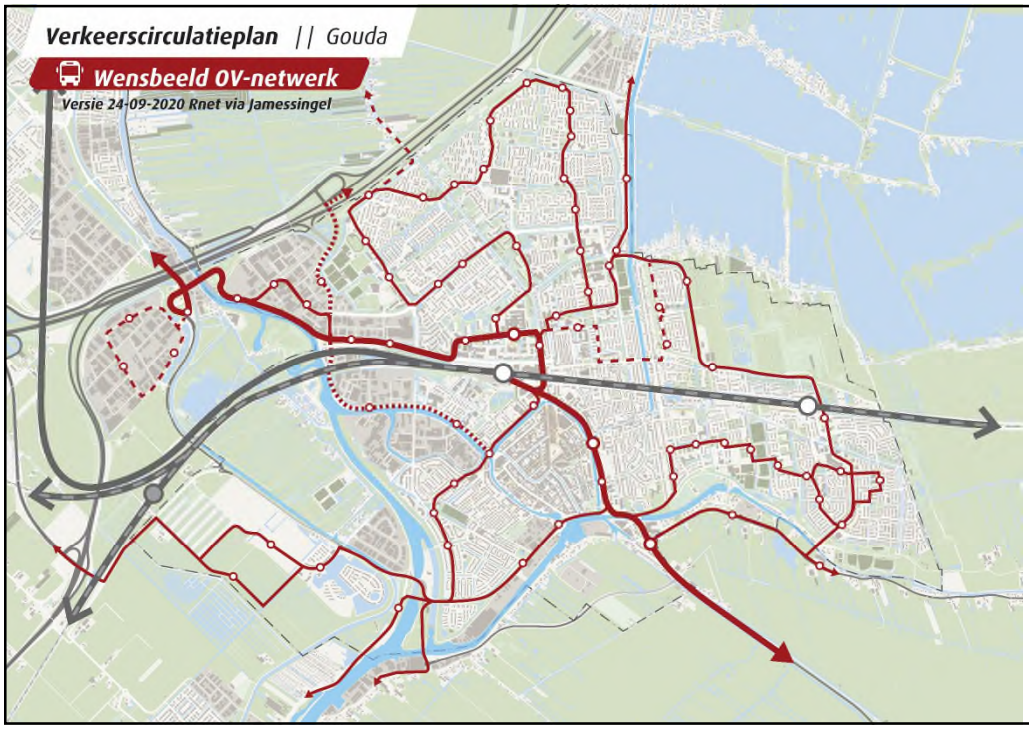
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Toelichting:
Met het verkeerscirculatieplan willen we ook een bijdrage leveren aan een verbetering van het openbaar vervoer. Dit kan bijvoorbeeld door busroutes aan te passen zodat bussen vlotter kunnen doorrijden, haltes aan te passen zodat minder vaak gestopt hoeft te worden maar wel de juiste haltedekking behouden. Maar ook door busroutes autoluwer te maken zodat busverkeer minder hinder en vertraging ervaart van ander verkeer. Daardoor verbetert de betrouwbaarheid van buslijnen.

In Gouda zijn er verschillende soorten busdiensten, zoals regionale streeklijnen, stadslijnen en een buurtbus. Deze vervullen een andere functie en hebben hun eigen kenmerken. De dikke lijn hiernaast geeft de belangrijkste busverbinding weer, de Rnet bus tussen Gouda en Schoonhoven. Hierbij is het belangrijk dat de bus snel is, niet te vaak stopt en vaak rijdt.

Met de dunnere doorgetrokken lijnen zijn de normale streek- en stadslijnen weergegeven. Hierbij zijn vooral de haltedekking en de verbindingen van belang. Tenslotte, zijn met gestippelde lijnen de buurtbus en gewenste spitslijn weergegeven. Buurtbussen hebben een sociale functie en zorgen voor OV-bereikbaarheid in het buitengebied.

378



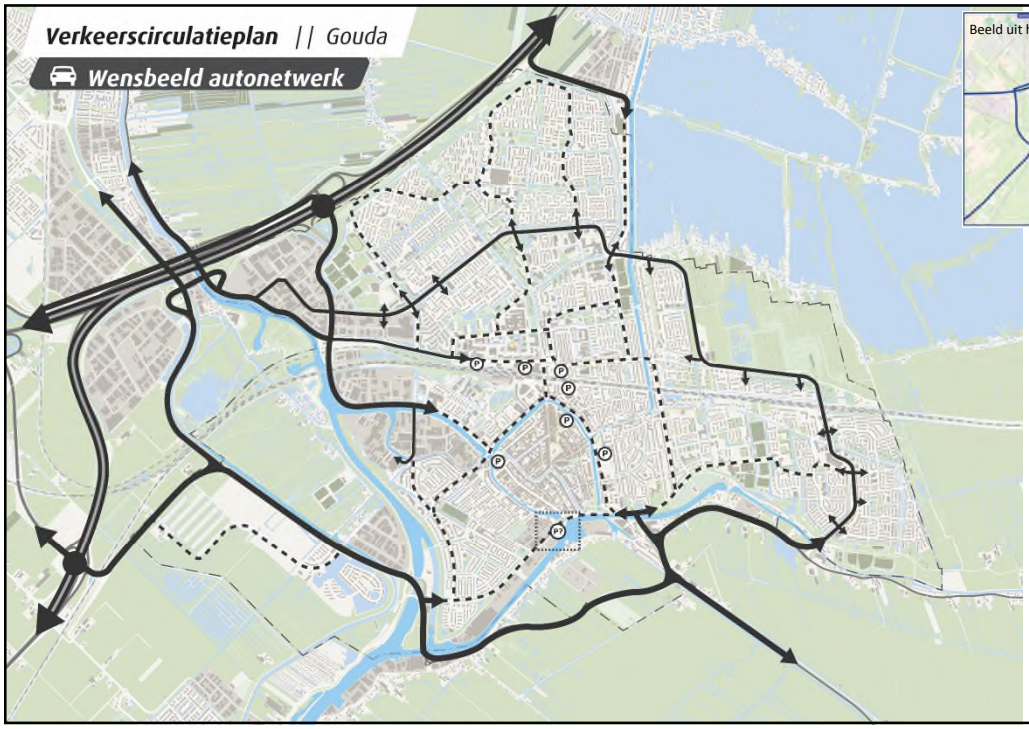
adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Toelichting:
De gemeente Gouda heeft geen directe invloed op de busroutes. De provincie is de zogeheten concessiebeheerder, en de opdrachtgever voor openbaar vervoer. We zijn daarom in gesprek met de provincie en de vervoerder om te kijken hoe we het busnetwerk in Gouda verder kunnen verbeteren.

Als gemeente hebben willen we ook de mogelijkheden verkennen voor een hoogfrequente Rnet-verbinding tussen Gouda en Waddinxveen.

Ook maken we ons hard voor een nieuw station aan de spoorlijn naar Rotterdam. Een nieuw station Gouweknoop kan de OV-bereikbaarheid van Westergouwe verbeteren, en kan Westergouwe met snelle treindiensten verbinden met Rotterdam en station Gouda voor een overstap in de richting van Utrecht.

379

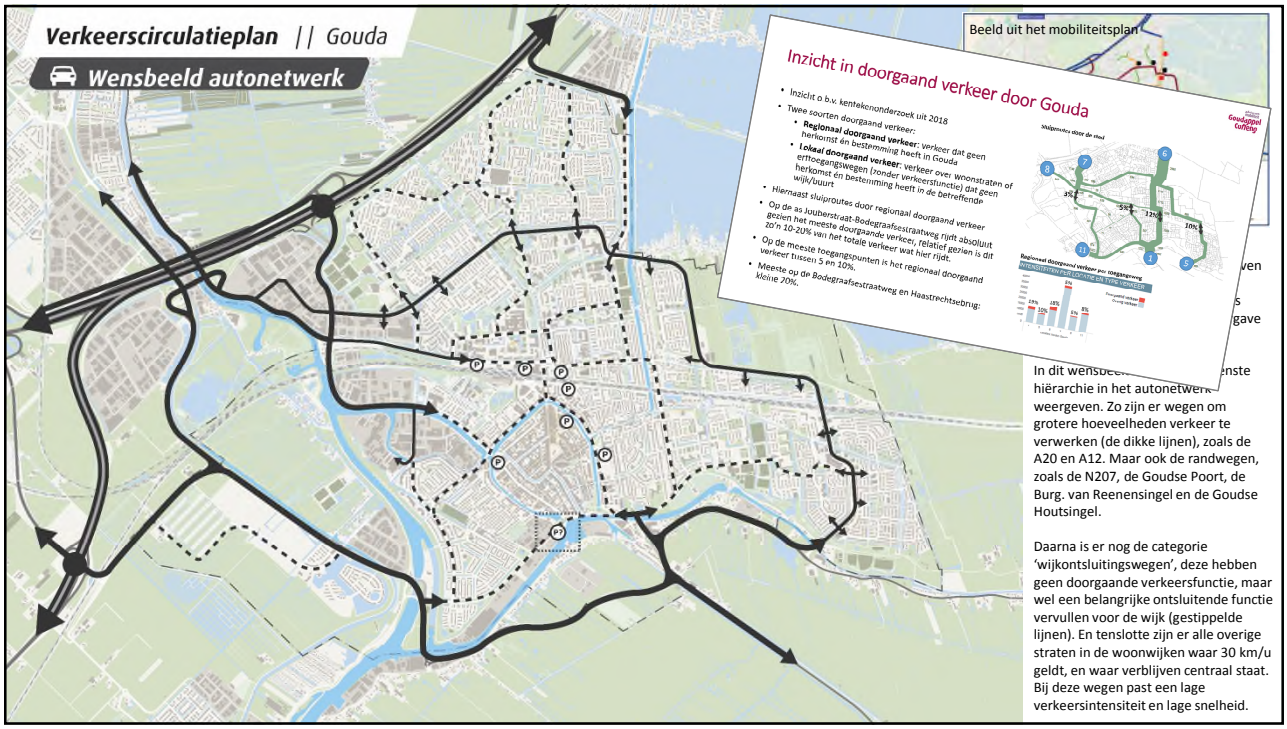


Toelichting:
Het kleine figuur in de hoek hierboven komt uit het mobiliteitsplan. Dit wensbeeld voor het autoverkeer is hiernaast in een iets andere weergave opgenomen.

In dit wensbeeld wordt de gewenste hiërarchie in het autonetwerk weergeven. Zo zijn er wegen om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken (de dikke lijnen), zoals de A20 en A12. Maar ook de randwegen, zoals de N207, de Goudse Poort, de Burg. van Reenensingel en de Goudse Houtsingel.

Daarna is er nog de categorie 'wijkontsluitingswegen', deze hebben geen doorgaande verkeersfunctie, maar wel een belangrijke ontsluitende functie vervullen voor de wijk (gestippelde lijnen). En tenslotte zijn er alle overige straten in de woonwijken waar 30 km/u geldt, en waar verblijven centraal staat. Bij deze wegen past een lage verkeersintensiteit en lage snelheid.

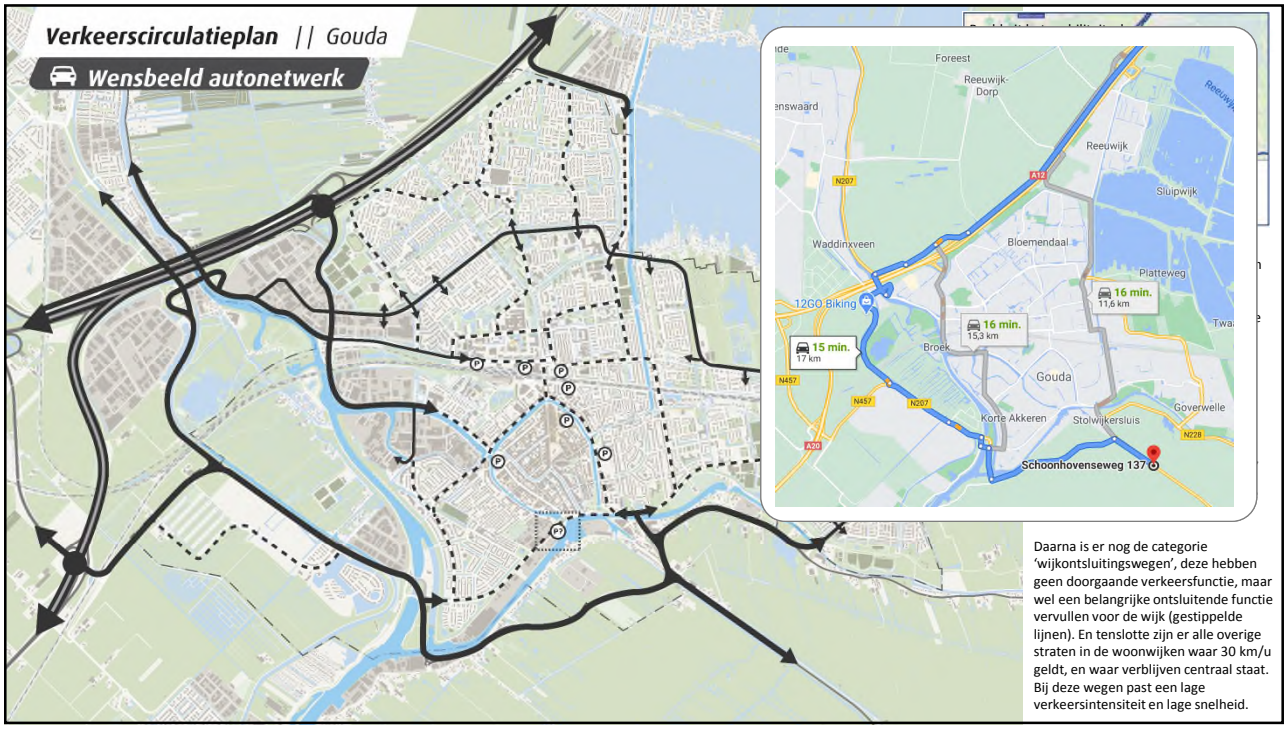
380



In dit wensbeeld is de gewenste hiërarchie in het autonetwerk weergeven. Zo zijn er wegen om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken (de dikke lijnen), zoals de A20 en A12. Maar ook de randwegen, zoals de N207, de Goudse Poort, de Burg. van Reenensingel en de Goudse Houtsingel.

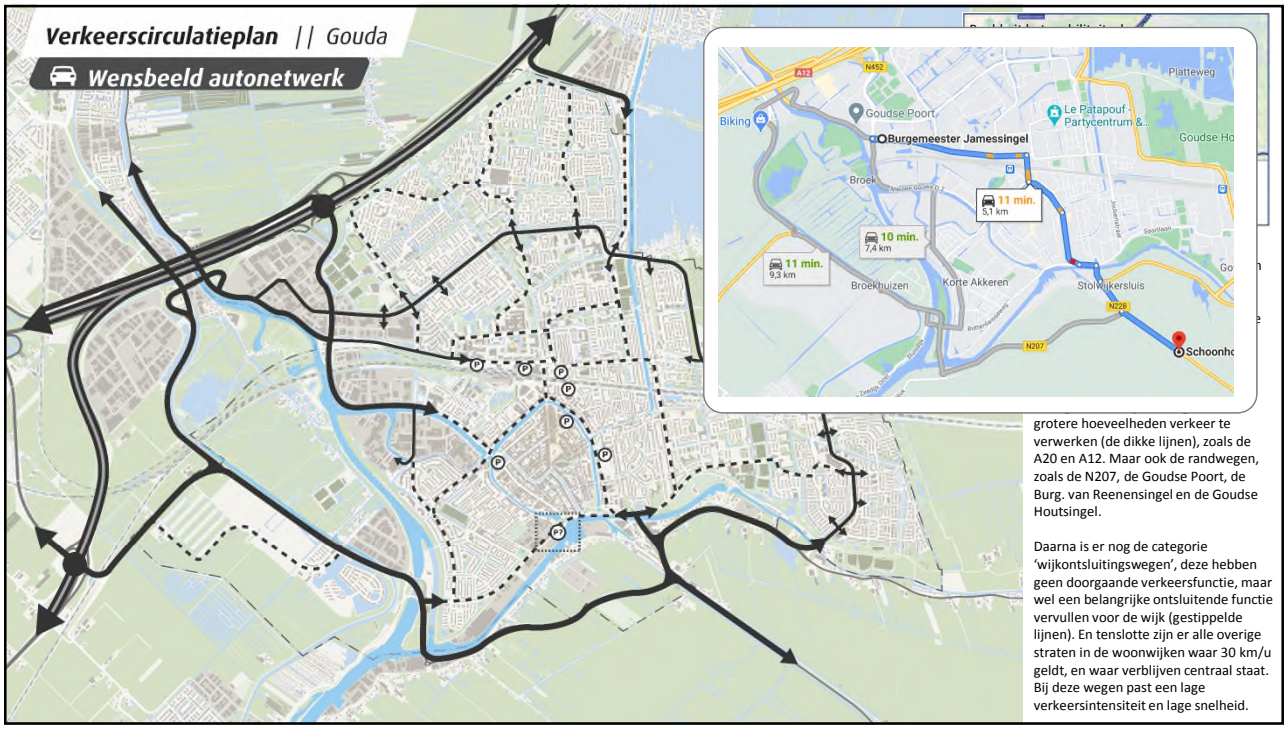
Daarna is er nog de categorie 'wijkontsluitingswegen', deze hebben geen doorgaande verkeersfunctie, maar wel een belangrijke ontsluitende functie vervullen voor de wijk (gestippelde lijnen). En tenslotte zijn er alle overige straten in de woonwijken waar 30 km/u geldt, en waar verblijven centraal staat. Bij deze wegen past een lage verkeersintensiteit en lage snelheid.

381



Daarna is er nog de categorie 'wijkontsluitingswegen', deze hebben geen doorgaande verkeersfunctie, maar wel een belangrijke ontsluitende functie vervullen voor de wijk (gestippelde lijnen). En tenslotte zijn er alle overige straten in de woonwijken waar 30 km/u geldt, en waar verblijven centraal staat. Bij deze wegen past een lage verkeersintensiteit en lage snelheid.

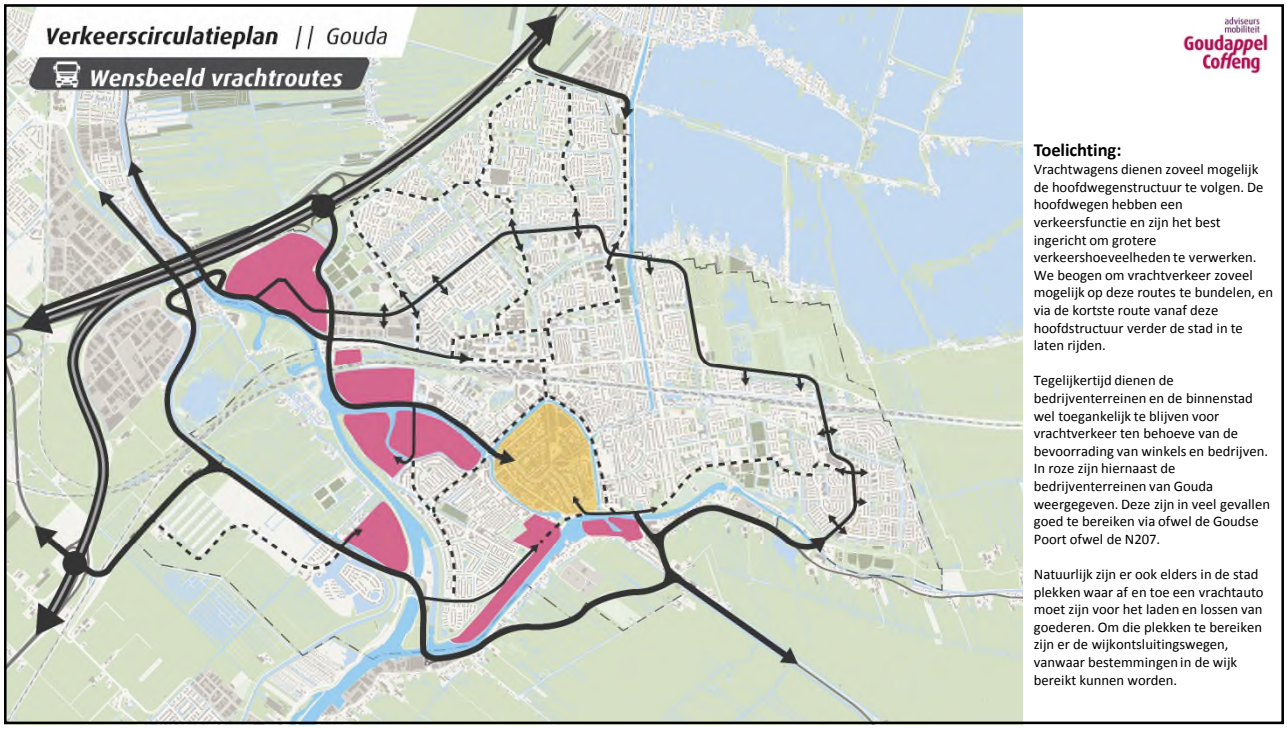
382



grotere hoeveelheden verkeer te verwerken (de dikke lijnen), zoals de A20 en A12. Maar ook de randwegen, zoals de N207, de Goudse Poort, de Burg. van Reenensingel en de Goudse Houtsingel.

Daarna is er nog de categorie 'wijkontsluitingswegen', deze hebben geen doorgaande verkeersfunctie, maar wel een belangrijke ontsluitende functie vervullen voor de wijk (gestippelde lijnen). En tenslotte zijn er alle overige straten in de woonwijken waar 30 km/u geldt, en waar verblijven centraal staat. Bij deze wegen past een lage verkeersintensiteit en lage snelheid.

383



adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Toelichting:
Vrachtwagens dienen zoveel mogelijk de hoofdwegenstructuur te volgen. De hoofdwegen hebben een verkeersfunctie en zijn het best ingericht om grotere verkeershoeveelheden te verwerken. We beogen om vrachtverkeer zoveel mogelijk op deze routes te bundelen, en via de kortste route vanaf deze hoofdstructuur verder de stad in te laten rijden.

Tegelijkertijd dienen de bedrijventerreinen en de binnenstad wel toegankelijk te blijven voor vrachtverkeer ten behoeve van de bevoorrading van winkels en bedrijven. In roze zijn hiernaast de bedrijventerreinen van Gouda weergegeven. Deze zijn in veel gevallen goed te bereiken via ofwel de Goudse Poort ofwel de N207.

Natuurlijk zijn er ook elders in de stad plekken waar af en toe een vrachtauto moet zijn voor het laden en lossen van goederen. Om die plekken te bereiken zijn er de wijkontsluitingswegen, vanwaar bestemmingen in de wijk bereikt kunnen worden.

384

Vraag t.a.v. netwerken

- Zijn de kaartbeelden duidelijk?
- Op welke onderdelen heeft GO een andere mening of voorkeur voor enig onderdeel van de netwerken?
- Hoe ziet GO de functie van de Koningin Wilhelminaweg?
  - Conflict tussen woonfunctie en bereikbaarheidsfunctie

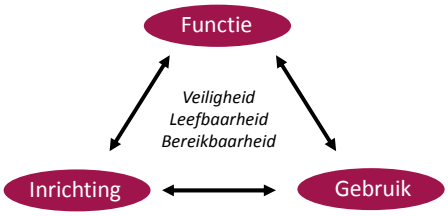
385

Beoordeling o.b.v. richtlijnen inrichting en intensiteiten

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Kenmerken per type weg gespecificeerd in Mobiliteitsplan:

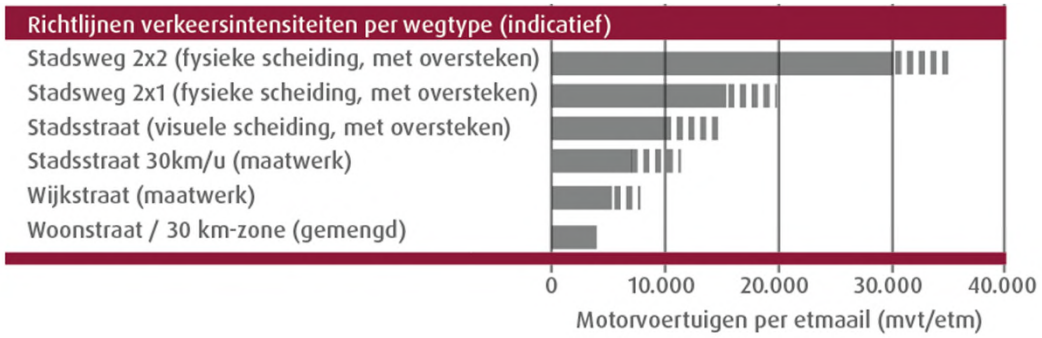
Verkeerskundige uitgangspunten wegennet (streefwaarden)			
	Hoofdwegennet		Verblijfsgebied
	Stadswegen	Stadsstraten	Wijkstraten
Wegcategorie Duurzaam Veilig	Gebiedsontsluitingsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Functie	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer in de stad van en naar de wijken (de wijkstraten) en verbinden naar de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer van een stadsdeel naar de stadswegenen of de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerd verkeer in de wijk en sluiten aan op de stadswegen en/of stadsstraten
Maximum snelheid	50 of 70 km/uur	50 km/uur	30 km/uur bij lengte > 500 m ook gedeelte 50 km/uur
Rijbaanindeling	2 X 1 of 2 X 2 rijstroken gescheiden rijbanen	2 X 1 rijstroken	1 X 2 rijstroken (geen asmarkering)
Grenswaarden intensiteiten	< 20.000 of < 35.000 mvt/etmaal	< 15.000 mvt/etmaal	> 4.000 en < 8.000 mvt/etmaal
Parkeren op rijbaan	Nee	Parkeerhavens	Ja
Openbaar vervoer	Haltehaven	Haltehaven	Halteren op rijbaan
Fietsvoorzieningen	Fietspad (in twee richtingen) of solitair	Fietspad of fietsstrook	Fietsstrook
Solitaire oversteek langzaam verkeer	Bij 70 km/uur of 2 X 2 rijstroken: VRI of ongelijkvloers Bij 50 km/uur en 2 X 1 rijstroken: VRI of brede middenberm, voor doorstroomroute fiets is ongelijkvloers eveneens optie	VRI of middenberm	Middeneiland
Kwaliteit verkeersafwikkeling	Doorstroomroutes	Geen specifieke eisen	Geen specifieke eisen





386

Passende intensiteiten per wegtype



387

Wegen waar het knelt: onbalans tussen functie, inrichting en gebruik



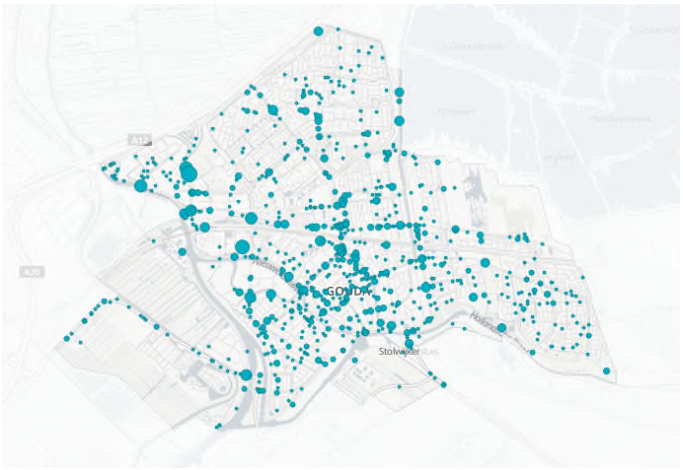
Leefbaarheid en veiligheid onder druk

388

Slechte weginrichting één van de oorzaken van ongevallen

Naast oorzaken als afleiding, agressie, onder invloed rijden, hoge snelheid

Geregistreerde verkeersongevallen in Gouda tussen 2014 en 2020



Aantal ernstige ongevallen neemt toe



389

Mogelijke fasering / stappenplan

Automaatregelen:

- Stap 1: Randwegen op orde
  -> Monitoring en evaluatie
- Stap 2: Eerste tranche maatregelen gericht op leefbaarheid
  -> Monitoring en evaluatie
- Stap 3: Volgende tranche maatregelen gericht op leefbaarheid
  - -> Monitoring en evaluatie

Parallel aan automaatregelen:

- Verbeteringen loop- en fietsnetwerk
- Werk met werk maken: koppelen met regulier beheer en onderhoud
- Stapsgewijze aanpak binnenstad
- Lokale verkeersveiligheids-verbeteringen
- Benutten kansen ruimtelijke kwaliteit en voetgangersklimaat

390

Beoordelingscriteria autobereikbaarheid

- Criteria uit Mobiliteitsplan 2017:
  - Reistijd op stadswegen in spits maximaal 50% langer dan in daluren
  - Reistijd naar bedrijventerrein maximaal 75% langer dan in daluren
  - Reistijd op zaterdagmiddag naar binnenstad maximaal 75% langer dan in daluren

- In 2017 werd op alle trajecten aan deze criteria voldaan:
  - Hoogst gemeten waarde op stadswegen was 28%
  - Hoogst gemeten waarde naar bedrijventerreinen was 40%
  - Hoogst gemeten waarde op routes naar binnenstad was 59%

  - NB. N207 was niet beoordeeld, want provinciale weg

391

Scenario 2030 'niets doen'



Ochtendspits 2030 'niets doen'



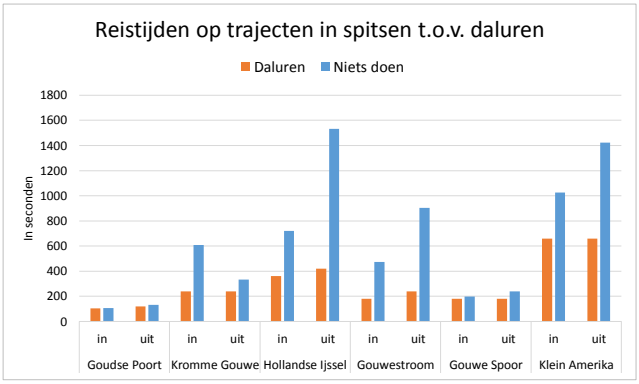
Avondspits 2030 'niets doen'

392

Reistijd in spitsen naar bedrijventerreinen en binnenstad

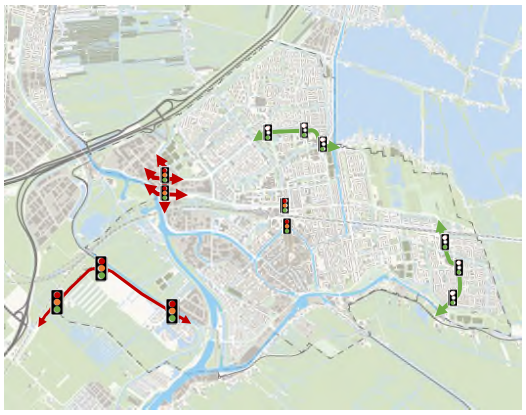
Als we niets doen komt de bereikbaarheid onder druk te staan





393

Effectiviteit verkeersmanagement
(bv. betere afstelling regelingen en groene golven)

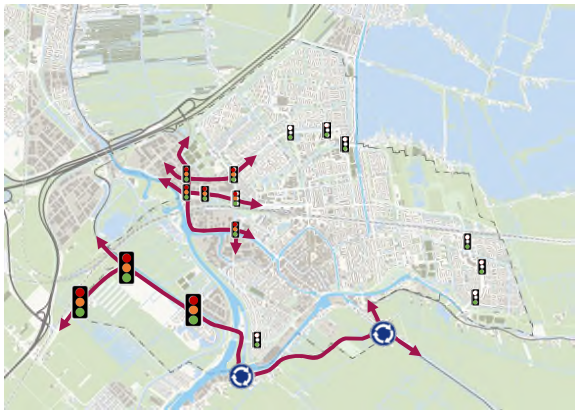


- Uitgangspunt in de verkeersberekeningen is een optimaal functionerend verkeerslicht, daarvoor zijn aanpassingen gedaan in de volgorde van groen geven of de groentijd.
- In de praktijk komt het echter voor dat verkeerslichten niet optimaal zijn afgesteld. Daarom worden verkeerslichten continu nagelopen om 'storingen' op te lossen en de afstelling te verbeteren. Als weggebruiker ervaar je dus soms dat je onnodig lang staat te wachten, wat in sommige gevallen veroorzaakt wordt door storingen/suboptimale afstelling.
- Er zijn soms ook verouderde verkeerslichten die simpelweg vervangen moeten worden, dit betreft bv. het verkeerslicht Haastrechtsebrug - Goejanverwelledijk.
- I-VRI's zijn interactieve verkeerslichten die flexibel groen kunnen geven en bepaalde doelgroepen prioriteit kunnen geven (bv. vrachtverkeer of OV-bussen).
- Een I-VRI werkt vooral goed op het moment dat een kruispunt niet overbelast is. De kruispunten van de Goudse Poort zijn echter overbelast, waardoor andere afstelling van de verkeerslichten geen effect hebben.
- Groene golven zijn nuttig om verkeerslichten die op niet al te verre afstand van elkaar geplaatst staan. In aanmerking komen de verkeerslichten op de Burg. Van Reenensingel en Goverwellesingel.
- Tenslotte, zijn er ook nog koppelingen mogelijk tussen verkeerslichten om deze te synchroniseren. Dit voorkomt bijvoorbeeld fileterugslag van het ene kruispunt naar het andere kruispunt. Koppeling van verkeerslichten is kansrijk bij:
  - Kruispunten van Goudse Poort met Burg. Jamessingel en Burg. Van Reenensingel
  - Kruispunten van Spoortunnel met Kleiwegplein en Burg. Jamessingel

394

Effect van randweg met opgewaardeerde kruispunten

Ingevoerde maatregelen



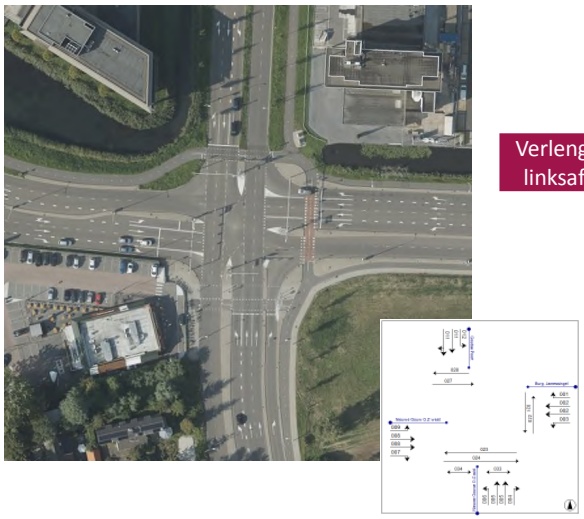
Doorstroming in ochtendspits

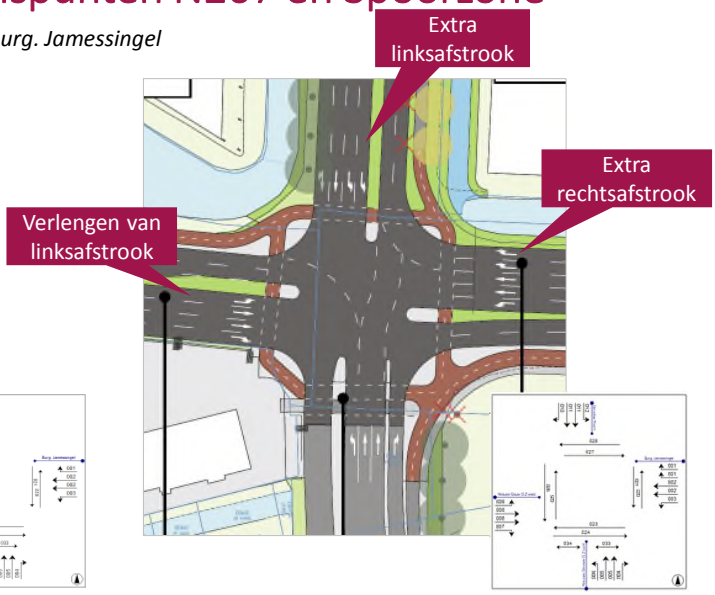


395

Inzoomen: uitbreiding kruispunten N207 en Spoorzone

Bv. extra opstelstroken kruispunt Goudse Poort – Burg. Jamessingel





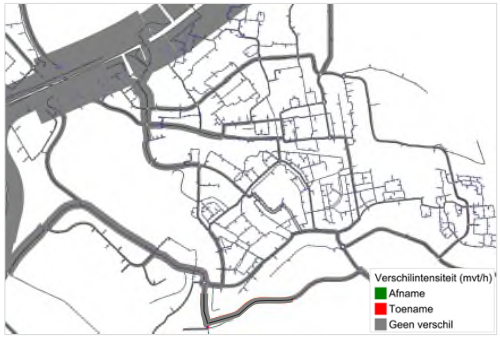
396

Effect 'Opgewaardeerde randweg'

Sterke verbetering doorstroming, maar zeer beperkte effecten op routekeuze

Randwegen	Referentie 2030	Effect routekeuze
Goudse Poort	Ca. 47.500 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<+2%)
Goudse Houtsingel	Ca. 10.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<+2%)
N207 Westergouwe	Ca. 25.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<+2%)
N207 ZWR	Ca. 16.500 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<+2%)

Verschuiving van verkeersstromen



Stadswegen	Referentie 2030	Effect routekeuze	Conclusie
Bodegraafsestraatweg-Noord	Ca. 19.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Leefbaarheid onder druk
Joubertstraat	Ca. 10.500 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Te druk voor geloofwaardig 30
Koningin Wilhelminaweg	Ca. 14.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Te druk voor geloofwaardig 30

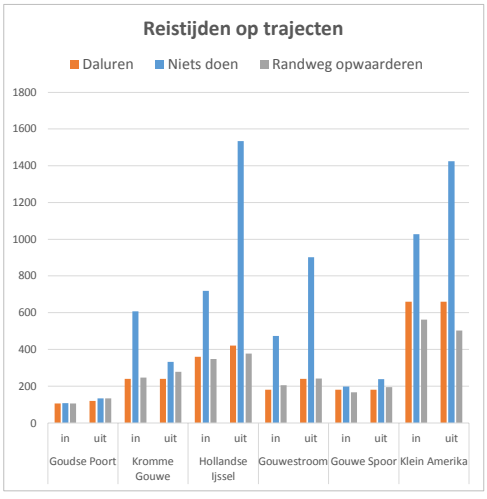
Wijkstraten/buurtstraten	Referentie 2030	Effect routekeuze	Conclusie
Fluwelen- & Blekerssingel	Ca. 11.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Leefbaarheid onder druk
Sportlaan	Ca. 5.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Voldoet al aan leefbaarheidscriteria
Nieuwe Veerstal	Ca. 13.750 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Leefbaarheid onder druk

397

Toets reistijden aan criteria

Met maatregelen aan randweg wordt aan bereikbaarheidscriteria voldaan!

Traject		Reistijd in sec.		Toets criterium			Beoordeling	
		Niets doen	Randweg	Reistijd daluren	Daluren + 50%	Daluren + 75%	Niets doen	Randweg
Goudse Poort	in	107	106	105	157	183	voldoet	voldoet
	uit	133	133	120	180	210	voldoet	voldoet
Kromme Gouwe	in	608	247	240	360	420	voldoet niet	voldoet
	uit	333	278	240	360	420	voldoet	voldoet
Hollandse IJssel	in	719	348	360	540	630	voldoet niet	voldoet
	uit	1533	377	420	630	735	voldoet niet	voldoet
Gouwestroom	in	473	206	180	270	315	voldoet niet	voldoet
	uit	902	241	240	360	420	voldoet niet	voldoet
Gouwe Spoor	in	199	167	180	270	315	voldoet	voldoet
	uit	238	194	180	270	315	voldoet	voldoet
Klein Amerika	in	1027	562	660	990	1155	voldoet niet	voldoet
	uit	1424	503	660	990	1155	voldoet niet	voldoet

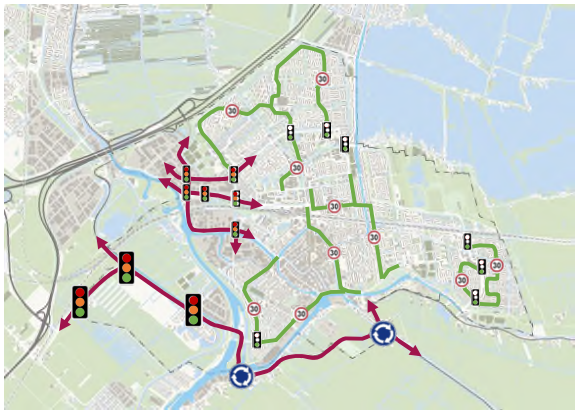


398

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Effect 'Randweg samen met 30km-zones'

Ingevoerde maatregelen



Doorstroming in ochtendspits



399

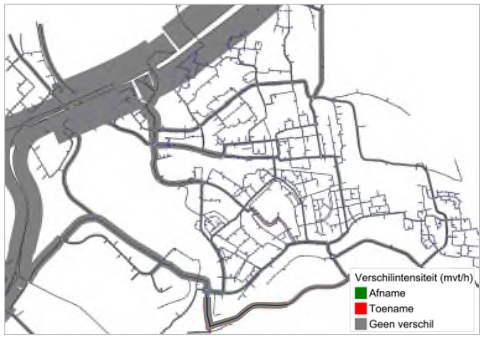
adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Effect opgewaardeerde randweg samen met 30km-zones

Sterkste verschuivingen rond singels en Veerstal, op overige routes beperkt

Randwegen	Referentie 2030	Effect routekeuze
Goudse Poort	Ca. 47.500 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<+2%)
Goudse Houtsingel	Ca. 10.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<+2%)
N207 Westergouwe	Ca. 25.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<+2%)
N207 Zuidwestelijke Randweg	Ca. 16.500 mvt/etm	Lichte toename (Ca. +5%)

Verschuiving van verkeersstromen



Stadswegen	Referentie 2030	Effect routekeuze	Conclusie
Bodegraafsestraatweg-Noord	Ca. 19.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Leefbaarheid onder druk
Joubertstraat	Ca. 10.500 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Te druk voor geloofwaardig 30
Koningin Wilhelminaweg	Ca. 14.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Te druk voor geloofwaardig 30

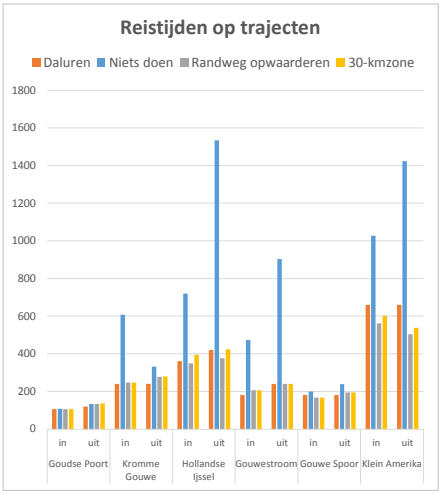
Wijkstraten/buurtstraten	Referentie 2030	Effect routekeuze	Conclusie
Fluwelen- & Blekerssingel	Ca. 11.000 mvt/etm	Lichte afname (Ca. -5%)	Leefbaarheid onder druk
Sportlaan	Ca. 5.000 mvt/etm	Zeer beperkt effect (<-2%)	Voldoet al aan leefbaarheidscriteria
Nieuwe Veerstal	Ca. 13.750 mvt/etm	Lichte afname (Ca. -5% a -10%)	Leefbaarheid onder druk

400

Toets reistijden aan criteria

Reistijden i.g.v. 30-kmzone vergelijkbaar met variant 'Randweg opwaarderen'

Traject		Reistijd in sec.			Toets criterium			Beoordeling		
		Niets doen	Randweg	30-kmzone	Reistijd daluren	Daluren + 50%	Daluren + 75%	Niets doen	Randweg	30km
Goudse Poort	in	107	106	105	105	157	183	voldoet	voldoet	voldoet
	uit	133	133	136	120	180	210	voldoet	voldoet	voldoet
Kromme Gouwe	in	608	247	246	240	360	420	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	333	278	279	240	360	420	voldoet	voldoet	voldoet
Hollandse Ijssel	in	719	348	394	360	540	630	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	1533	377	423	420	630	735	voldoet niet	voldoet	voldoet
Gouwestroom	in	473	206	206	180	270	315	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	902	241	240	240	360	420	voldoet niet	voldoet	voldoet
Gouwe Spoor	in	199	167	167	180	270	315	voldoet	voldoet	voldoet
	uit	238	194	195	180	270	315	voldoet	voldoet	voldoet
Klein Amerika	in	1027	562	602	660	990	1155	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	1424	503	537	660	990	1155	voldoet niet	voldoet	voldoet



401

Vragen, reactie en discussie

201

402

Bijlagen

403

Geloofwaardige 30km/u-inrichting

- 30km-zones zijn verblijfsgebieden / woonstraten
- Lage snelheid is van belang (max 30km/u)
  - Vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid
  - Bij lagere snelheden is oversteekbaarheid van weg beter en is kans op ernstige ongevallen kleiner
- Snelheid die gereden wordt, wordt mede bepaald door de inrichting van de weg, o.a.:
  - Rijbaanbreedte
  - Verharding
  - Positie van de fietser
  - Snelheidsremmende maatregelen (drempels, asverspringing)
  - Evt. geparkeerde auto's
  - Omgeving (stedelijk/landelijk)
- Enkel een bord met 30 neerzetten is niet voldoende





404

Grijze wegen

- Wegen die binnen het netwerk een belangrijke schakel zijn, en anderzijds ook een verblijfsfunctie kennen vanwege de aanliggende woningen.
- Dit betreft straten als:
  - Bodegraafsestraatweg
  - Koningin Wilhelminaweg
  - Jouberstraat
  - Singels
- 'Grijze weg' omdat er een conflict is tussen functie, inrichting en gebruik, en deze wegen niet eenduidig zijn in te delen.
- Balans zoeken tussen leefbaarheid en verkeersfunctie: stadsstraten 30 km/u met lagere verkeersintensiteiten dan normale stadsstraten





405

Vragen, reactie en discussie

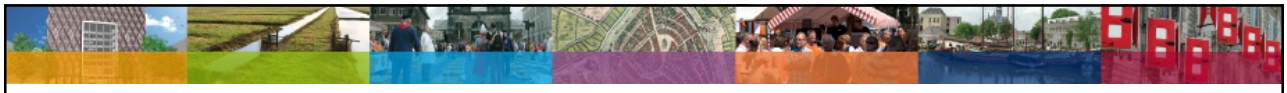
406



Gouda Onderneemt sessie 3
Verkeerscirculatieplan

Dinsdag 17 november 2020

gemeente gouda



Agenda

10:00 - Opening door voorzitter - *Paul Weststrate*
- Eerdere verslagen - *Paul Weststrate*

10:30 - Beoordelingskader – *Marco de Baat*
- Autoluwe binnenstad – *Marco de Baat*

11:30 - Vragen en discussie
- Afsluiting met tussenconclusies en vervolgafspraken

12:00 - Einde bijeenkomst

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Beoordelingskader

409

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Doelen VCP





Verbeteren leefbaarheid en gezondheid

- Verminderen (doorgaand) verkeer singels
- Verminderen (doorgaand) verkeer woonstraten
- Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting
- Verbeteren verkeersveiligheid

Aantrekkelijkheid binnenstad (ruimtelijke kwaliteit)

- Verminderen verkeersdruk binnenstad en woonstraten (autoluwe binnenstad)
- Meer groen en verblijfsruimte

Stimuleren duurzame mobiliteit

- Stimuleren fietsgebruik
- Verduurzamen wagenpark (laadinfrastructuur)
- Stimuleren OV

Verbeteren economische bereikbaarheid

- Doorstroming hoofdroutes
- Bereikbaarheid parkeerlocaties / binnenstad (bevoorrading)
- Bereikbaarheid bedrijventerrein (vrachtverkeer)
- Robuustheid netwerk
- Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit

Toekomstbestendig en haalbaar

- Investeringskosten
- Maatschappelijk draagvlak
- Faseerbaarheid en adaptiviteit

410

Gebruik van beoordelingskader

1. Beoordelingskader **t.b.v. variantenstudie**
   - Inzichtelijk maken van effecten en consequenties van varianten
   - Inschatting van effecten o.b.v. modellen of expert judgement
   - Onderlinge vergelijking van varianten
   - Verwachtte bijdrage aan beleidsdoelen

Theorie, modellen en expert judgement

2. Beoordelingskader **t.b.v. monitoring, evaluatie en gefaseerde uitvoering**
   - Meten van daadwerkelijke effecten in praktijk
   - Evalueren van effectiviteit van maatregelen en bijdrage aan doelstellingen
   - T.b.v. besluitvorming over:
     - Eventuele bijsturing van aanpak/maatregelen
     - Go/no-go besluit over volgende stappen in gefaseerde aanpak

Meten in praktijk!

411

411

Doel: Verbeteren leefbaarheid en gezondheid

Subcriteria en wijze beoordelen:

1. **Verminderen (doorgaand) verkeer singels**
   -> Afname verkeersintensiteit (in absolute en relatieve toe- of afname)
2. **Verminderen (doorgaand) verkeer woonstraten**
   -> Afname verkeersintensiteit (in absolute en relatieve toe- of afname)
3. **Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting**
   -> Uitstoot van emissies: CO2, NO2, PM10, PM2.5 (wettelijke normen)
   -> Aantal (ernstig) geluidgehinderden (wettelijke normen)
4. **Verbeteren verkeersveiligheid**
   -> Afname gemiddelde snelheid gemotoriseerd verkeer
   -> Aantal (ernstige) verkeersongevallen (kwalitatief)

Maar ook 'Stimuleren duurzame vervoerwijzen (OV en Fiets)'





412

412

Doel: aantrekkelijke binnenstad

1. **Verkeersdruk binnenstad en woonstraten (leefomgeving)**
   -> Effect op verkeerintensiteiten (in absolute en relatieve toe- of afname)
   -> Impact op mate van trillinghinder/leefkwaliteit (kwalitatief)
2. **Groen, verblijfsruimte, en dwaalmilieus (ruimtelijke kwaliteit)**
   -> kansen voor extra groen in de binnenstad (kwalitatief)
   -> kansen voor nieuwe plekken / bankjes / horeca / wandelroutes (vermindering van aantal straatparkeerplaatsen)
3. **Aantrekkelijkheid binnenstad voor bezoekers**
   -> aantal bezoekers/toeristen binnenstad (kwalitatief)
4. **Ondernemersklimaat binnenstad**
   -> koopstromen lokale economie (koopstromenmodel)

NB. De auto-, fiets- en OV-bereikbaarheid zijn bij de aparte doelstelling 'bereikbaarheid' opgenomen.

Ruimte voor groen / bankje / terras?





413

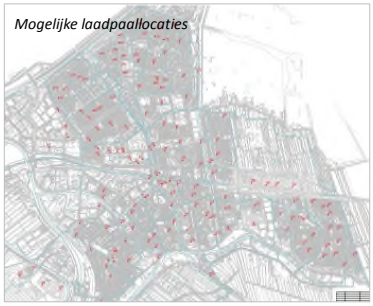
413

Doel: stimuleren duurzame mobiliteit

1. **Stimuleren fietsgebruik**
   -> Ontwikkeling aantal fietsers in Gouda (modal shift)
   -> Concurrentieverhouding/directheid fiets t.o.v. auto (kwalitatief)
   -> Aantrekkelijkheid inrichting fietspaden (kwalitatief)
2. **Verduurzamen wagenpark (bv. laadinfrastructuur)**
   Gemeente heeft een laadpalenbeleid en is bezig met onderzoek naar mogelijkheden zero-emissie stadslogistiek, beiden vallen daarmee buiten de scope van het VCP. Verder aanjagen van verduurzaming is met name aangelegenheid van Rijksoverheid middels fiscale regels.
3. **Stimuleren OV**
   -> Haltedekking van woon- en werkgebieden (% van gebieden < 350 meter loopafstand van bushalte)
   -> Rijtijden/doorstroming van OV-bussen



Mogelijke laadpaallocaties



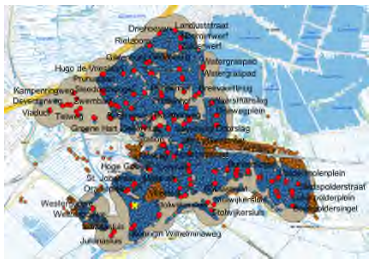
414

414

Doel: verbeteren (economische) bereikbaarheid

1. **Doorstroming randwegen/hoofdroutes**
   -> Gemiddelde snelheid in ochtend- en avondspits
2. **Bereikbaarheid parkeerlocaties**
   -> Reistijd vanuit verschillende windrichtingen naar parkeerlocaties
3. **Bereikbaarheid binnenstad t.b.v. bevoorrading**
   -> Toegankelijkheid binnenstad voor bevoorrading (mate van restricties)
4. **Bereikbaarheid bedrijventerrein**
   -> Reistijd vanaf hoofdwegen naar bedrijventerrein
5. **Robuustheid netwerk**
   -> Aantal beschikbare routes in geval van een incident/afsluiting van een (hoofd)weg
6. **Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit**
   -> Oversteekbaarheid van (drukke) wegen voor fietsers en voetgangers
   -> Concurrentieverhouding/directheid fiets t.o.v. auto (kwalitatief)
   -> Aantrekkelijkheid en kwaliteit van voet- en fietspaden en omgeving
7. **Kwaliteit openbaar vervoer**
   -> Haltedekking van woon- en werkgebieden (% < 350 meter loopafstand bushalte)
   -> Rijtijden/doorstroming van OV-bussen





415

415

Doel: toekomstbestendig en haalbaar

1. **Investeringskosten**
   -> Aanleg- en afschrijvingskosten
   -> Beheer- en onderhoudskosten
2. **Maatschappelijk draagvlak**
   -> Uitkomsten participatieproces (DenkTank, GO, enquêtes, inspraak)
   -> Stadspeiling / tevredenheid inwoners en ondernemers Gouda
3. **Faseerbaarheid en adaptiviteit**
   -> Mate waarin maatregelenpakket gefaseerd aangelegd kan worden
   -> Mate waarin tussentijds bijgestuurd kan worden

416

416

Weging van criteria

- Niet ieder doel/criterium hoeft even belangrijk te zijn
- Verschilt van persoon tot persoon (deels door andere belangen)
- Het is echter aan de politiek om een afweging tussen de criteria te maken

- Wel een advies vanuit participatieproces (Denktank en GO)
- Gegeven dat advies en de nieuwe inzichten uit het proces komt er een ambtelijk voorstel aan college
- College besluit over voorstel (-> inspraakprocedure)
- Uiteindelijke besluit door de gemeenteraad
  - Die maken hun eigen afweging over criteria en belangen

Advies vanuit:
Denktank
Gouda Onderneemt

↓

Ambtelijk voorstel gegeven uitkomsten stakeholderproces

↓

Besluit VCP/voorkeursvariant door college horende alle adviezen

↓

Besluit door gemeenteraad

417

417

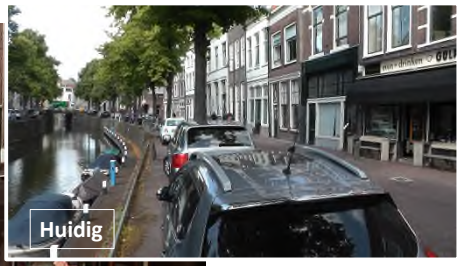
Autoluwe binnenstad

418

418

Aantrekkelijke binnenstad





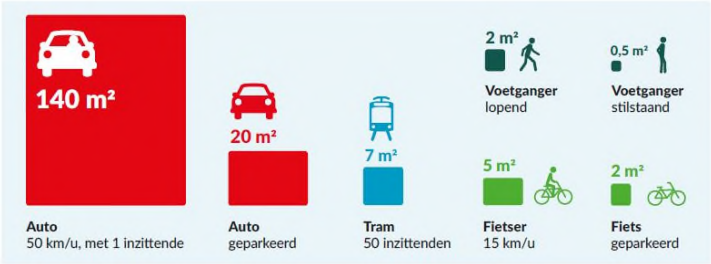
"Economische waarde van een binnenstad en hoge kwaliteit van de openbare ruimte versterken elkaar, juist in tijden van online winkelen. Aantrekkelijke openbare ruimtes kunnen bezoekers langer vasthouden."

419

419

Ruimtegebruik van de auto is groot, terwijl de ruimte in de binnenstad schaars is

Ruimtegebruik door verschillende vervoerwijze



Aspecten met een ruimtevraag

- Parkeren (auto en fiets)
- Rijbanen, fietspaden, voetpaden
- Gebouwen (woningen, winkels, horeca)
- Terrassen
- Logistiek
- Groen
- Water(berging)
- Verblijfsruimte (pleinen, bankjes, parken)
- Nutsvoorzieningen
- Straatmeubilair (prullenbakken, etc.)
- ….. en meer!

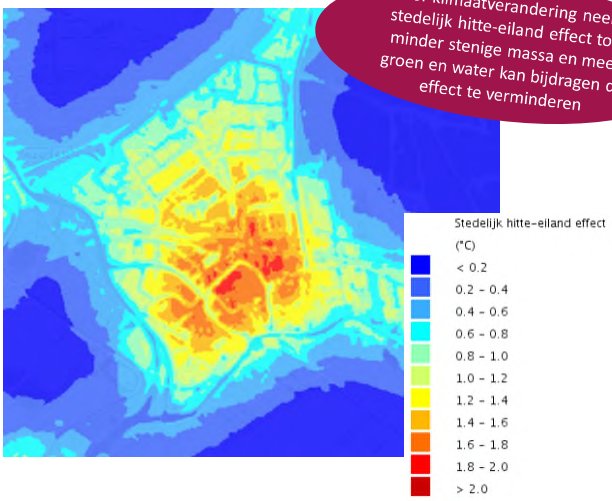
Diverse aspecten hebben meer ruimte nodig dan nu beschikbaar.

420

420

Klimaatadaptatie: hitte en wateropvang

Stedelijk hitte-eiland effect



Door klimaatverandering neemt stedelijk hitte-eiland effect toe, minder stenige massa en meer groen en water kan bijdragen dit effect te verminderen

Bodemdaling vs. waterberging



Door klimaatverandering neemt ook de kans toe op hevigere regenbuien, waar voldoende waterberging voor moet zijn. Dat vraagt mogelijk extra ruimte voor wateropvang.

421

421

Aantrekkelijke binnenstad

- Hoe ziet een aantrekkelijke binnenstad er voor ondernemers uit?
- Welke maatregelen zijn denkbaar/wenselijk?

422

422

Deelgebieden



Het winkelgebied



De Grachten



(Overige) Woonstraten



De binnenstad bestaat uit verschillende milieus waar andere opgaven spelen en andere maatregelen gewenst/benodigd zijn.

423

423

Verkeer in de binnenstad (1)

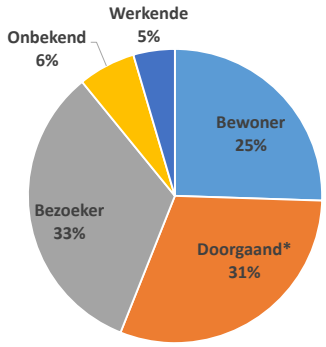
- Verschillende soorten verkeer:
  - Bewoners
  - Bezoekers (lang/kort/toeristen)
  - Werknemers
  - Bedrijfsvoertuigen (monteur, schilder, etc.)
  - Logistiek / bevoorrading
  - Doorgaand verkeer
- Inzicht in verkeersstromen middels kentekenonderzoek (sep 2019 en okt 2020)
  - Aanvullend onderzoek mét inzicht in personenauto's.
  - Op werkdagen beide onderzoeken vergelijkbaar qua aantallen ondanks corona.
    Op de zaterdag oktober 2020 onderzoek -4% minder vracht- en bestelverkeer dan september 2019.

424

424

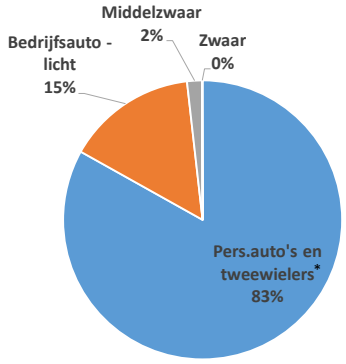
Verkeer in de binnenstad (2)

Motieven van verkeersbewegingen binnenstad
Gemiddelde werkdag



*doorgaand verkeer bestaat uit:
logistiek, sluipverkeer, haal- en brengverkeer, taxi

Voertuigtype van verkeersbewegingen binnenstad
Gemiddelde werkdag

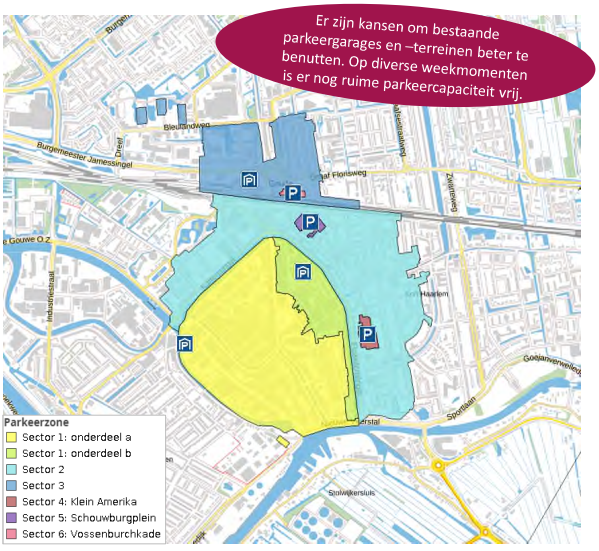


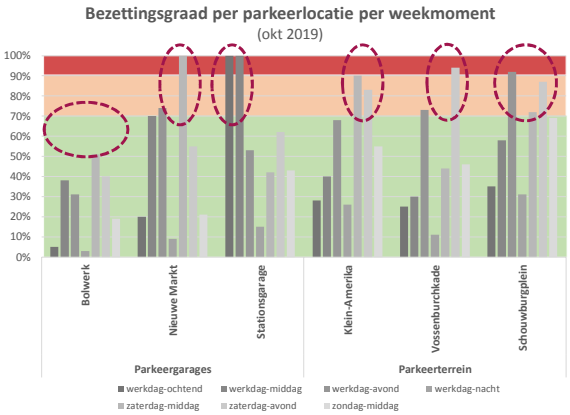
*tweewielers betreft motoren

425

425

Autobereikbaarheid: parkeeraanbod & -locaties



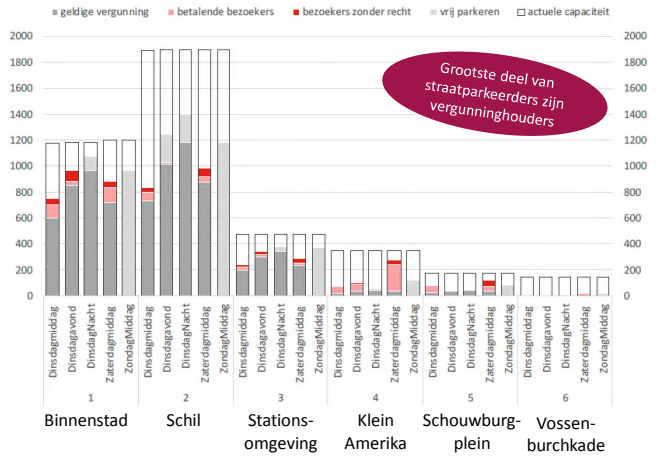


Conclusies per garage:
- Bolwerk altijd plek, veel restcapaciteit
- Nieuwe Markt: op zaterdagmiddag vol
- Stationsgarage: op werkdagen overdag vol, ‘s avonds en in het weekend plek over
- Klein Amerika: zaterdagmiddag & -avond goed bezet, doordeweeks plek over
- Vossenburchkade: overdag vaak nog plek
- Schouwburgplein: overdag vaak nog plek

426

426

Parkeerders op straat



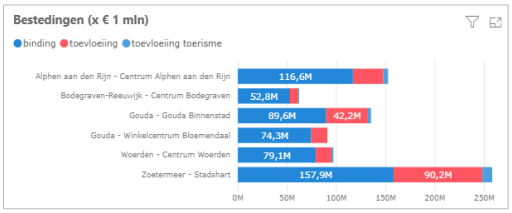
Bezoekers worden al gestimuleerd met tariefverschillen om in garages en op terreinen te parkeren ipv op straat



Concurrende steden/winkelgebieden?

- Gouda heeft een uniek karakter door historische binnenstad
- Gouda heeft sfeer, evenementen (bv. kaasmarkt) en cultuur (bv. musea en attracties)
- Concurreren om toeristen/dagjesmensen met Delft, Leiden, Zaanstad, Utrecht, Amsterdam?
- Qua winkelaanbod mode/luxe/vrije tijd, concurrentie met:
  - Zoetermeer Stadshart
  - Woerden centrum
  - Bodegraven centrum
  - Alphen a/d Rijn centrum
  - (Winkelcentrum Bloemendaal)





Logistiek



- Binnenstad moet toegankelijk blijven voor logistiek en bevoorradingsverkeer
- Binnenstad echter niet gebouwd op grote en zware voertuigen, doel is overlast te verminderen
- Lopend onderzoek naar zero-emissie stadslogistiek, met als doel schonere en efficiëntere logistiek
- Middels een hub aan de rand van de stand kunnen goederenstromen gebundeld worden en met kleinere elektrische voertuigen naar de binnenstad vervoerd worden

- In winkelgebied gelden reeds venstertijden voor laden en lossen
- Voor gehele binnenstad geldt maximale voertuiglengte van 12 meter
- Enkele straten kennen ook een maximum voertuiggewicht, zoals de Turfmarkt: max 20 ton
- Enkele (smalle) straten/stegen algeheel vrachtverbod, vanwege de beperkte breedte of voetgangersgebied

429

429

Mogelijke maatregelen binnenstad

- Nieuwe inrichting openbare ruimte
- Goede fietsparkeeroplossingen
- Meer groen (minder parkeren?)
- Terrasjes / zitjes langs de grachten en op het water (minder parkeren?)
- Beleving van het water verbeteren (minder parkeren?)
- Voldoende parkeergelegenheid aan de randen (op terreinen / in garages)
  - Bv. uitbreiding parkeercapaciteit Klein-Amerika
- Schoon en beperkt gemotoriseerd verkeer in binnenstad
  - Zero emissie stadslogistiek
  - Laadpalen voor elektrische auto's op aanvraag
  - Bezoekers stimuleren naar terreinen en garages
- Parkeerregulering en parkeertarieven
- Verbod op zwaar vrachtverkeer
- Doorgaand verkeer door binnenstad verkomen/verminderen
  - Bv. door herintroductie (zak)palen bij West- en Oosthaven (met ontheffing voor …)
- …..

430

430

Volgende keer

- Nieuwe VCP-varianten (uit DenkTank) en effecten

431

431

Einde presentatie

432



433

Mijn verkeerscirculatieplan
vrij naar een gedicht van Hendrik Marsman uit 1936,
door lid van het denkteam Hans du Pré

‘Denkend aan Gouda zie ik auto’s
met 30 kilometer door een doorwaadbare stad gaan,

duidelijk gehint door de streetprint
bij voorrangspleinen en oversteekplateau's stil staan.

en in deze geweldige stad wordt het lopen en fietsen steeds
meer gestimuleerd,

met bruggen bij Koepoort, Karnemelksloot, Goudasfalt en
Visbanken, die de stad nog ontbeert.

Het robuuste netwerk van randwegen brengt de auto overal,
de roep om doorstroming gehoord,

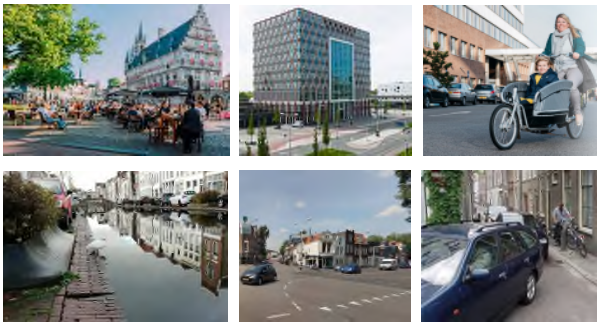
maar de kwaliteitsslag op Kleiweg- en Veerstalplein
wordt door een ieder het meest bekoord.’

434

434

Ontwikkeling Gouda vraagt om mobiliteitskeuzes

- Prachtige compacte stad met historische binnenstad
- Gestage groei naar 80.000 inwoners, groei bedrijven en bezoekers
- Nieuwe keuzes in mobiliteitsbeleid:
  - 'Het nieuwe 30'
  - Duurzaamheid en gezondheid
  - Economische ontwikkeling
  - Concrete knelpunten oplossen

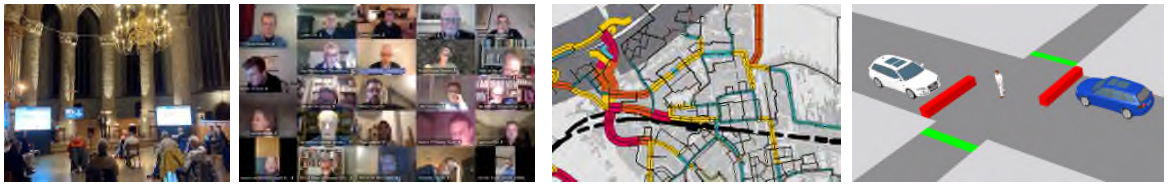


435

Vertrekken vanuit een stevige basis

- Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026:
  o.a. betere balans leefbaarheid-bereikbaarheid
- Nauwkeurige cijfermatige onderbouwing
  met verkeersmodellen en tellingen
- Afstemming met belanghebbenden:
  Denktank en Gouda Onderneemt
- Participatieperiode voorjaar





436

Mobiliteit dient hogere doelen



Verbeteren leefbaarheid en gezondheid
- Verminderen doorgaand verkeer singels
- Verminderen doorgaand verkeer woonstraten
- Verbeteren luchtkwaliteit en geluidsbelasting
- Verbeteren verkeersveiligheid

Aantrekkelijkheid binnenstad (ruimtelijke kwaliteit)
- Verminderen verkeersdruk binnenstad en woonstraten (autoluwe binnenstad)
- Meer groen en verblijfsruimte

Stimuleren duurzame mobiliteit
- Stimuleren fietsgebruik
- Verduurzamen wagenpark (laadinfrastructuur)
- Stimuleren OV

Verbeteren economische bereikbaarheid
- Doorstroming hoofdroutes
- Bereikbaarheid parkeerlocaties / binnenstad (bevoorrading)
- Bereikbaarheid bedrijventerrein (vrachtverkeer)
- Robuustheid netwerk
- Aantrekkelijke loop- en fietskwaliteit

Toekomstbestendig en haalbaar
- Investeringskosten
- Maatschappelijk draagvlak
- Faseerbaarheid en adaptiviteit

37

437

Mobiliteit en economie: verschillende behoeften

- Maak-, reparatie- en vervoersbedrijvigheid (industrie, autobedrijven, groothandel, nabij snelwegen): auto / vracht
- Zakelijke dienstverlening (hoogopgeleide forensen): naast auto accent ri. OV en fiets fietsbereikbaarheid
- Creatieve kennisbedrijven, retail, leisure: stimulerende en aantrekkelijke verblijfskwaliteit, loop- en fietskwaliteit.









donderdag 4 maart 2021 438

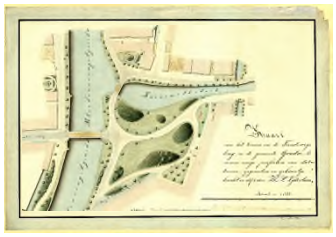
438

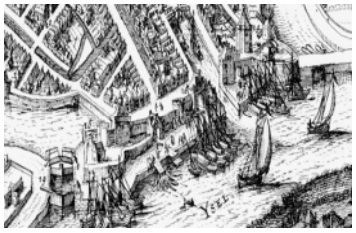
Herstellen kwaliteit van historische plekken

- Toekomst van Gouda is geworteld in het verleden
- Nieuwe Veerstal
- Kleiwegplein
- Singels
- Economische potentie!





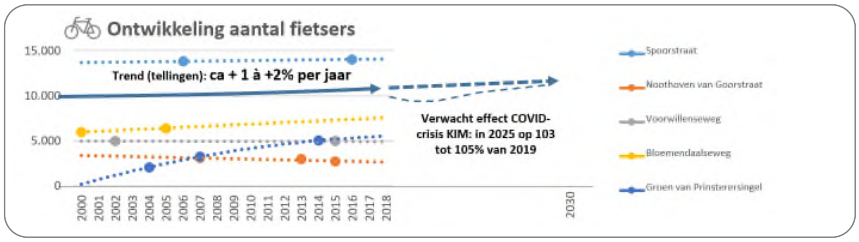


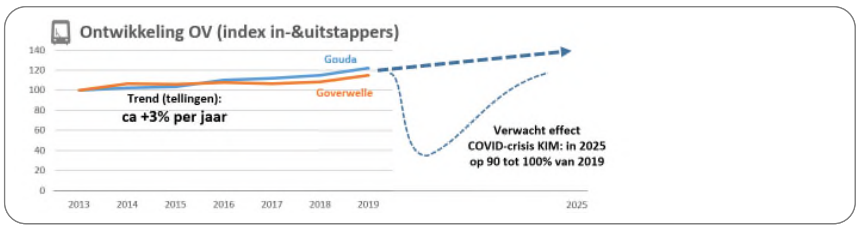




439

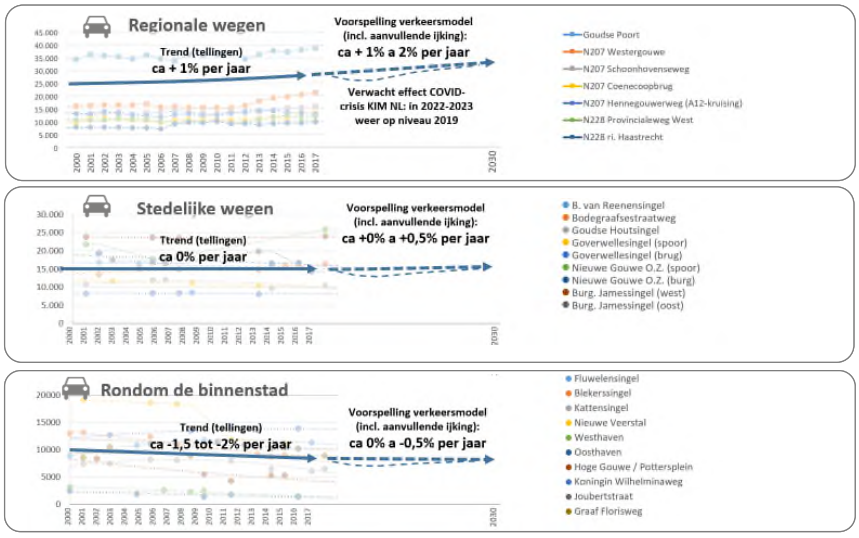
Grip op ontwikkeling van verkeersstromen





440

Grip op ontwikkeling van verkeersstromen

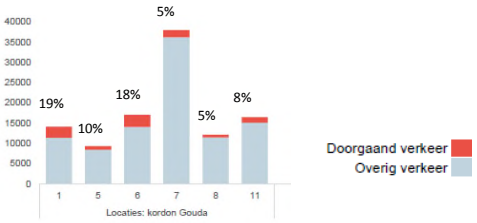


441

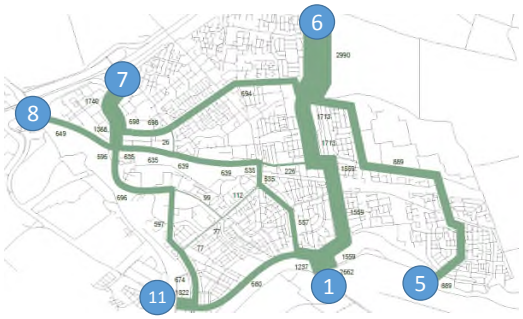
441

Aandacht voor doorgaand verkeer door Gouda

- Kentekenonderzoek uit 2018
- Sluiproutes door regionaal doorgaand verkeer
- Vooral route Jouberstraat-Bodegraafsestraatweg aandachtspunt (ca 10-20% = doorgaand verkeer)



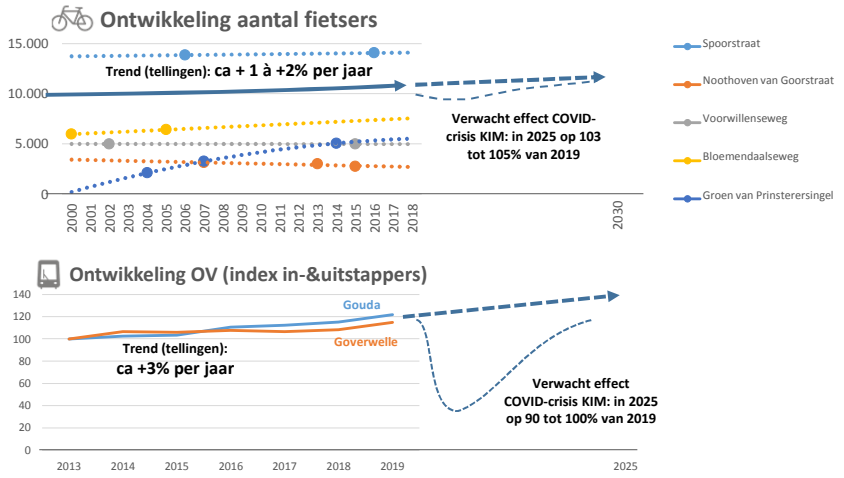
Regionaal doorgaand verkeer per toegangsweg



Sluiproutes door de stad

442

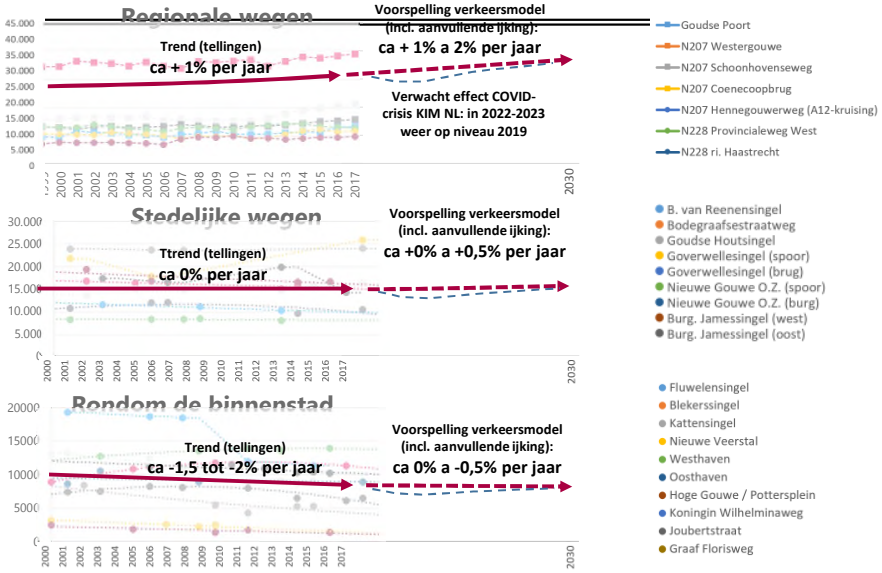
Grip op ontwikkeling van verkeersstromen



443

443

Wat zit in de verkeersmodellen?



444

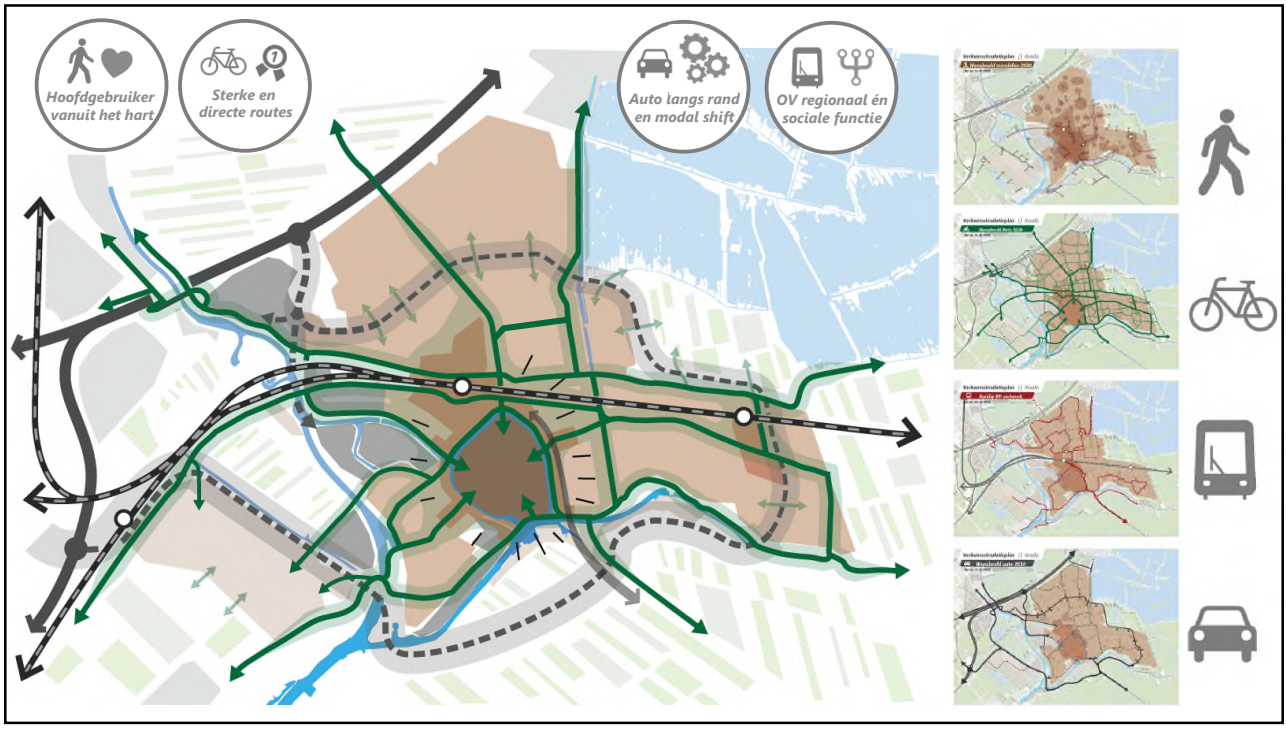
444

Oogst Denktank: conclusies op hoofdlijnen

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

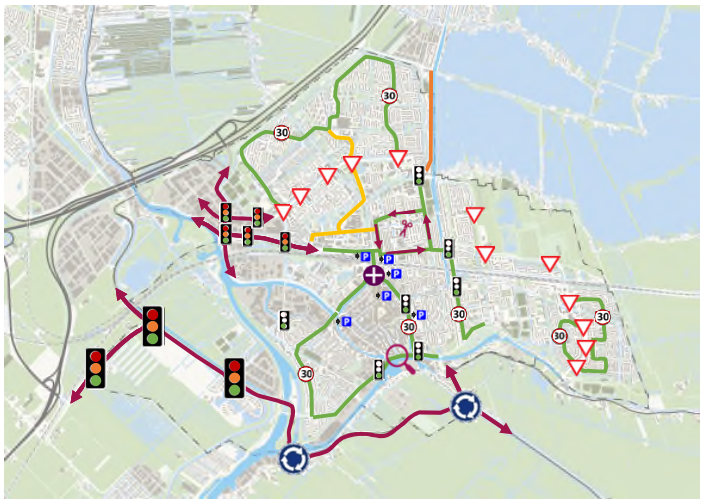
donderdag 4 maart 2021 445

445



446

Oogst Denktank



Maatregelen:

- Realisatie kruispunten verkeerslichten N207 Westergouwe (cf. studie Westergouwe)
- Capaciteitsvergroting rotondes N207 Zuidwestelijke Randweg
- Aanpassing kruispunten Spoorzone (cf. studie Spoorzone)
- Ombouw verkeerslichten naar voorrangspleinen (evt. uitgevoerd met doseerlichten, Goudse Houtsingel: verbeteren oversteekbaarheid ook optie)
- Herinrichten en verluwen naar 30 km/u
- Temperen Bodegraafsestraatweg (visueel versmallen & plateaus)
- Mogelijk op termijn 30 km/u (nader te bepalen)
- Aanpassen VRI's: meer prio voetgangers/fietsers
- Aanpassen kruispunt Kleiwegplein (loskoppelen Kattensingel)
- Pilot verkeersluwe Nieuwe Veerstal
- Dynamisch parkeerverwijssysteem (beter benutten restcapaciteit)
- Diverse maatregelen fiets, schoolzones, verkeersveiligheid

*haalbaarheid van voorrangsplein op deze locaties nog nader onderzoeken

447

1. Verbeteren Zuidwestelijke Randweg-N207

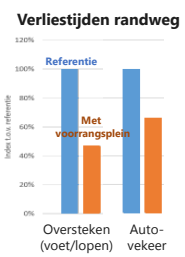
- Belangrijke regionale randweg, oorspronkelijk bedoeld om Gouda te ontlasten van doorgaand autoverkeer
- Nu al wachtrijvorming in spitsen
- Verbeteringen: bestaande knelpunten oplossen én opvangen extra doorgaand autoverkeer
- Aanpassen kruispunten



448

2. Stadsboulevard Van Reenensingel-Goverwellesingel

- Belangrijke stedelijke randweg
- Betere oversteekbaarheid én betere doorstroming met voorrangspleinen
- Eén rijstrook per richting, oversteeklicht
- Minder asfalt, meer groen
- Langzaam rijden gaat sneller
- VRI's Goudse Poort (verkeersmanagement)











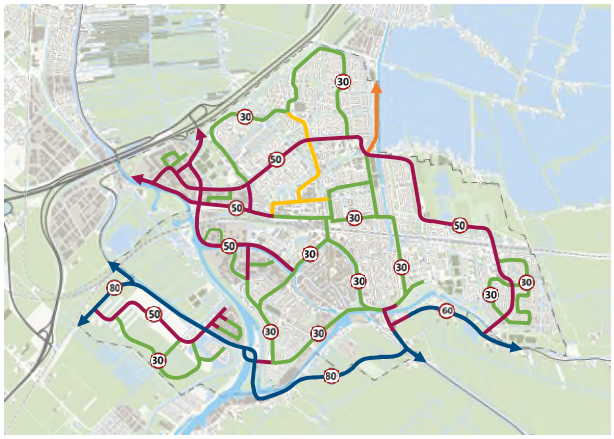
449

3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

- Conform besluit Tweede Kamer: 30 km/u als standaard, 50 als uitzondering
- Verkeersveiligheid, leefbaarheid, modal shift
- Andere inrichting met meer ruimte voor fietsers en wandelaars, oversteekplateaus
- Meer oversteektijd bij verkeerslichten







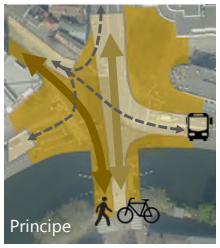
450

4. Vereenvoudigen Kleiwegplein

- Strategische historische binnenstadsentree (noord)
- Wandelen, fietsen, OV, auto
- Versmallen, versimpelen, geen verkeerslichten
- Minder asfalt, meer verblijfskwaliteit en groen
- Loskoppelen autoverkeer Kattensingel (wel OV)


Voorbeeld Sneek voor


Voorbeeld Sneek na


Principe


Situatie straks


Voorbeeld Utrecht

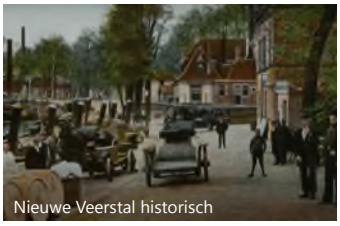

Voorbeeld Utrecht

451

5. Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal

- Strategische historische binnenstadsentrée (zuid)
- 'Breng Gouda weer aan de Hollandsche IJssel!'
- Shared space met ruimte voor wandelen en fietsen, meer ruimte voor winkelen, recreatie, toerisme
- Randvoorwaarde: goed functionerende ZW Randweg: eerst pilot op rustige uren (monitoren verkeerseffect)




Nieuwe Veerstal historisch


Situatie nu


Situatie straks

452

6. Verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

- Historische binnenstadssingel
- 30 km/u, ruime fietsstroken, meer ruimte voor wandelen, minder autoverkeer
- Autoparkeren verschuiven naar Klein Amerika
- R-Net bussen blijven rijden
- Terughoudendheid met drempels i.v.m. trillingen en discomfort busreizigers







453

7. Verbeteren Bodegraafsestraatweg

- Lokale verbinding Reeuwijk-Gouda, maar ook veel doorgaand autoverkeer
- Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen
- Nog te druk voor 30 km/u, maar wel lagere snelheden, beaccentueren woonfunctie, betere oversteekbaarheid, meer oversteken en betere instelling verkeerslichten voor oversteken, veilige oversteekplateaus met streetprint, visuele versmalling van rijbaan







454

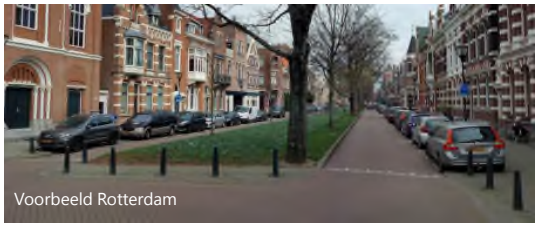
8. Verbeteren Joubertstraat-Zwarteweg

- Nu nog veel doorgaand autoverkeer
- Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen (stadsboulevard, éénrichtingscarré)
- 30 km/u, veilige oversteekplateaus, gelijkwaardige kruispunten, betere instelling van verkeerslichten voor oversteken



Voorbeeld Utrecht


Situatie nu


Voorbeeld Rotterdam

455

9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg

- Eénrichtingsverkeer voor auto's op
  - Thorbeckelaan
  - Statensingel
  - Bodegraafsestraatweg (deels)
- 30 km/u met vrij liggende (veilige en comfortabele) fietspaden
- Afname van doorgaand autoverkeer op as Joubertstraat- Bodegraafsestraatweg
- Behoud van autobereikbaarheid van de wijk
- Binnenstad blijft goed bereikbaar vanuit Reeuwijk (niet tot nauwelijks omrijdafstand)


Voorbeeld Doorn



456

10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

- Verkeerscirculatieplan geeft kaders mee voor Binnenstadsvisie (integraal, samen met o.a. bewoners, ondernemers, cultuursector):
  - Aantrekkelijke verblijfsruimte met klimaatadaptief groen
  - Voetganger op 1, woonerf-achtige inrichting van straten
  - Nieuwe aantrekkelijke loopverbindingen, zoals brug Klein Amerika
  - Zuidzijde binnenstad nieuw leven inblazen
  - Zero-emissie stadslogistiek









457

Verdieping: Parkeersituatie binnenstad

- Kans: beter benutten bestaande parkeervoorzieningen
- Bolwerk hele week ca 160 plaatsen restcapaciteit: beter benutten voor bewonersparkeren binnenstad (organisch straatparkeren verlagen; nieuwe bewoners vergunning garages/terreinen)
- Stationsgarage en Vossenburchkade: vooral weekend ca 350 plaatsen restcapaciteit: dynamische parkeerinfo, aantrekkelijke looproutes
- Leidt tot ca. 100-150 minder straatparkeerplaatsen (8%-12%, oftewel ca 2.000 m2 vrij voor andere functies)
- Ca 10% minder zoekverkeer van/in binnenstad
- Monitoring parkeerdruk -> onderzoek nieuwe p-locatie (zuid)

Parkeerdruk huidige situatie

sector	naam	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Centrum	67%	88%	98%	86%	92%	81%
2	Schil oost	45%	69%	75%	54%	69%	63%
3	Schil noord	57%	72%	82%	57%	74%	79%
4	Parkeerterrein Klein Amerika	40%	68%	20%	90%	83%	34%
5	Parkeerterrein Schouwburgplein	50%	90%	25%	73%	88%	47%
6	Parkeerterrein Vossenburchkade	30%	73%	10%	43%	93%	10%
	Parkeergarage Bolwerk	15%	30%	3%	50%	40%	20%
	Parkeergarage Nieuwe Markt	70%	73%	9%	100%	55%	21%
	Parkeergarage Station	100%	50%	10%	40%	45%	43%

Parkeertool: inzicht in toekomstige parkeersituaties



458

Cijfermatige onderbouwing

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

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

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

459

Cijfermatige onderbouwing

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

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

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



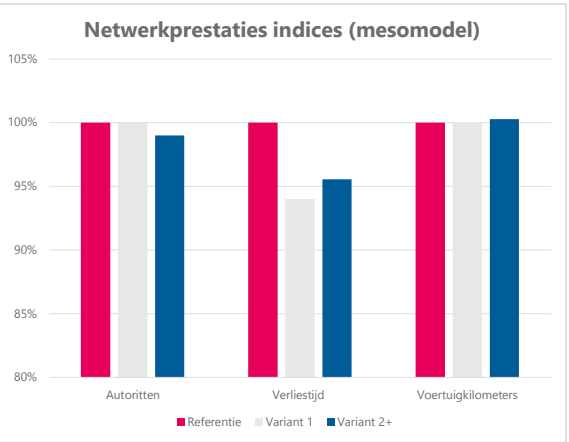
Dilemma (ri. gemeenteraad):

- Wens tot sterker sturen autoverkeer dan 'doorwaadbare stad'?
- Dan intelligente elektronische variant als randvoorwaarde (minimaliseren hinder bezoekers, leefbaarheid randwegen)
- Ruwe vormen nu operationeel (bv Delft)
- Camerahandhaving en (tijdelijke) elektronische ontheffingen van o.a. bewoners, bezoekers, bevoorrading)
- Nu technisch nog niet mogelijk (OM is kritisch op handhaving, gelijkheidsbeginsel)

460

Overall netwerkprestaties varianten

- Totale vertraging/wachttijd autoverkeer neemt af
- Verwachting modal shift naar fiets in variant 2, minder autoritten vooral rond binnenstad (conservatief rekenen vanwege robuustheid, in praktijk sterkere modal shift verwacht)
- Dankzij 'doorwaadbare stad' nemen voertuigkilometers beperkt toe



*in Ref+ zijn de knelpunten op de N207 reeds aangepakt

461

Variant 1 'Randwegen op orde'



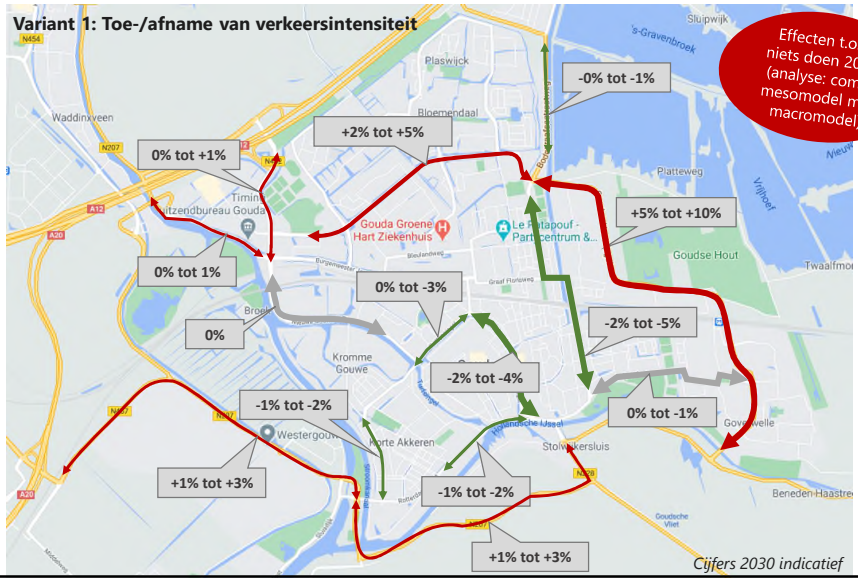
Maatregelen:

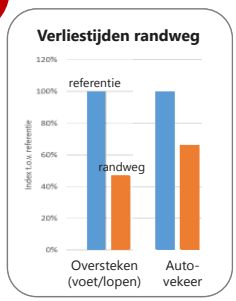
- Ombouw rotondes N207 naar verkeerslichten (cf. studie Westergouwe)
- Capaciteitsvergroting rotondes N207 Zuidwestelijke Randweg
- Aanpassing kruispunten Spoorzone (cf. studie Spoorzone)
- Ombouw verkeerslichten naar voorrangspleinen op de (evt. uitgevoerd met doseerlichten, Goudse Houtsingel verbeteren oversteken ook optie)

*haalbaarheid van voorrangsplein op deze locaties nog nader onderzoeken

462

Verkeerseffecten variant 1 'Randwegen op orde'

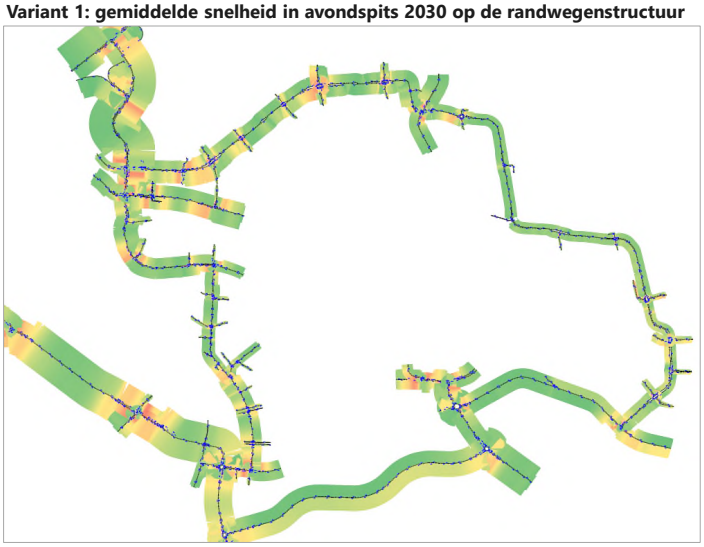




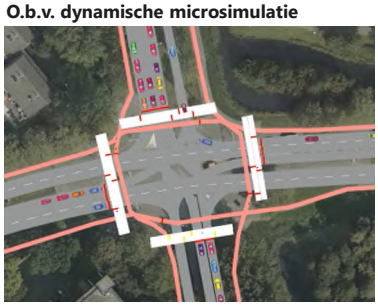
463

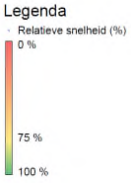
Doorstroming variant 1 'Randwegen op orde'

Variant 1: gemiddelde snelheid in avondspits 2030 op de randwegenstructuur



O.b.v. dynamische microsimulatie





464

Variant 1 niet voldoende

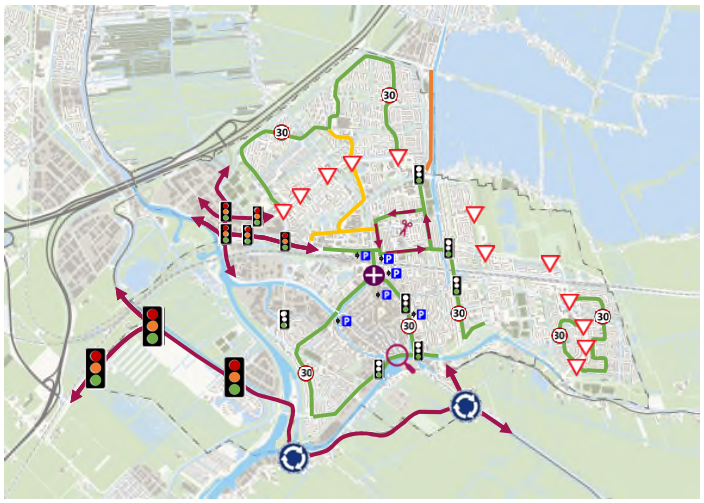
- Knelpunten op randwegen worden opgelost met extra restcapaciteit
- Echter, geen substantiële verkeersafname in woon- en wijkstraten
- Onvoldoende verbetering verkeersleefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid

Stadsweg 2x2:	35.000 mvt/etm
Stadsweg 2x1:	20.000 mvt/etm
Stadsstraat :	15.000 mvt/etm
Wijkstraat:	8.000 mvt/etm
Woonstraat:	6.000 mvt/etm
Verkeersgroei	> 30-40%: milieuknelpunt

Straat/weg	Referentie intensiteit 2030	Effect var 1 'Randweg'	Conclusie
Goudse Poort	47.500	0 tot +1%	geen effect
Goudse Houtsingel	10.000	+5% tot +10%	past binnen geluidsnorm en max. intensiteitsgrens 15k
N207 Westergouwe	25.000	+1% tot +3%	beperkt effect, N207 kan dit aan
N207 ZWR	16.500	+1% tot +3%	beperkt effect, N207 kan dit aan
Bodegraafsestraatweg-Noord	19.000	0 tot -1%	geen effect, max. 15.000 gewenst
Joubertstraat	10.500	-2% tot -5%	beperkt effect, ca. 25% reductie nodig
Koningin Wilhelminaweg	14.000	-1% tot -2%	beperkt effect, intensiteit/snelheid te hoog voor verkeersveiligheid
Fluwelen- en Blekerssingel	10.500	-2% tot -4%	beperkt effect, ca. 25% reductie nodig
Sportlaan	5.000	0 tot -1%	geen effect
Nieuwe Veerstal	13.750	-1% tot -2%	te druk voor herinrichting Veerstal (tenminste <8.000)

465

Variant 2 'Doorwaadbare stad'



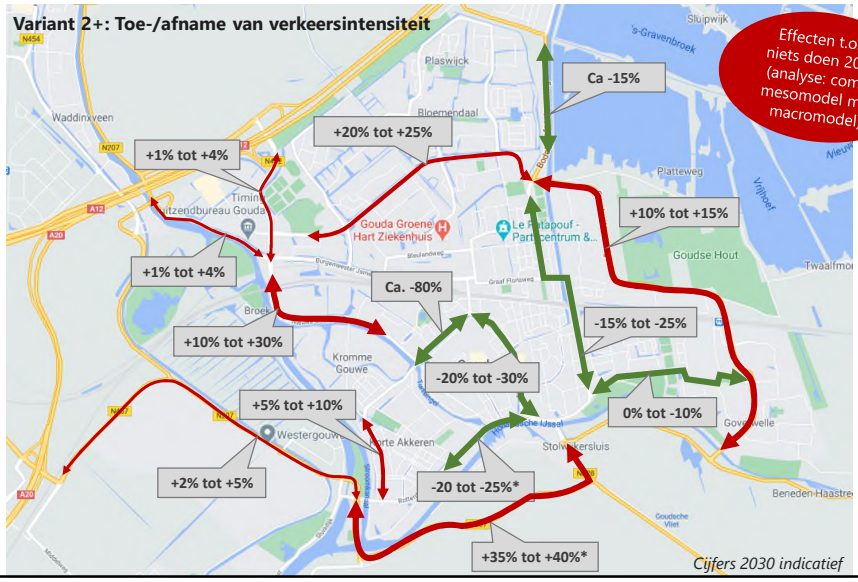
*haalbaarheid van voorrangsplein op deze locaties nog nader onderzoeken

Maatregelen:

- Realisatie kruispunten verkeerslichten N207 Westergouwe (cf. studie Westergouwe)
- Capaciteitsvergroting rotondes N207 Zuidwestelijke Randweg
- Aanpassing kruispunten Spoorzone (cf. studie Spoorzone)
- Ombouw verkeerslichten naar voorrangspleinen (evt. uitgevoerd met doseerlichten, Goudse Houtsingel: verbeteren oversteekbaarheid ook optie)
- Herinrichten en verluwen naar 30 km/u
- Temperen Bodegraafsestraatweg (visueel versmallen & plateaus)
- Mogelijk op termijn 30 km/u (nader te bepalen)
- Aanpassen VRI's: meer prio voetgangers/fietsers
- Aanpassen kruispunt Kleiwegplein (loskoppelen Kattensingel)
- Pilot verkeersluwe Nieuwe Veerstal
- Dynamisch parkeerverwijssysteem (beter benutten restcapaciteit)
- Diverse maatregelen fiets, schoolzones, verkeersveiligheid

466

Verkeerseffecten variant 2 'Doorwaadbare stad'



467

Variant 2 voldoet beter, met aandachtspunten

- Concept synthesevariant voldoet wel (bijna) overal
- Op potentiële knelpunten: monitoring en aanvullende maatregelen

Stadsweg 2x2:	35.000 mvt/etm
Stadsweg 2x1:	20.000 mvt/etm
Stadsstraat :	15.000 mvt/etm
Wijkstraat:	8.000 mvt/etm
Woonstraat:	6.000 mvt/etm
Verkeersgroei	> 30-40%: milieuknelpunt

Straat/weg	Referentie intensiteit 2030	Effect var 2+ Concept VCP	Conclusie
Goudse Poort	47.500	+1% tot +4%	geen effect
Goudse Houtsingel	10.000	+10% tot +15%	past binnen geluidsnorm en max. intensiteitsgrens 15k
N207 Westergouwe	25.000	+2% tot +5%	beperkt effect, N207 kan dit aan
N207 ZWR	16.500	+35% tot +40%	substantieel effect, N207 met opgewaardeerde rotondes kan dit aan
Bodegraafsestraatweg-Noord	19.000	Ca. -15%	Om en nabij 15k
Joubertstraat	10.500	-15% tot -25%	net wel/niet benodigde reductie
Koningin Wilhelminaweg	14.000	+5% tot '+10%	beperkt effect, aanvullende maatregelen nodig
Fluwelen- en Blekerssingel	10.500	-20% tot -30%	benodigde reductie wordt min of meer gehaald
Sportlaan	5.000	0% tot '-10%	geen of licht positief effect
Nieuwe Veerstal*	13.750	-20% tot -25%	herinrichting Veerstal tot op zekere hoogte mogelijk, nog niet <8k

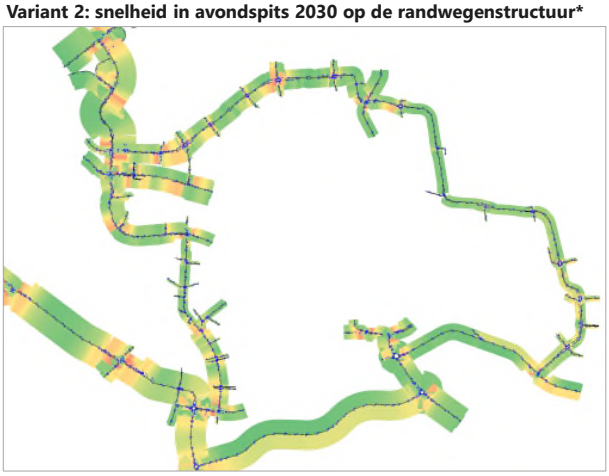
**effect zónder experiment/proef*

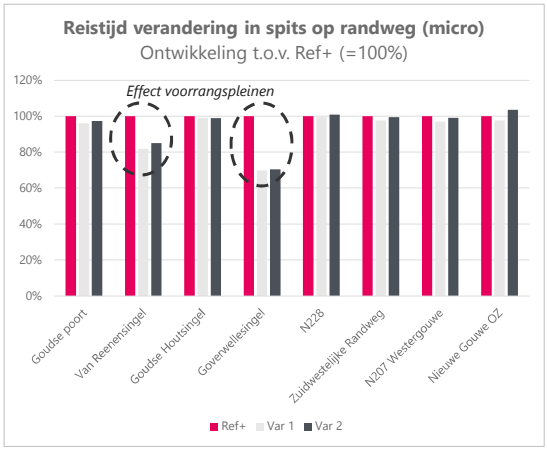
468

Doorstroming variant 2 'Doorwaadbare stad'

Concept!

Variant 2: snelheid in avondspits 2030 op de randwegenstructuur*





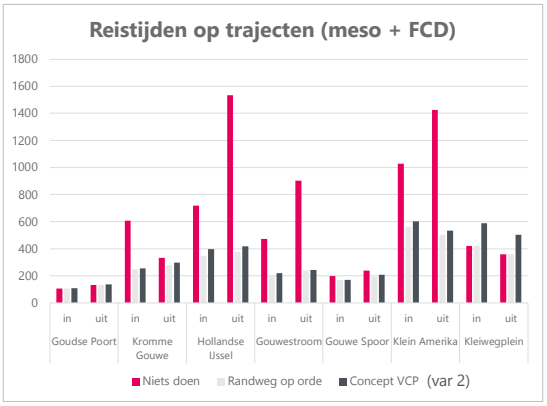
*effect zonder experiment/pilot Nieuwe Veerstal

*in Ref+ zijn de knelpunten op de N207 reeds aangepakt

469

Deur-deurreistijden variant 2 'Doorwaadbare stad'





Toetscriterium mobiliteitsplan:
Randwegen: max 50% hogere reistijd in spits dan daluren
Bedrijventerreinen: max 75% hogere reistijd in spits dan daluren

470

Deur-deurreistijden variant 2 'Doorwaadbare stad'

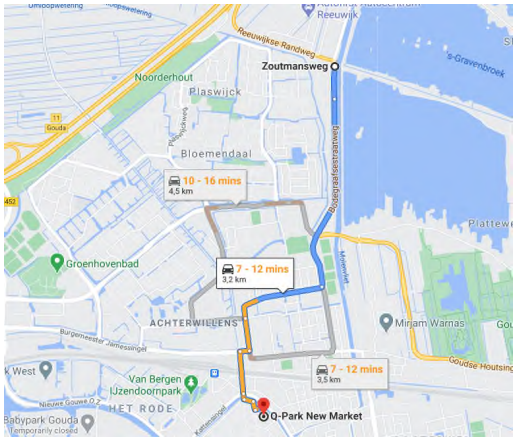
Traject		Reistijd in spitsen in sec.			Toets criterium			Beoordeling		
		Niets doen	Randweg op orde	Concept VCP	Reistijd Daluren huidig	Daluren + 50%	Daluren + 75%	Niets doen	Randweg op orde	Concept VCP
Goudse Poort	in	107	106	109	105	157	183	voldoet	voldoet	voldoet
	uit	133	133	137	120	180	210	voldoet	voldoet	voldoet
Kromme Gouwe	in	608	247	254	240	360	420	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	333	278	297	240	360	420	voldoet	voldoet	voldoet
Hollandse IJssel	in	719	348	397	360	540	630	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	1533	377	418	420	630	735	voldoet niet	voldoet	voldoet
Gouwestroom	in	473	206	220	180	270	315	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	902	241	243	240	360	420	voldoet niet	voldoet	voldoet
Gouwe Spoor	in	199	167	170	180	270	315	voldoet	voldoet	voldoet
	uit	238	194	208	180	270	315	voldoet	voldoet	voldoet
Klein Amerika	in	1027	562	601	660	990	1155	voldoet niet	voldoet	voldoet
	uit	1424	503	533	660	990	1155	voldoet niet	voldoet	voldoet
Kleiwegplein	In	420	420	588	420	630	735	Nvt.	Nvt.	Nvt.
	uit	360	360	504	360	540	630	Nvt.	Nvt.	Nvt.

471

471

Voorbeeld 30km-effect: Reeuwijk -> Nieuwe Markt garage

Typische reistijd op een werkdag- en zaterdagmiddag (daluur)



- Huidige route gaat voor 95% over 50km/u-wegen.
- Typische reistijd ligt momenteel tussen 7 en 12 minuten
- Afstand bedraagt 3,2 kilometer
- Gemiddelde snelheid is 'slechts' 27 respectievelijk 16 km/u
- Relatief veel reistijd = wachttijd
- Als je overal 50 km/u kan rijden, dan kleine 4 minuten reistijd
- Totaal is dus 3 tot 8 minuten wachttijd/vertraging

- Reistijd in stedelijk gebied wordt vooral/grotendeels bepaald door wachttijd bij kruispunten
- Limiet aanpassen van 50 km/u naar 30 km/u heeft daarom maar beperkte invloed op de reistijd

472

472

Uitvoering & fasering

Meerjarenplan korte – middel – lange termijn

- Koppelen aan beheer- en onderhoudsprojecten
  (werk met werk maken)
- Gefaseerde uitrol van maatregelen:
  ook tijdens de invoering moet Gouda bereikbaar blijven
- Sturende maatregelen in samenhang met alternatieven (harde koppeling)

Monitoring en evaluatie

- Verkeerseffecten (intensiteiten, reistijden, aantal fietsers)
- Milieueffecten (luchtkwaliteit en geluidshinder)
- Economische effecten (koopstromen binnenstad en winkelcentra)

473

473

Toelichting op: koopstromenmodel

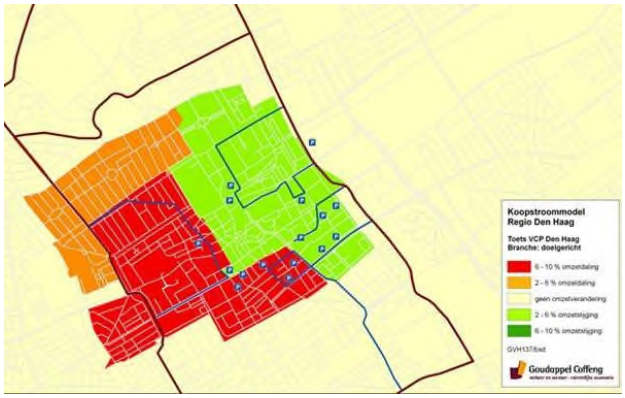
Omzet van winkelgebieden
modelmatig bepaald.



474

Wat is het koopstromenmodel?

- Een model dat de omzeteffecten in beeld brengt van veranderingen in:
  - Bereikbaarheid
  - Winkelaanbod
  - Ruimtelijke kwaliteit
  - Demografische ontwikkelingen
- Uitkomst: omzetverschil in € en % per modelzone tussen referentie en variant



475

Hoe werkt het koopstromenmodel?

Input

- **Demografische gegevens:** Inwonertallen per modelzone.
- **Aanbod van functies:** Aanbod van functies in m^2 wvo (detailhandel), branches en de aanwezigheid van consumententrekkers per koopmotief per modelzone
- **Reistijd:** Reistijdskim voor referentie en variant (auto restdag)
- **Ruimtelijke kwaliteit:** o.b.v. KSO Randstad, Vitaliteitsbenchmark, referenties, literatuur- en belevingsonderzoek

Zwaartekrachtmodel: bepalen van producties en attracties

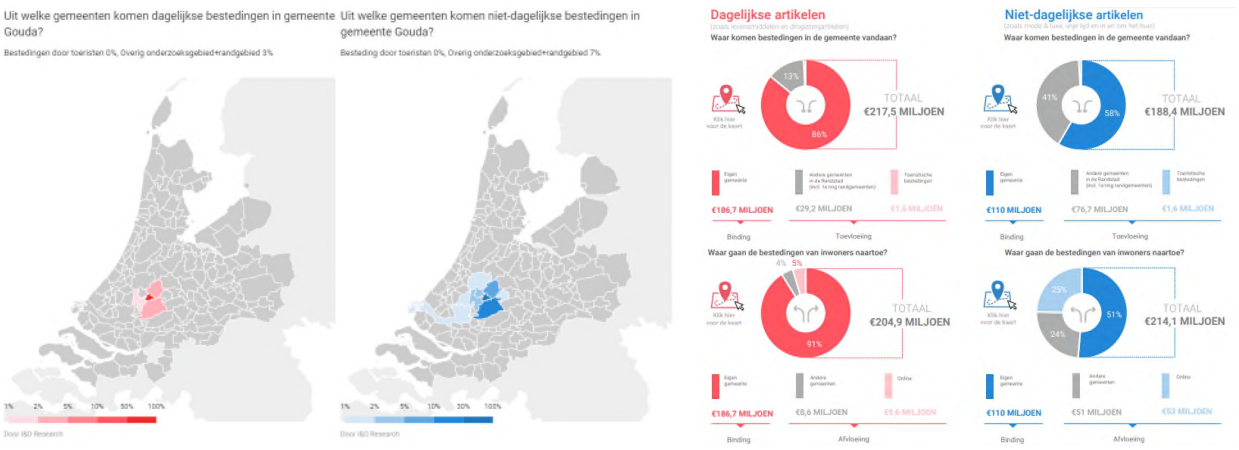
- **Producties:** vast 'winkelbudget' per koopmotief per Nederlander
- **Attracties:** Geschatte omzet gebaseerd op omvang (m2 wvo), branches en consumententrekkers (o.a. AH, Primark en Ikea) *adhv regressiemodellen per koopmotief.*
- **Relatieve aantrekkingskracht van centrumgebieden:** Voor elke herkomst de aantrekkingskracht van centrumgebieden gebaseerd op omvang, samenstelling en consumententrekkers en ruimtelijke kwaliteit enerzijds en reistijd naar het gebied anderzijds. *Winkelcentrumkeuze parameter per koopmotief*

Resultaat

- **Omzetverschil** in € per modelzone per koopmotief tussen referentie en variant
- **Achterliggende koopstromen** op HB niveau die omzetverschillen verklaren

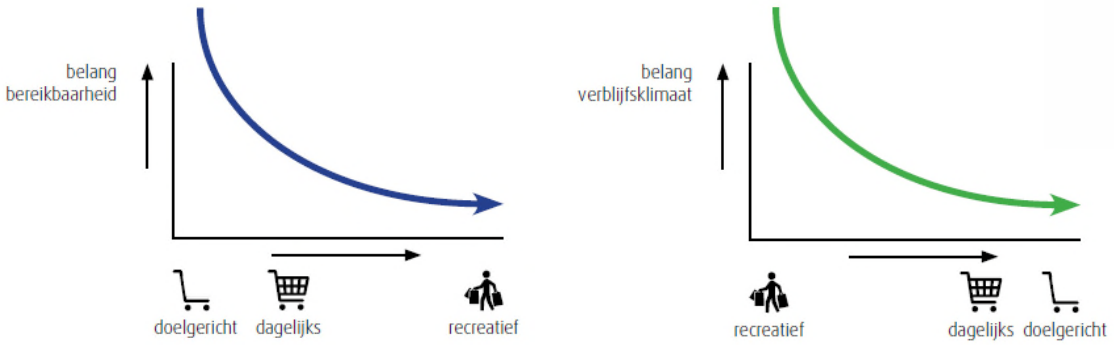
476

Belangrijke input: koopstromenonderzoek Randstad



477

Onderscheid naar 3 koopmotieven



478



479

Agenda

- 19:30 Verslag vorige sessie
- 19:40 Proces & planning
- 20:00 Presentatie door Christiaan Kwantes met vragen/discussie
- 20:30 - 10 min pauze -
- 21:30 Afsluiting

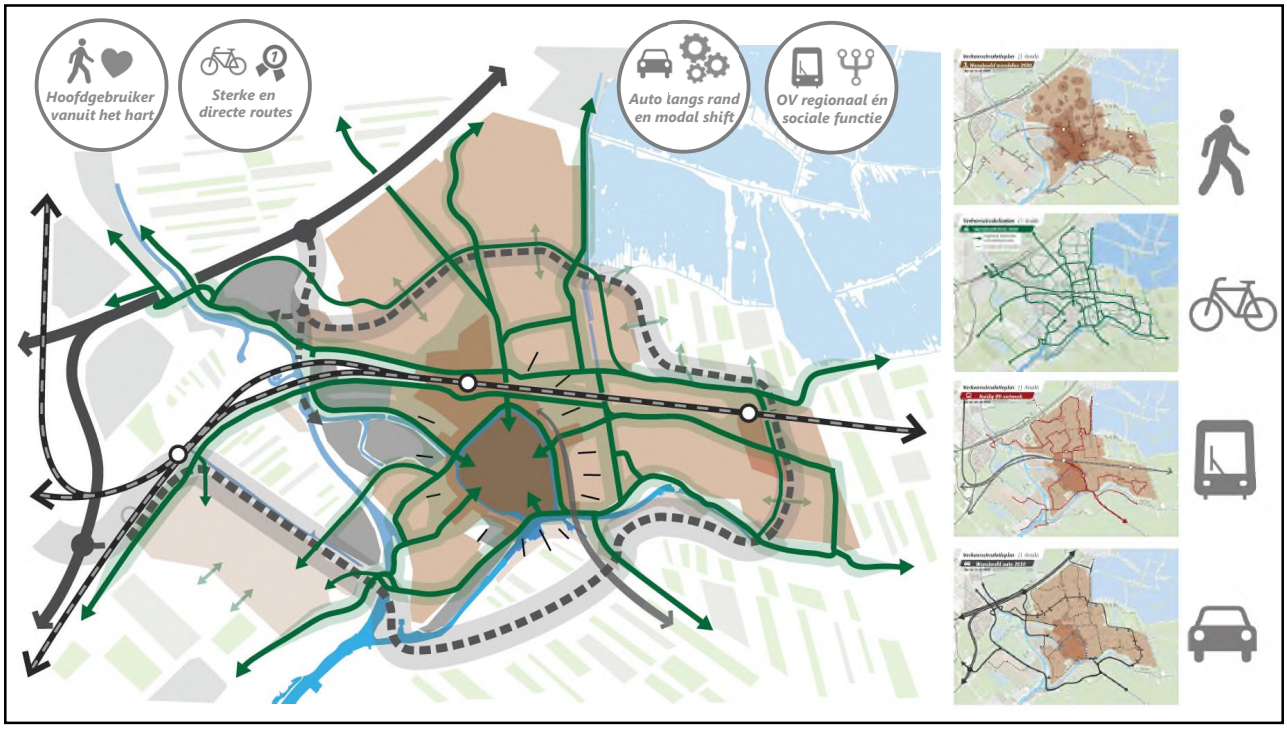
480

Proces & planning

- Advies GO, samen met Awareness?
- Verdere proces
  - Brede zienswijze concept VCP
  - Economische effecten (Roots & Goudappel)
  - Oogst bespreken gezamenlijk Denktank & GO?
- Planning

Afronden synthesevariant	Februari
College: geeft concept VCP vrij	Eind februari
Brede zienswijzeperiode	Maart – medio April
Economische effecten & milieu parallel aan zienswijze	Maart - April
Bespreken zienswijzen met Denktank & GO	2e helft April
VCP-plan voor besluitvorming	Medio april – medio Mei
Collegebesluit VCP voor besluitvorming	Medio Mei
Voorleggen voor besluitvorming door Raad	Eind Mei - Juni

481

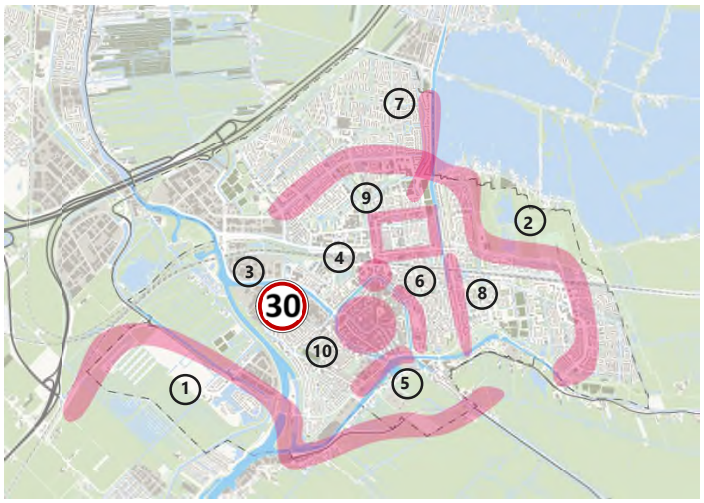


482



483

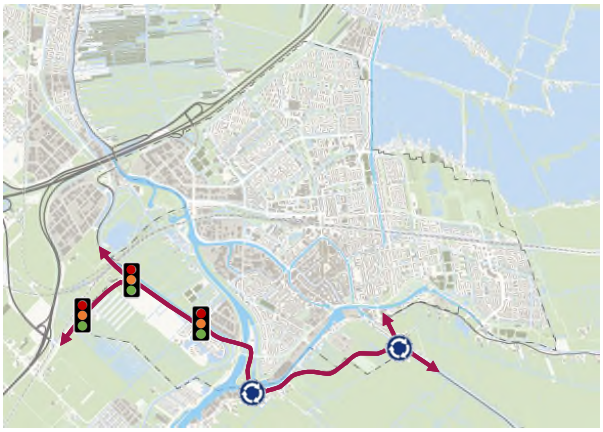
Top 10 maatregelen



484

1. Verbeteren Zuidwestelijke Randweg-N207

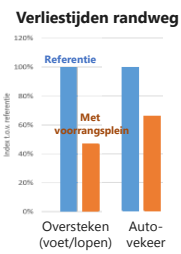
- Belangrijke regionale randweg, oorspronkelijk bedoeld om Gouda te ontlasten van doorgaand autoverkeer
- Nu al wachtrijvorming in spitsen
- Verbeteringen: bestaande knelpunten oplossen én opvangen extra doorgaand autoverkeer
- Aanpassen kruispunten



485

2. Stadsboulevard Van Reenensingel-Goverwellesingel

- Belangrijke stedelijke randweg
- Betere oversteekbaarheid én betere doorstroming met voorrangspleinen
- Eén rijstrook per richting, oversteeklicht
- Minder asfalt, meer groen
- Langzaam rijden gaat sneller
- VRI's Goudse Poort (verkeersmanagement)











486

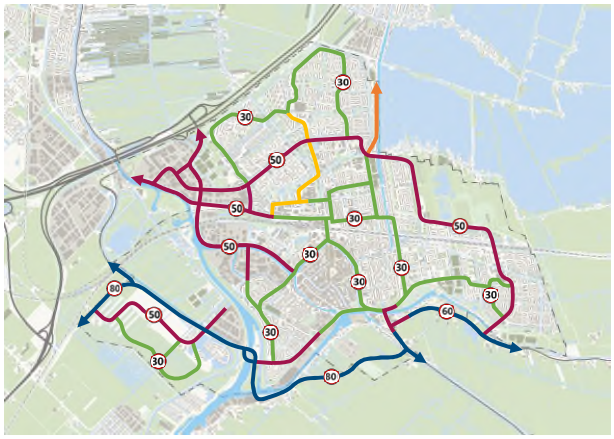
3. Doorwaadbare stad met het nieuwe 30

Rotterdamseweg grotendeels 50km/u

- Conform besluit Tweede Kamer:
  30 km/u als standaard, 50 als uitzondering
- Verkeersveiligheid, leefbaarheid, modal shift
- Andere inrichting met meer ruimte voor fietsers en wandelaars, oversteekplateaus
- Meer oversteektijd bij verkeerslichten


Voorbeeld Utrecht voor

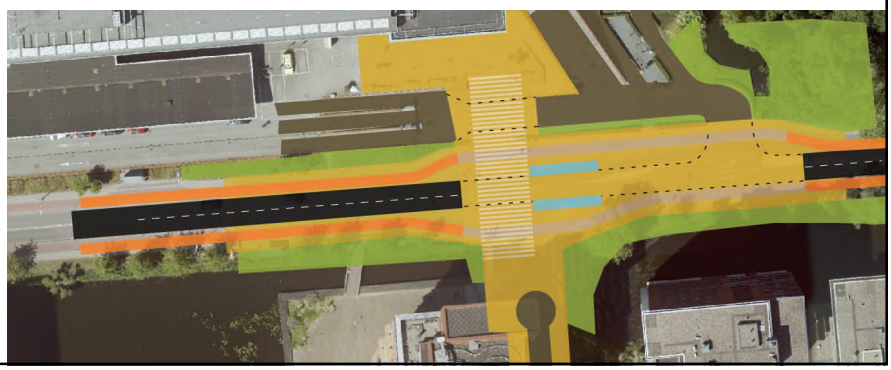

Voorbeeld Utrecht na



487

Voorbeeld Bleulandweg





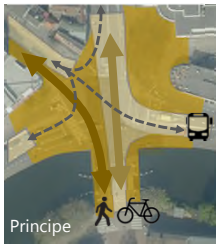
488

4. Vereenvoudigen Kleiwegplein

- Strategische historische binnenstadsentree (noord)
- Wandelen, fietsen, OV, auto
- Versmallen, versimpelen, geen verkeerslichten
- Minder asfalt, meer verblijfskwaliteit en groen
- Loskoppelen autoverkeer Kattensingel (wel OV)


Voorbeeld Sneek voor


Voorbeeld Sneek na


Principe


Situatie straks


Voorbeeld Utrecht


Voorbeeld Utrecht

489

4. Vereenvoudigen Kleiwegplein (nadere toelichting)

Fietsers en voetgangers: Alle richtingen blijven mogelijk voor fietsers en voetgangers, en krijgen daarvoor meer ruimte op het kruispunt.



OV-bussen: Het busstation blijft aan de zuidkant van het spoor, buslijnen rijden via drie verschillende richtingen over het kruispunt.



Autoverkeer kan vanaf de Spoortunnel en Blekerssingel de binnenstad in rijden, maar niet meer vanaf de Kattensingel. Vredebest blijft toegankelijk voor aanwonenden.



490

5. Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal

- Strategische historische binnenstadsentrée (zuid)
- 'Breng Gouda weer aan de Hollandsche IJssel!'
- Shared space met ruimte voor wandelen en fietsen, meer ruimte voor winkelen, recreatie, toerisme
- Randvoorwaarde: goed functionerende ZW Randweg: eerst pilot op rustige uren (monitoren verkeerseffect)



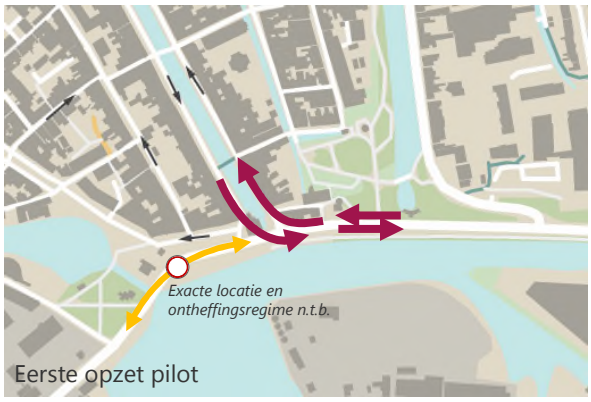

Nieuwe Veerstal historisch


Situatie nu


Situatie straks

491

5. Pilot: Autoluwe Nieuwe Veerstal (verdieping)



Autoverkeer / bestemmingsverkeer

Tijdens pilot: verkeersregelaar / selectieve toegang voor buslijnen, nood- en hulpdiensten en mogelijk ook ontheffingshouders

De pilot betreft het tijdelijk afsluiten voor doorgaand autoverkeer van de Nieuwe Veerstal. Bestemmingsverkeer van/naar de binnenstad is wel gewoon mogelijk. Bewoners, ondernemers, bezoekers en logistiek kunnen via de Nieuwe Veerstal de binnenstad in- en uitrijden over de West- en Oosthaven.

Op de doorgaande richting van de Nieuwe Veerstal komt een tijdelijke stremming, waar het busverkeer, nood- en hulpdiensten en mogelijk ook ontheffingshouders doorgang blijven vinden.

Het overige verkeer wordt omgeleid via de N207 Zuidwestelijke Randweg.

492

6. Verblijfskwaliteit Blekerssingel-Fluwelensingel

- Historische binnenstadssingel
- 30 km/u, ruime fietsstroken, meer ruimte voor wandelen, minder autoverkeer
- Autoparkeren verschuiven naar Klein Amerika
- R-Net bussen blijven rijden
- Terughoudendheid met drempels i.v.m. trillingen en discomfort busreizigers







donderdag 4 maart 2021 493

493

7. Verbeteren Bodegraafsestraatweg

- Lokale verbinding Reeuwijk-Gouda, maar ook veel doorgaand autoverkeer
- Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen
- Nog te druk voor 30 km/u, maar wel lagere snelheden, beaccentueren woonfunctie, betere oversteekbaarheid, meer oversteken en betere instelling verkeerslichten voor oversteken, veilige oversteekplateaus met streetprint, visuele versmalling van rijbaan







donderdag 4 maart 2021 494

494

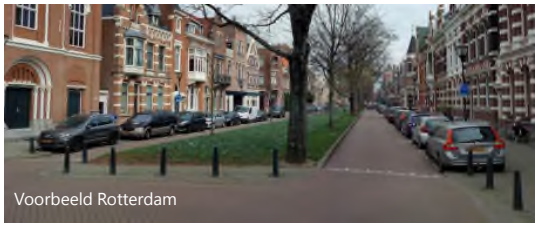
8. Verbeteren Joubertstraat-Zwarteweg

- Nu nog veel doorgaand autoverkeer
- Afname autoverkeer door netwerkmaatregelen (stadsboulevard, éénrichtingscarré)
- 30 km/u, veilige oversteekplateaus, gelijkwaardige kruispunten, betere instelling van verkeerslichten voor oversteken



Voorbeeld Utrecht


Situatie nu


Voorbeeld Rotterdam

495

9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg

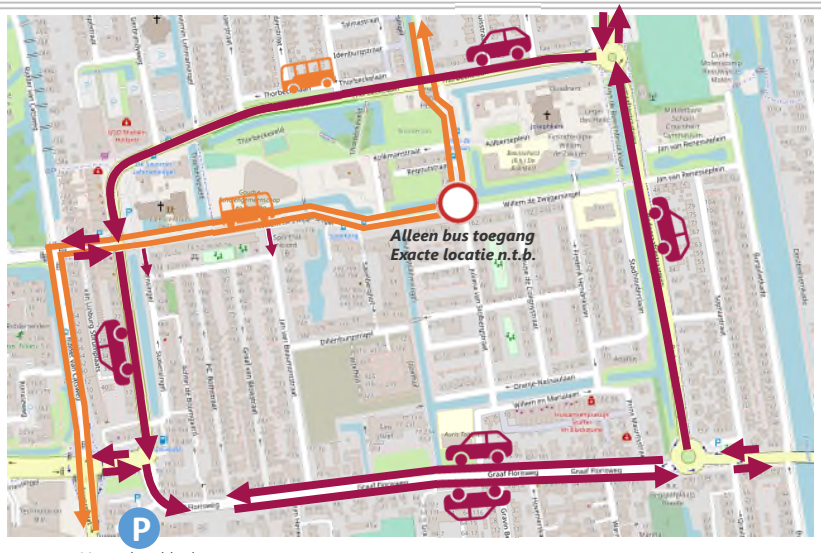
- Eénrichtingsverkeer voor auto's op
  - Thorbeckelaan
  - Statensingel
  - Bodegraafsestraatweg (deels)
- 30 km/u met vrij liggende (veilige en comfortabele) fietspaden
- Afname van doorgaand autoverkeer op as Joubertstraat- Bodegraafsestraatweg
- Behoud van autobereikbaarheid van de wijk
- Binnenstad blijft goed bereikbaar vanuit Reeuwijk (niet tot nauwelijks omrijdafstand)


Voorbeeld Doorn



496

9. Eénrichtingscarré Thorbeckelaan-Graaf Florisweg (Toelichting)



Vossenburchkade

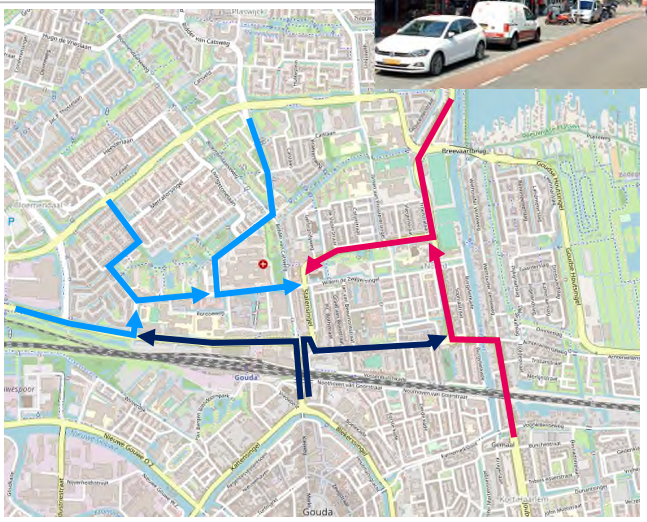
- Graaf Florisweg blijft 2 richtingen, vanwege mooie laan en bereikbaarheid van parkeerterrein Vossenburchkade.
- Autoverkeer rijdt in principe tegen de klok in over het carré bestaande uit de Thorbeckelaan, Statensingel, Graaf Florisweg en Bodegraafsestraatweg. De aansluitende wegen blijven wel gewoon tweerichtingsverkeer.
- De winkels/het parkeerterrein aan het Hoogendoornplein zijn bereikbaar vanaf de Thorbeckelaan en de Bleulandweg/Van Limburg Stirumstraat.

497

Bereikbaarheid Hogendoornplein



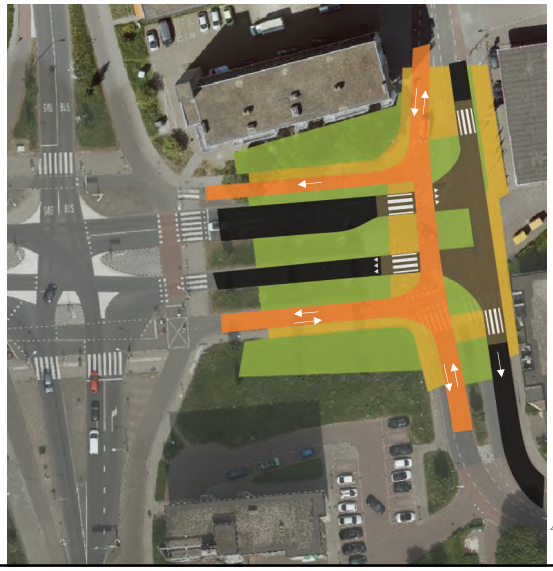




498

Vereenvoudiging Plesmanplein





499

10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

- Herwinnen openbare ruimte: voor verblijven, wandelen, klimaatadaptief, autoluw
- Voetganger op 1, woonerf-achtige inrichting van straten
- Nieuwe aantrekkelijke loopverbindingen, zoals brug Klein Amerika
- Zuidzijde binnenstad nieuw leven inblazen




Voorbeeld Leiden

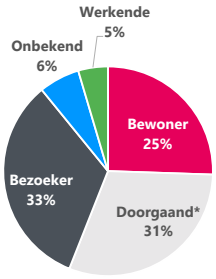

Voorbeeld Leiden


Voorbeeld Haarlem

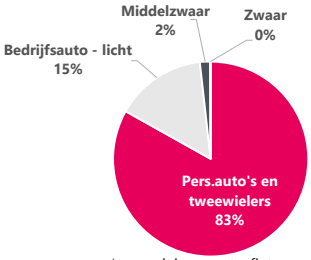
500

10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

- Temperen gemotoriseerd rijdend verkeer binnenstad
  - Op werkdagen circa 13.000 mvt/etm in- & uitrijdend
  - Op zaterdag circa 15.000 mvt/etm in- & uitrijdend
- Grootste doelgroepen nu: 1) bezoekers, 2) logistiek/doorgaand verkeer en 3) bewoners
- Bezoekers en bewoners stimuleren om te parkeren aan de randen.
- Logistiek en doorgaand autoverkeer: naar zero emission stadslogistiek 2025 in combinatie met logistieke hub (besluit gemeenteraad: april)
- Tevens technische basis voor elektronisch autoluw voor andere doelgroepen



*doorgaand verkeer bestaat uit:
logistiek, sluipverkeer, haal- en brengverkeer, taxi



*tweewielers: motorfietsen

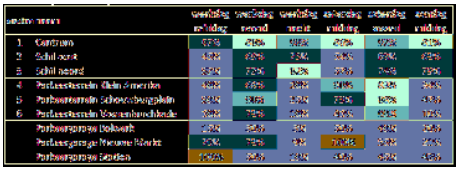
Kenmerken verkeersbewegingen van/naar binnenstad
Gemiddelde werkdag

501

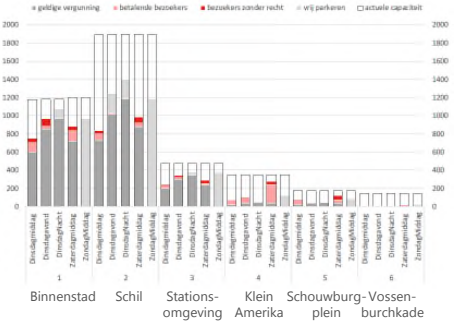
10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad

- Efficiënter benutten bestaande parkeervoorzieningen leidt tot fors minder straatparkeren
- Bezoekers: stimuleren Bolwerk, stationsgarage, Vossenburchkade (met dynamische parkeerinfo)
- Bewoners: via natuurlijk verloop meer vergunningen-p in Bolwerk, Klein Amerika (zelfde prijsstelling, strippenkaart)
- Minder validen: altijd maatwerk
- Faciliteren deelmobiliteitsaanbieders microhubs: volwaardig alternatief voor eigen auto
- Monitoring parkeerdruk -> onderzoek nieuwe p-locatie (zuid)

Parkeerdruk huidige situatie



Type parkeerders op straat naar weekmoment



502

Stappen naar autoluwe binnenstad (concept)

1. Dynamisch parkeersysteem vanaf de randen van Gouda
2. Stimuleringsmaatregelen:
   - Bewoners: plafond straatvergunningen, stimuleren p-voorzieningen
   - Bezoekers: stimuleren Stationsgarage en Vossenburchkade (bv. tariefdifferentiatie, deelfietsen, aantrekkelijke looproute)
3. Pilot Veerstal inclusief monitoring
4. 1e tranche straatparkeren omzetten naar verblijfsruimte/groen
5. Zero emissie vrachtverkeer (vanaf 2025)
6. Definitieve inrichting Veerstal
7. Selectieve toegankelijkheid binnenstad
   - Elektronische ontheffingen via Zero Emission systeem
   - Reeds operationeel in Delft
8. 2e tranche straatparkeren omzetten naar verblijfsruimte/groen





503

Stappen naar autoluwe binnenstad (concept)

1. Dynamisch parkeersysteem vanaf de randen van Gouda
2. Stimuleringsmaatregelen:
   - Bewoners: plafond straatvergunningen, stimuleren p-voorzien
   - Bezoekers: stimuleren Stationsgarage en Vossenburchkade (bv tariefdifferentiatie, deelfietsen, aantrekkelijke looproute)
3. Pilot Veerstal inclusief monitoring
4. 1e tranche straatparkeren omzetten naar verblijfsruimte/groen
5. Zero emissie vrachtverkeer (vanaf 2025)
6. Definitieve inrichting Veerstal
7. Selectieve toegankelijkheid binnenstad
   - Elektronische ontheffingen via Zero Emission systeem
   - Reeds operationeel in Delft
8. 2e tranche straatparkeren omzetten naar verblijfsruimte/groen

Voorbeeld Delft:
- formeel autovrij regime
- Vaste ontheffing voor bewoners, ondernemers en vaste leveranciers
- Incidentele ontheffingen bezoekers
- Nood- hulpdiensten, minder validen onbeperkt toegang
- Via internet of telefonisch aanvragen, tot 24 na bezoek

504

10. Verblijfskwaliteit en parkeren binnenstad



- Beter benutten parkeervoorzieningen rand binnenstad met dynamische parkeerinfo
- Nieuwe loopverbindingen
- Fiets te gast
- Meer ruimtelijke kwaliteit, vooral langs grachten (groen, verblijfsruimte, horeca)
- Zero Emission Stadslogistiek 2025 (voorstel gemeenteraad april)
- Technische basis voor selectieve toegankelijkheid (elektronisch autoluw, doelgroepen houden toegang)

505

Uitvoering & fasering

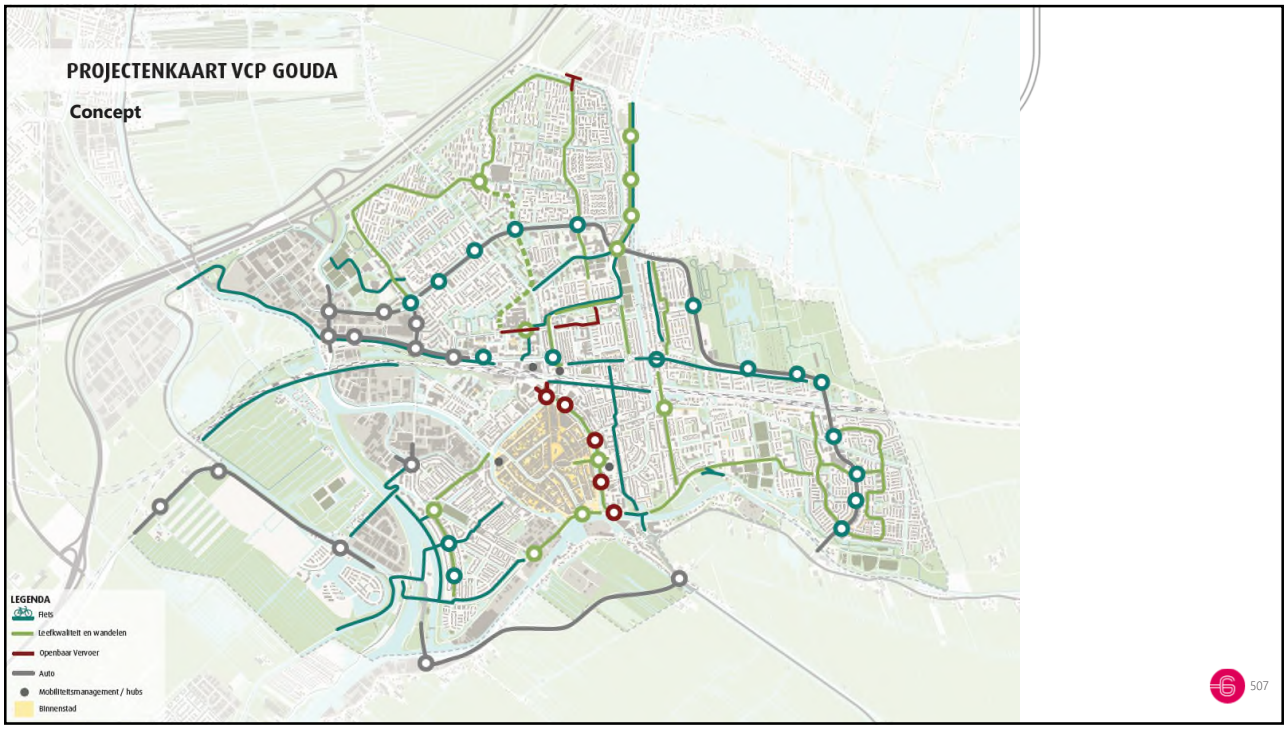
Meerjarenplan korte – middel – lange termijn

- Koppelen aan beheer- en onderhoudsprojecten (werk met werk maken)
- Gefaseerde uitrol van maatregelen: ook tijdens de invoering moet Gouda bereikbaar blijven
- Samenhang tussen maatregelen nodig op randwegen & binnen Gouda

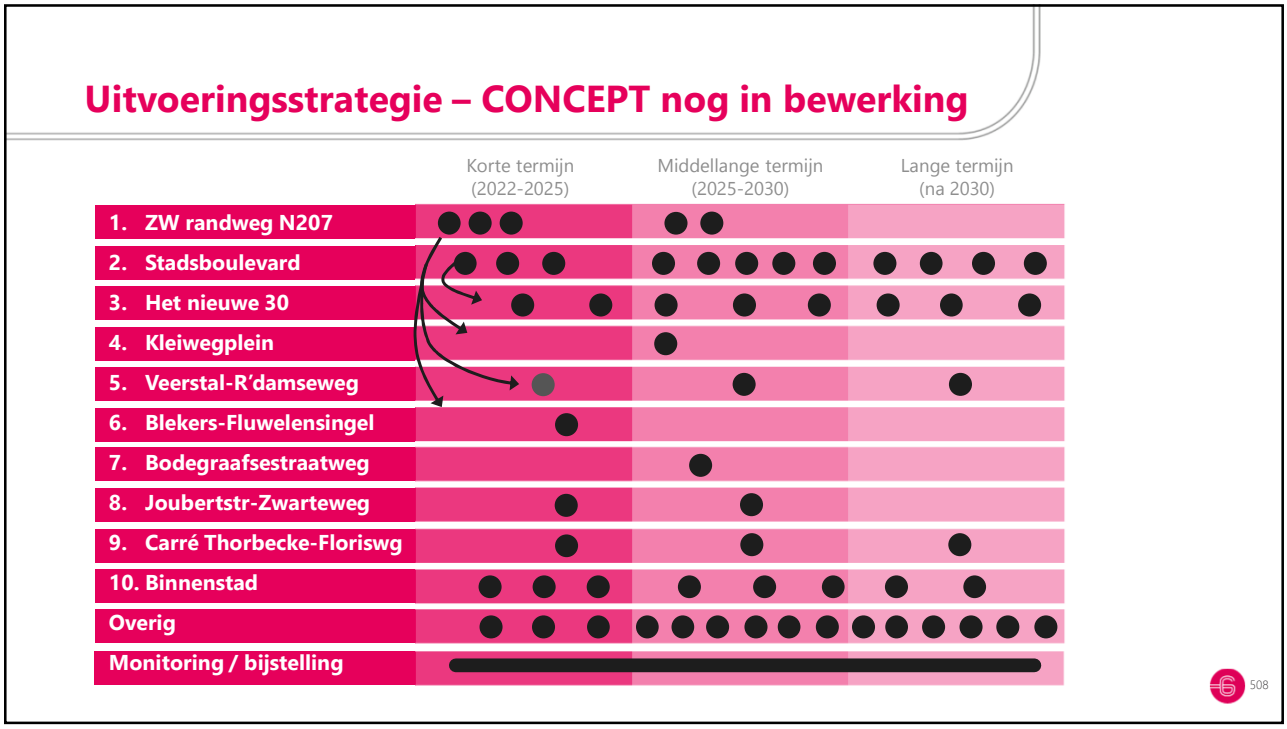
Monitoring en evaluatie

- Verkeerseffecten (o.a. intensiteiten, reistijden, aantal fietsers)
- Milieueffecten (luchtkwaliteit en geluidshinder)
- Economische effecten (koopstromen binnenstad en winkelcentra)

506


PROJECTENKAART VCP GOUDA
Concept
LEGENDA
Fiets
Leefkwaliteit en wandelen
Openbaar Vervoer
Auto
Mobiliteitsmanagement / hubs
Binnenstad
507

507


Uitvoeringsstrategie – CONCEPT nog in bewerking
Korte termijn (2022-2025)
Middellange termijn (2025-2030)
Lange termijn (na 2030)
1. ZW randweg N207
2. Stadsboulevard
3. Het nieuwe 30
4. Kleiwegplein
5. Veerstal-R'damseweg
6. Blekers-Fluwelensingel
7. Bodegraafsestraatweg
8. Joubertstr-Zwarteweg
9. Carré Thorbecke-Floriswg
10. Binnenstad
Overig
Monitoring / bijstelling
508

508