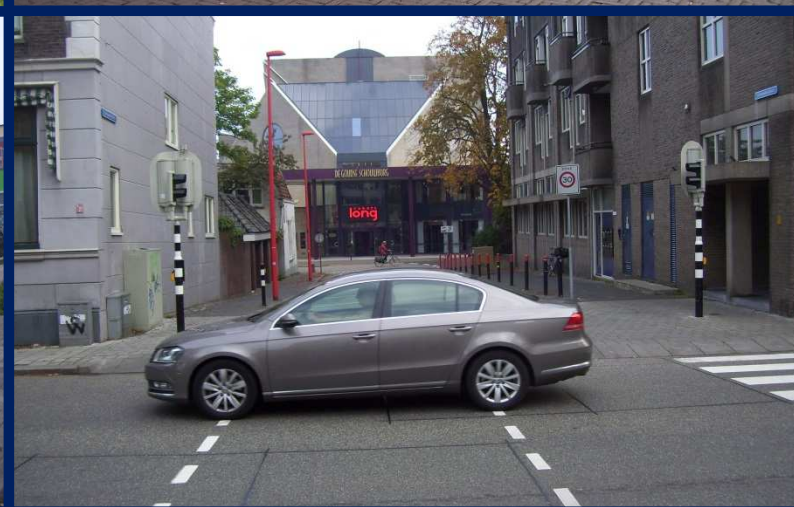
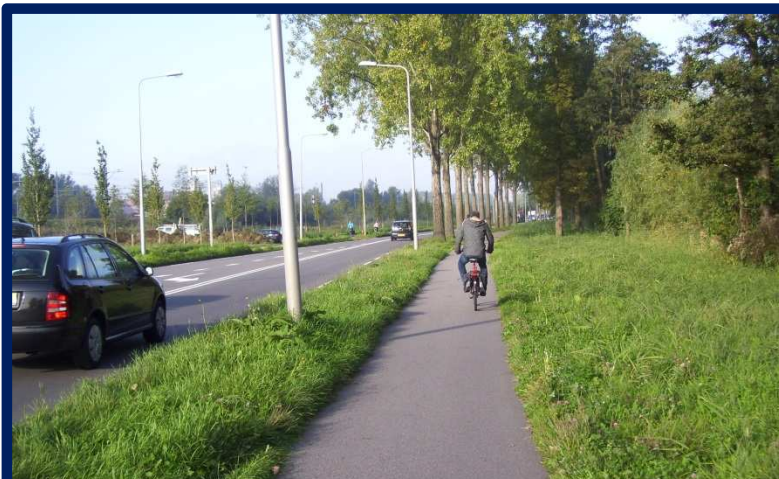


Mobiliteitsplan Gouda 2017 - 2026

Informatiedocument



**gemeente
gouda**



Met Graumans

© 2017

Met Graumans, Doorwerth

Foto's in rapport: Ed Graumans

Foto's voorblad: Ed Graumans

Projectnummer: 047-01

In opdracht van: Gemeente Gouda

Contactpersonen: Tino Petradakis, Jeroen Harmsen

Inhoudsopgave

DEEL 1: INVENTARISATIE

1. Voorzieningen en infrastructuur	7
1.1 Opbouw van Gouda	7
1.2 Voorzieningen	7
1.3 Hoofdinfrastructuur	9
1.4 Fietsverbindingen	11
2. Mobiliteitsgegevens	13
2.1 Verkeersintensiteiten	13
2.2 Openbaar vervoer	14
2.3 Parkeren binnenstad en omgeving	15
2.4 Verkeersveiligheid	17
2.5 Verplaatsingsgedra	g20
3. Bereikbaarheidsanalyse	23
3.1 Autoverkeer	23
3.3 Fietsen	25
3.4 Openbaar vervoer	32
4. Ontwikkelingen	35
4.1 Bestuurlijke samenwerking	35
4.2 Stadsontwikkeling	35
4.3 Economie	35
4.4 Regionale mobiliteit	36
4.5 Innovatie en transformaties	38

DEEL 2: AMBITIES

5. Richtinggevende principes	43
5.1 Sturen op effecten	43
5.2 Ruimte, omgeving en mobiliteit	43
5.3 Van PARTicipatie naar PARTnerschap	44
5.4 Duurzaamheid steeds noodzakelijker	44
5.5 Mobiliteit, economie en wonen	45
5.6 B benutten en mobiliteitsgedrag	45
6. Ambities en opgaven	47
6.1 Verkeersveiligheid: blijven verbeteren	47
6.2 Duurzaamheid: gezond en vitaal	49
6.3 Bereikbaarheid: vitale relaties	52
6.4 Doorstroming: efficiency en benutten	54
6.5 Leefbaarheid: kwaliteit stad centraal	55
6.6 Parkeren: verdelen en ordenen	56

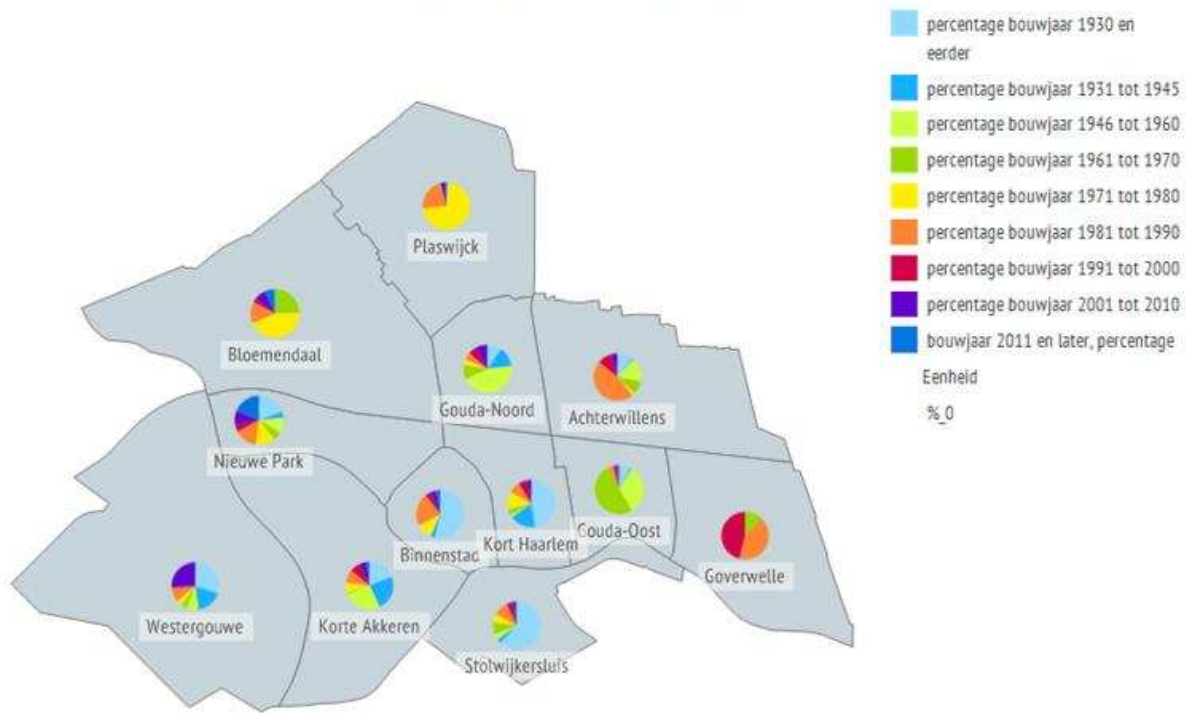
DEEL 3: CONSULTATIES

7. Consultatie inventarisatie	59
7.1 Bewonersenquête 2014	59
7.2 Peiling Mobiliteitsplan 2015	59
7.3 Klankbordgroep	60
8. Consultatie Ambities	63
8.1 Samenstelling klankbordgroep	63
8.2 Ingediende reacties klankbordgroep	64
9. Consultatie inspraakversie	67
9.1 Samenstelling klankbordgroep	67
9.2 Ingediende reacties	68

DEEL 1

INVENTARISATIE

percentages 2014 - Wijken (Gouda)



Bron: BAG / WOZ / BRP, Gemeente Gouda



Wijk	1 januari 2015	Aantal inwoners per wijk en de leeftijdsverdeling (bron: gemeente Gouda)					
	Inwoners	<19	% <19	20-59	% 20-59	>59	% >59
Binnenstad	5.550	907	16%	3.586	65%	1.057	19%
Nieuwe Park	1.774	357	20%	818	46%	599	34%
Korte Akkeren	9.616	2.408	25%	5.429	56%	1.779	19%
Bloemendaal	9.417	1.891	20%	4.365	46%	3.161	34%
Plaswijck	12.682	2.868	23%	5.812	46%	4.002	32%
Gouda-Noord	5.594	1.289	23%	2.966	53%	1.339	24%
Achterwillens	4.247	1.107	26%	2.310	54%	830	20%
Gouda-Oost	3.396	891	26%	1.968	58%	537	16%
Kort Haarlem	6.762	1.645	24%	3.640	54%	1.477	22%
Goverwelle	11.540	3.428	30%	6.291	55%	1.821	16%
Stolwijkersluis	415	92	22%	230	55%	93	22%
Westergouwe	115	17	15%	72	63%	26	23%
	71.108	16.900	24%	37.487	53%	16.721	24%

1. Voorzieningen en infrastructuur

1.1 Opbouw van Gouda

Binnenstad

De binnenstad vormt de historische kern van Gouda en ligt binnen de stadsgrachten die aan de zuidzijde aansluiten op de Hollandse IJssel. De infrastructuur is kleinschalig. De binnenstad is een economisch centrum (werkgelegenheid, kernwinkelgebied) en is aantrekkelijk voor bezoekers en toeristen (waaronder de Kaasmarkt). De binnenstad is tevens een woongebied. In de binnenstad zijn diverse parkeergelegenheden aanwezig (garages, terreinen, straatparkeren).

Bedrijventerreinen

Het bedrijventerrein Goudse Poort ligt aan de noordwestzijde van de stad tussen de A12 en de spoorlijn. Het bedrijventerrein Kromme Gouwe ligt ten westen van de binnenstad tussen het Gouwekanaal, de Nieuwe Gouwe en de spoorlijn. Het bedrijventerrein Schielands Hoge Zeedijk ligt in het zuidwestelijk deel van Gouda tussen het Stroomkanaal en de Hollandse IJssel. Direct ten westen van Gouda ligt in Moordrecht (gemeente Zuidplas) tussen de Ringvaart en de A12 het bedrijvenpark Gouwe Park

Wijken

Gegevens over de verschillende wijken zijn opgenomen op de linker pagina.

1.2 Voorzieningen

Basisonderwijs	
't Carillon	Geerpolderweg 32/34
	Ouverturelaan 10
't Palet	Knipmolenweg 2
Al Qalam	Calslaan 99
Auris Taalplein	Willem en Marialaan 1
Casimir	Groeneweg 27
CSG Park & Dijk	Winterdijk 6
De Ark	De Ark
De Bijenkorf	Aalberseplein 5/6
De Carrousel	Scholenpad 4
De Cirkel	Rijnlust 42 / Brittenburg 50
De Goudakker	Reigerstraat 37
De Kas,	Tweede E J Potgijeterstraat 2
De Oostvogel	Scharroosingel 54
De Ridderlag	Ridder van Catsweg 256a
De Triangel	De Triangel
De Vuurvogel	Ouverturelaan 10
Ds. N.H. Beversluisschool	Hoogenburg 24
Goejanverwelleschool,	Middenmolenlaan 68A
	Chopinstraat 10

Graaf Jan van Nassauschool	Steijnpad 1
Het Avontuur	Mercatorsingel 90
Het Schateiland	Mercatorhof 7
Het Vlot	Oosthoef 3/5
Horizon Parkschool	Nansenstraat 40
Johannes Calvijnschool	Dreef 200
K. Wilhelminaschool	Willem de Zwijgersingel 220
Livingstoneschool	Livingstonelaan 60
Nieuw-Burgvliet,	Adriaen Gerridsz de Vrijestraat 10
Plaswijkschool	Weerestein 37/39
Prinses Julianaschool	Burg Martenssingel 38
St. Aloysiuschool	Spieringstraat 18
Wereldwijs	Wilsonplein 3
Westerschool	Jacob van Lennepkade 2-4
Weth. H Luidensschool	Heemraadslag 1

Voortgezet onderwijs

Antoniuscollege	John Mottstraat 2-4
Coornhert Gymnasium	Jan van Renesseplein 1
De Goudse Scholengemeenschap Leo Vroman	Willem de Zwijgersingel 5
De Goudse Waarden	Kanaalstraat 31
De Meander	Groen van Prinsterersingel 49
GSG Het Segment, praktijkonderwijs,	van Bergen IJzendoornpark 43
ID College	Groen van Prinsterersingel 52
Wellantcollege vmbo	Ronsseweg 555

Sportparken

Donk	Nieuwe Donkstraat 1
GC&FC Olympia	Bodegraafsestraatweg 52
Goud Noord Complex	Groen van Prinsterersingel 50
Ona	Walvisstraat 16
Oosterwei	Sportlaan 8
Sportcity Gouda	Groenhovenpark 1

Ziekenhuizen

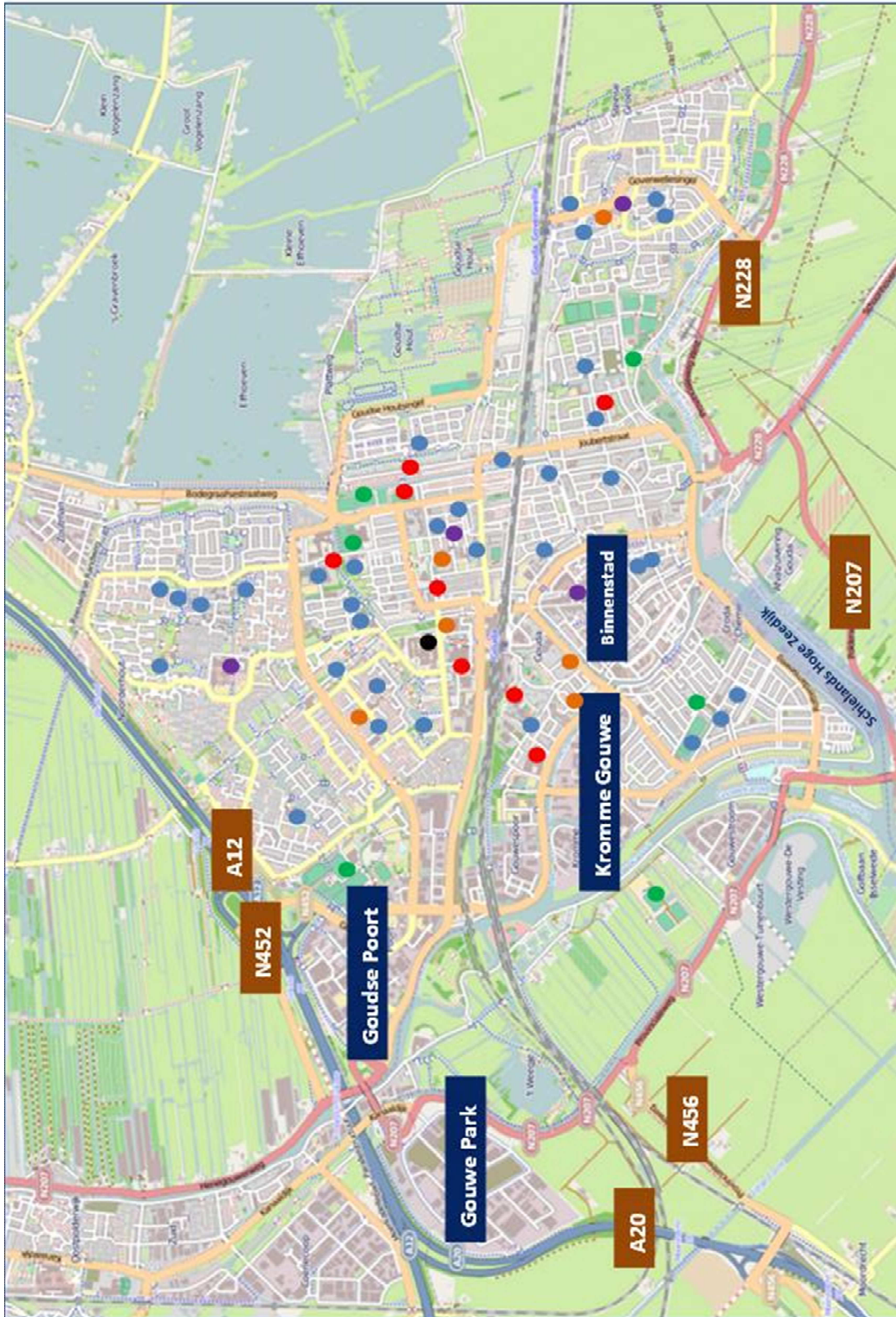
Groen Hart Ziekenhuis	Bleulandweg 10
Zuwe Hofpoort Ziekenhuis	Polanerbaan 2 <i>Woerden</i>

Buurt- en wijkwinkelcentra (exclusief binnenstad)

Bloemendaal	Vuurdoornlaan 1
Goverwelle	Poldermolendreef
	Willem en Marialaan

Ouderen- en verzorgingscomplexen

Woongroep Olivier van Noort	Olivier van Noortlaan 11
Gouwestein Zorgcentrum	Van Bergen IJzendoornpark 7
Herbergier	Kattensingel 2
Martha Flora	Ronsseweg 5
Savelberg	Savelberghof 200
Irishof	Middenmolenplein



- Basisschool
- Voortgezet onderwijs
- Sportcomplex
- Ziekenhuis
- Wijkwinkelcentrum
- Ouderencomplex

1.3 Hoofdinfrastructuur

Regionale hoofdwegen

- De autosnelweg A12 (verbinding tussen Den Haag – Utrecht – Arnhem) aan de noordzijde met de aansluiting Gouda, die direct toegang biedt tot het bedrijventerrein Goudse Poort.
- De autosnelweg A20 (verbinding tussen Rotterdam en A12). De A20 heeft aan de zuidoostzijde een aansluiting op de provinciale weg N456 en deze sluit aan op de N207.
- De N207 is de verbinding tussen Alphen aan den Rijn, Boskoop, Waddinxveen, Gouda en de Krimpenerwaard. Aan de zuidwest zijde vormt de N207 de zuidwestelijke Randweg Gouda. Door de N207 worden de verkeersstromen naar en van de Krimpenerwaard om de stad heen geleid. Daardoor is de verkeersdruk op de Nieuwe Veerstal afgenomen.
- De N228 is de oostelijke aftakking van de N207. De N228 loopt langs de Hollandse IJssel naar Oudewater.
- De N452 vormt de verbinding tussen Goudse Poort en de N207.

Lokale hoofdwegen

In het Mobiliteitsplan 2007-2020 is het wegennet vastgesteld. De belangrijkste hoofdwegen in de stad zijn: Goverwellesingel, Goudse Houtsingel, Burgemeester van Reenensingel, Goudse Poort en de Burgemeester Jamesingel. De Burgemeester Jamesingel sluit aan op een aantal dwarsverbindingen (noord-zuid) die de delen van Gouda ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn met elkaar verbinden.

Het bedrijventerrein Goudse Poort ligt dicht bij de aansluiting A12. Het bedrijventerrein Kromme Gouwe is via de Nieuwe Gouwe O.Z. verbonden naar de Goudse Poort (A12). Voor het bereiken van de A20 maakt zakelijk verkeer, vrachtverkeer en woon-werkgebruik van de route door de zuidwestzijde van Gouda zoals de Koningin Wilhelmweg.

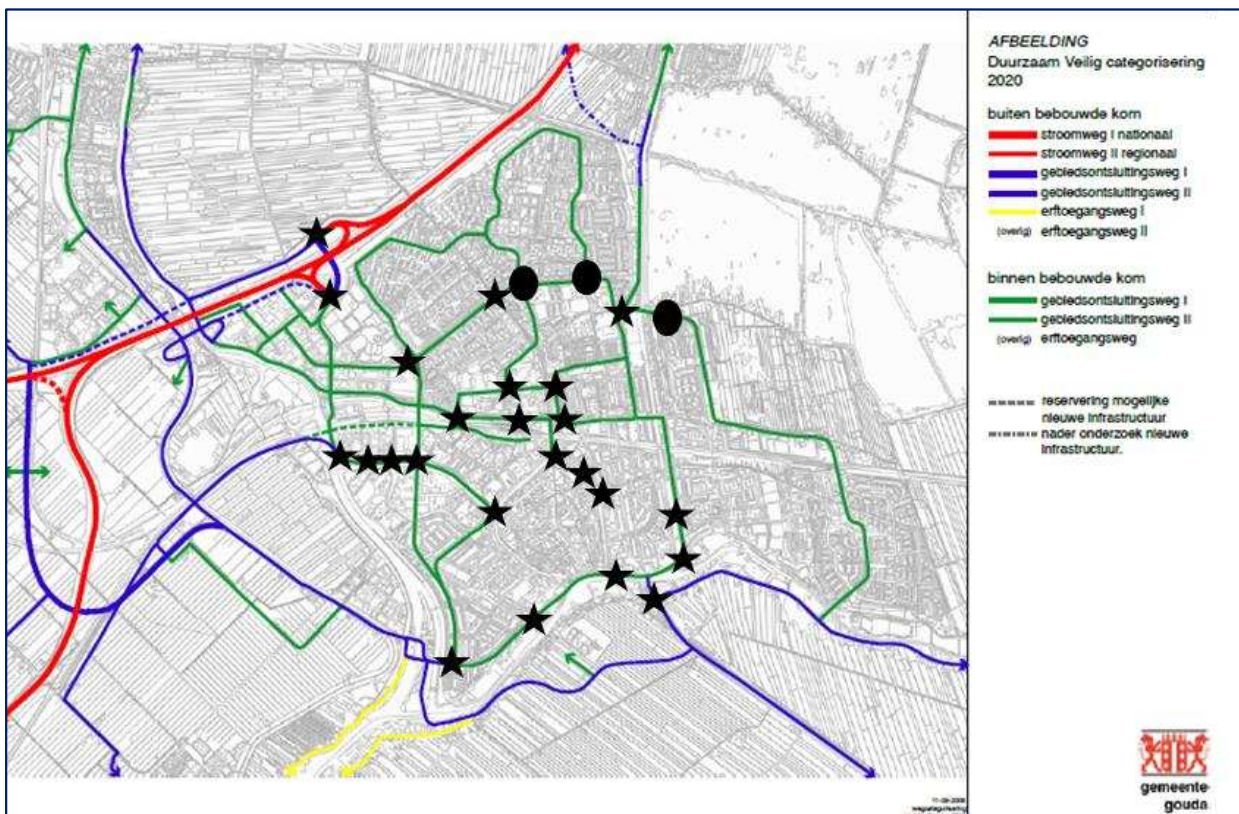
Het weggedeelte Goudse Poort tussen de A12 en de Burgemeester Jamesingel heeft 2 x 2 rijstroken. De overige wegen bestaan uit 2 x 1 rijstroken.

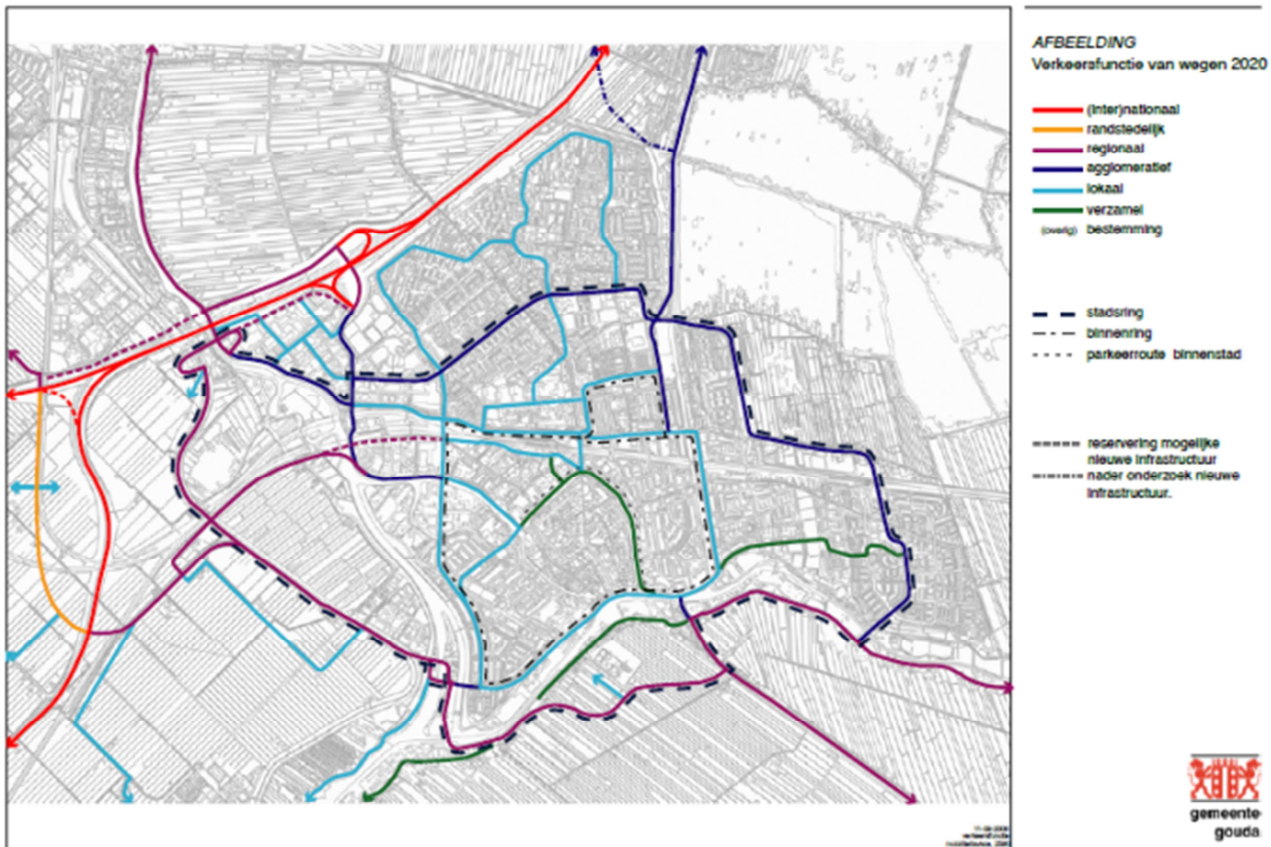
Het Mobiliteitsplan 2007-2020 voorzag in een aantal potentiële nieuwe verbindingen:

- Onderdoorgang Burgemeester Mijsingel (13-17 miljoen).
- Westelijke stadsentree, extra Gouwekruising, inclusief Burgemeester van Hofwegensingel (29 miljoen) ter ontlasting van de Coenecoopbrug en A20.
- Opwaarderen Burgemeester van Reenensingel: dit is niet meer actueel omdat dit gekoppeld was aan de ontwikkeling van Goudse Poort.

De projecten zijn niet uitgevoerd onder andere ten gevolge van het stagneren van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen en financiële afwegingen.

- ★ Verkeersregelinstantie
- Rotonde





Drie kruispunten zijn voorzien van een rotonde:
 Thorbeckelaan – Bodegraafsestraatweg.
 Graaf Florisweg – Bodegraafsestraatweg
 Molenmeesterslag – Goudse Houtsingel.

De kruispunten die voorzien zijn van verkeerslichten zijn weergegeven op het kaartbeeld.

Spoorwegen

Gouda ligt aan de spoorlijn Rotterdam – Utrecht en heeft twee stations: Gouda en Gouda Goverwelle. Deze spoorweg verdeelt de stad in twee delen. De spoorlijn heeft aan de westzijde twee aftakkingen: één tak naar Zoetermeer/Den Haag en één tak naar Waddinxveen – Boskoop – Alphen aan den Rijn. Aan de oostzijde is er na Woerden een aftakking naar Breukelen.

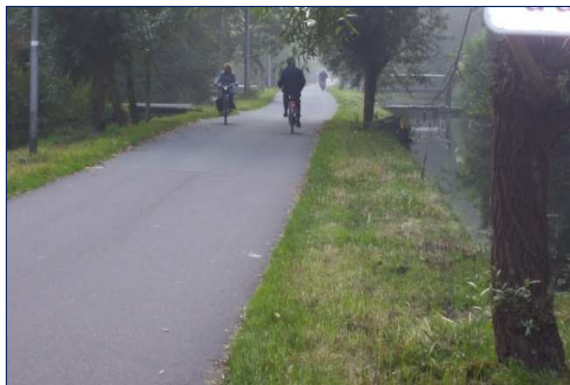
Waterwegen

Gouda is omgeven en wordt doorsneden door water:

- Aan de noordwestzijde: de Reeuwijkse Plassen.
- Aan de zuidzijde: de Hollandse IJssel.
- Aan de westzijde: de Gouwe, Nieuwe Gouwe, het Gouwekanaal en het Stroomkanaal.
- Door de stad loopt de nieuwe Gouwe en de binnenstad is omringd door de singels (stadsgrachten) en de Hollandse IJssel.

Alle waterwegen hebben een recreatieve functie. De Gouwe en de Hollandse IJssel hebben tevens een functie voor de binnenvaart.

1.4 Fietsverbindingen



Gouda heeft enkele 'hoogwaardige fietsvoorzieningen' die bestaan uit solitaire fietspaden of fietspaden die in beperkte mate worden gebruikt door bestemmingsverkeer. Dit zijn bijvoorbeeld: de Bloemendaalseweg en delen van de Ridder van Catsweg. Deze routes lopen door een aantrekkelijke groene (bijna landelijke) omgeving. Langs een groot aantal wegen zijn vrijliggende fietspaden aanwezig.

De passagepunten van de 'harde barrières zijn:





- A12: Oud Reeuwijkseweg (fietsstunnel, Reeuwijk), Nieuwdorperweg (fietsstunnel), Bloemendaalseweg (fietsstunnel), Henegouwerweg (N207, viaduct), Wilhelminakade (aquaduct), Kanaaldijk (N454, viaduct), Winterdijk (Waddinxveen voetgangersverbinding).
- A20: geen passagepunten. Gouwe Park ligt aan de westzijde behoorlijk geïsoleerd voor fietsers.
- Spoorwegen: Willenskade (alleen langzaam verkeer), Goverwellesingel, Zuidelijke Zwarteweg, Zuidelijke Steynkade (alleen langzaam verkeer), Zuidelijke Burgvlietkade (alleen langzaam verkeer), Derde Kade (alleen langzaam verkeer), van Henegouwenstraat (alleen langzaam verkeer) Spoorstraat, stationsonderdoorgang (voetgangers), Gentseweg (alleen langzaam verkeer), Nieuwe Gouwe O.Z., Stoofkade (alleen langzaam verkeer), het Weegje/Broekweg (alleen langzaam verkeer), N207
- Ringvaart: N207, Voltaweg, 2^{de} Moordrechtse Tiendweg (alleen langzaam verkeer)
- Brug naar het Weegje,
- Stroomkanaal/Gouwekanaal: N207, Rotterdamseweg (2x), Coenecoopbrug (N207).
- Nieuwe Gouwe/Turfsingel: Nieuwe Veerstraat, Wachtelstraat/Nieuwe Gouwe O.Z., Industriestraat.
- Kromme Gouwe: Industriestraat, Wachtelstraat
- Overig Stadssingel: Kleiwegplein, Houtmanspad (alleen langzaam verkeer), Lange Tiendeweg, Doelenstraat (alleen langzaam verkeer), Nieuwe Veerstal.
- Hollandse IJssel: N207 (Sluiseiland), N207 (Schoonhovenseweg), Goverwellesingel.
- Breevaart: Graaf Florisweg, Jan van Renesseplein (alleen langzaam verkeer), Goudse Houtsingel.



Naast de hier genoemde waterwegen zijn er nog vele andere kleine watergangen. Aan de Bloemendaalweg liggen vele fietsbruggen over de parallelle watergangen.

In 2014 zijn er 583 aangiftes van diefstal van een tweewieler gedaan.



-  Passagepunt van barrière voor langzaam verkeer
-  Passagepunt van barrière voor alle verkeer
-  Passagepunt van barrière voor uitsluitend voetgangers
-  (potentieel) aantrekkelijke fietsroutes (landschap, stad, omgeving en beleving)

2. Mobiliteitsgegevens

2.1 Verkeersintensiteiten

Autoverkeer

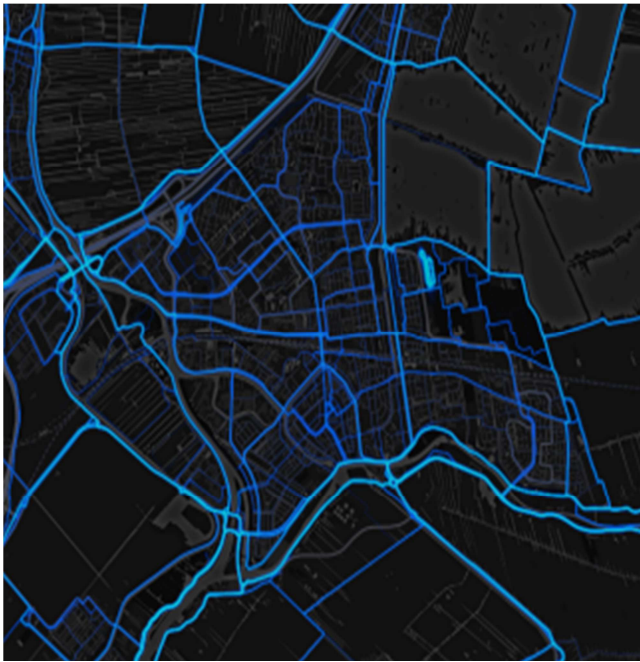
Prognose intensiteiten gemotoriseerd verkeer (etmaal) 2025 zonder maatregelen en met maatregelen (structuuringrepen) exclusief effecten mobiliteitsmanagement en toename fietsverkeer					
	A	B		A	B
Randwegen					
N207, Noord Ringdijk	15.400		Bodegraafsestraatweg ten noorden van G. Florisweg.	9.790	
Zuidwestelijke Randweg	24.590		Zwarteweg (spoorpassage)	12.420	
Provinciale weg west, ten oosten van Goej.dijk	11.500				
Goudse Poort bij B. v. Reenensingel	47.700		Joubertstraat	13.500	
Stadswegen			Brug B. Goejanverwelledijk	17.600	
B. van Reenensingel west	22.750		Wachtelstraat	8.220	
B. van Reenensingel ten westen van R.v.Catslaan	16.290		Nieuwe Gouwe Oostzijde	11.060	
B. van Reenensingel ten westen van Bodegraafsestraatweg.	19.950		KW-weg zuid	18.220	
Goudse Houtsingel	10.830		Industriestraat	12.720	
Hamstergat (spoorpassage)	26.190		Wijkstraten		
Brug B. Goverwellesingel	11.200		Spoorstraat	9.810	
Ridder van Catsweg (Plaswijck, zuid)	13.540		Fluwelensingel	4.920	
Rotterdamseweg Stroomkanaal	23.800		Plaswijckckweg (zuid)	7.280	
Stadsstraten			Kattensingel	7.640	
			Blekerssingel	5.900	
Bodegraafsestraatweg noord	10.680		Overig verblijfsgebied		
B. Jamessingel west	27.040		IJsselkade/Nieuwe Veerstal	2.230	
B. Jamessingel station	20.030		Turfsingel	1.040	
Graaf Florisweg	13.290				
Bodegraafsestraatweg t.z.v. B.v.Reenensingel	10.720				

Kolom A: Prognose intensiteiten 2025 zonder maatregelen in wegennet

Kolom B: Prognose intensiteiten 2025 met veranderingen in het in wegennet conform de voorstellen in het Mobiliteitsplan

De kleuren geven de verschillen aan:

Afname > 20% op stadsstratenwijkstraten	Wijziging < 10%	Toename 10-20% op stadsstratenwijkstraten
Afname 10-20% op stadsstratenwijkstraten		Toename > 20% op stadsstratenwijkstraten
Toename 10-20% op randweg en stadsweg		Toename >20% op randweg en stadsweg



Veel gebruikte fietsroutes (sportief, recreatief), bron: Strava



Fietstelweek november 2015

Fiets

De 'leuke' fietsroutes (zie paragraaf 1.4) behoren tevens tot de intensief gebruikte routes. Drukke routes zijn tevens:

- De N207, N456.
- De fietsroutes aan de noordzijde van de A12.
- Sluisdijk.
- Burgemeester van Reenensingel
- Koningin Wilhelminaweg (in zijn geheel).
- Reigerstraat, Lazaruskade, Wachtelstraat.
- Noothoven van Goorstraat.
- Gouderaksdijk, Zuider IJsseldijk.

De drukste fietsverbindingen en fietslocaties zijn:

- Entree De Sluis.
- Reigerstraat, Lazaruskade, Wachtelstraat.
- Entree A12-Goudse Poort.
- Kattensingel.
- Spoorstraat, Ridder van Catsweg, Bloemendaalseweg.
- Omlooppad, Groen van Prinsterersingel, Plaswijckweg
- Noothoven van Goorstraat.
- Burgemeester Jamessingel, Graaf Florisweg, Goudse Houtsingel.
- Tunnel Zwarteweg.
- Karnemelksloot, Voorwillenseweg.

2.2 Openbaar vervoer

Treinverbindingen

Het station Gouda is een knooppunt voor het treinverkeer en er zijn frequente verbindingen naar verschillende richtingen:

- Intercity's naar Utrecht: 6x per uur met eindbestemmingen Enschede, Leeuwarden, Groningen en Amersfoort Schothorst.
- Intercity naar Den Haag (4x per uur)
- Intercity naar Rotterdam (4x per uur)
- Sprinter naar Alphen aan de Rijn (Waddinxveen, Boskoop, 2 x per uur), deze treinverbinding hoort tot het R-net¹.
- Sprinter naar Woerden, Uitgeest en naar Rotterdam (2 x per uur).
- Sprinter naar Zoetermeer, Den Haag (4x per uur).

Op station Gouda Goverwelle stoppen uitsluitend Sprinters: 2 x per uur naar Woerden-Utrecht, 4 x per uur naar Gouda – Zoetermeer – Den haag, 2 x per uur naar Rotterdam en 2 x per uur naar Woerden – Breukelen – Uitgeest.

Regionale busverbindingen

- Lijn 106: Benschop – IJsselstein.
- Lijn 178: Reeuwijk – Bodegraven.

¹ R-net is een keurmerk voor hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad. Het staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer. Dienstregelingen van vervoerders worden afgestemd, voor goede aansluitingen en gemakkelijk overstappen. De treinen, metro's, trams en bussen van R-net krijgen allemaal dezelfde herkenbare rood-grijze uitstraling.

- Lijn 180: Oudewater – Montfoort – Utrecht.
- Lijn 186: Waddinxveen – Leiden – Oegstgeest.
- Lijn 187: Waddinxveen – Leiden – Oegstgeest.
- Lijn 190: Nieuwerkerk a/d IJssel, Capelle a/d IJssel, Rotterdam Alexander.
- Lijn 193: Krimpen a/d Lek, Rotterdam Capelsebrug.
- Lijn 197: Bergambacht – Schoonhoven.
- Lijn 577: Waddinxveen – Zoetermeer.
- Lijn 646: Woerden – Mijdrecht.
- Lijn 647: Waddinxveen – Mijdrecht – Uithoorn.

Stadsdienst

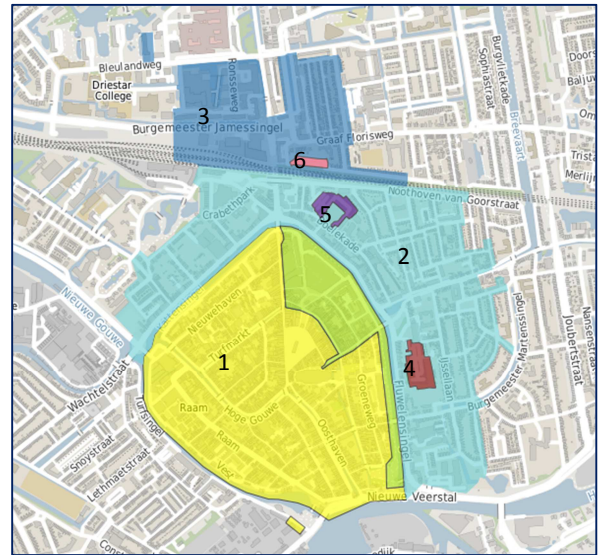
Lijn 1: Bloemendaal, Plaswijk.

Lijn 3: Goverwelle.

Lijn 4: Bloemendaal, Plaswijk.

Deze lijnen hebben een (lage) gemiddelde snelheid van 15,4 km/uur en bieden geen directe verbindingen. Volgens de concessie (van Provincie ZH aan Arriva, tot 2020) moet 80% van de woningen liggen binnen een halteafstand van 500 m en 100% binnen 1.000 m.

Buslijn 6 is de snelle forensenlijn tussen Gouda Station en de bedrijvenparken Goudse Poort en Gouwe Park. Buslijn 6 rijdt een kortere, snellere route naar Goudse Poort, om daarna direct door te gaan naar Gouwe Park, waar drie nieuwe haltes zijn aangelegd. Lijn 6 rijdt elk half uur in de spits ('s-ochtends 06.30 - 09.03 uur en 's-middags 15.38 - 18.08 uur).



Sectoren met parkeerregulering

- Sector 1: betaald parkeren en vergunninghouders, ma-za 09-21 uur.
- Sector 2: vergunninghouders + dagkaart+kort parkeren, ma-za 09-18.
- Sector 3: als 2, ma-za 09-21 uur.
- Sector 4-6: achteraf betalen

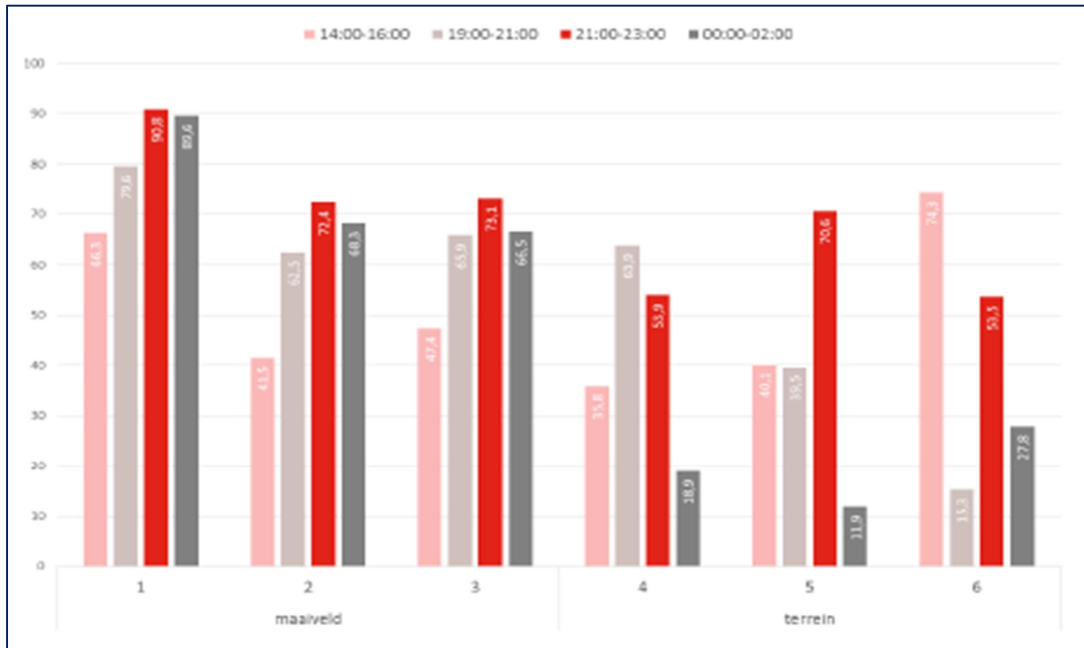
2.3 Parkeren binnenstad en omgeving

De parkeergarages in de binnenstad zijn: Nieuwe Markt (Lem Dulstraat, Q-park, 400 pp, binnen de singels), Bolwerk (Sint Mariëwal, Q-Park, 337 pp, binnen de singels), Station (B. Jamesplein, gemeente, inclusief P+R, 320 pp, buiten de singels). Daarnaast zijn er enkele grote parkeerterreinen: Schouburgplein (165 pp, binnen de singels), Klein Amerika (265 pp, buiten de singels) en Vossenburchkade (150 pp, buiten de singels).

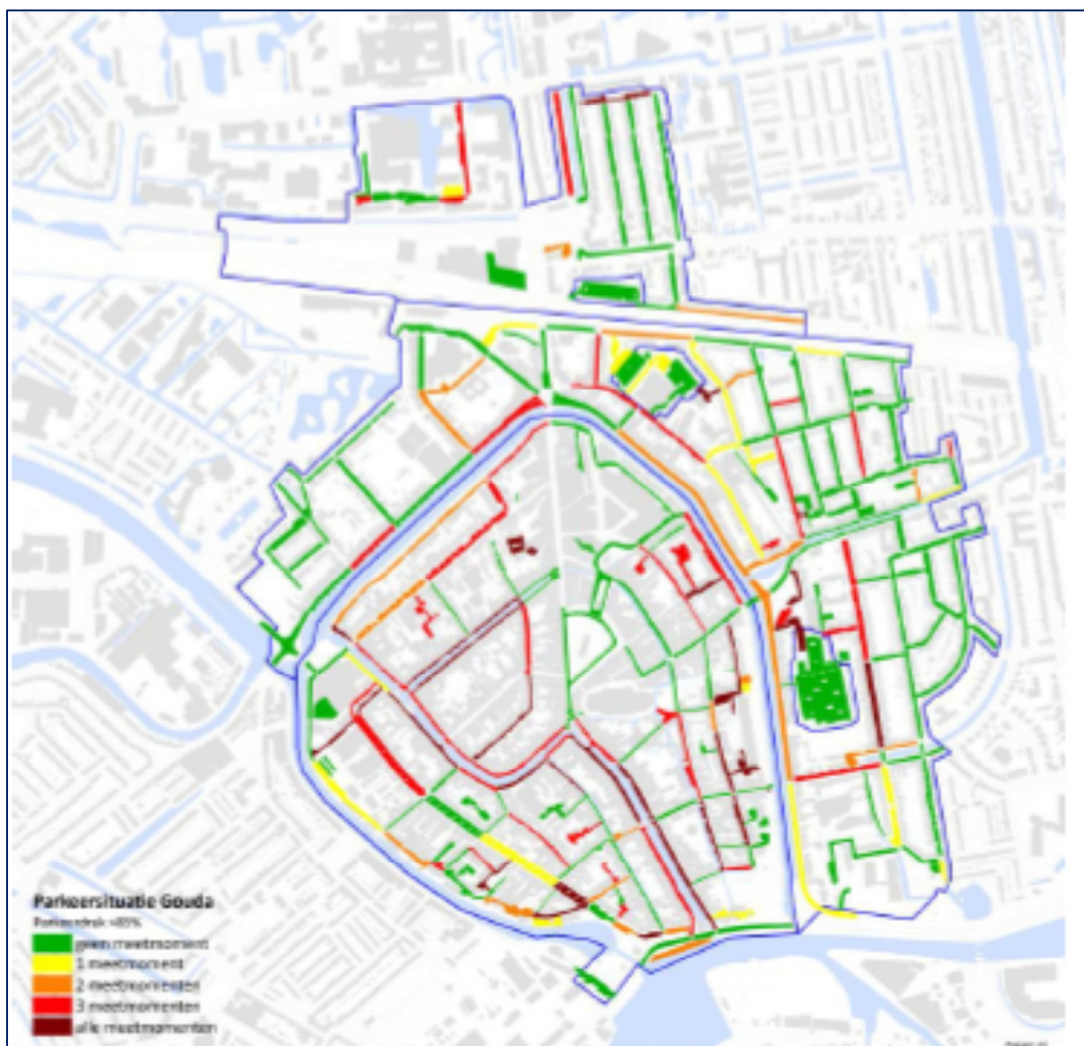
In de Stationsgarage zijn de volgende gemiddelde bezettingen gemeten over geheel 2015 plus januari 2016:

Bezetting Stationsgarage (gemiddeld), capaciteit 310				
	Max	Tijdstip	Min	Tijdstip
Dinsdag	173	13-15	28	01-04
Zaterdag	117	20-22	36	01-04
Zondag	78	13-14	39	04-08

Parkeerdruk vrijdag 20 november 2015



Aantal momenten waarop bezetting > 85% (max. 6)



2.4 Verkeersveiligheid

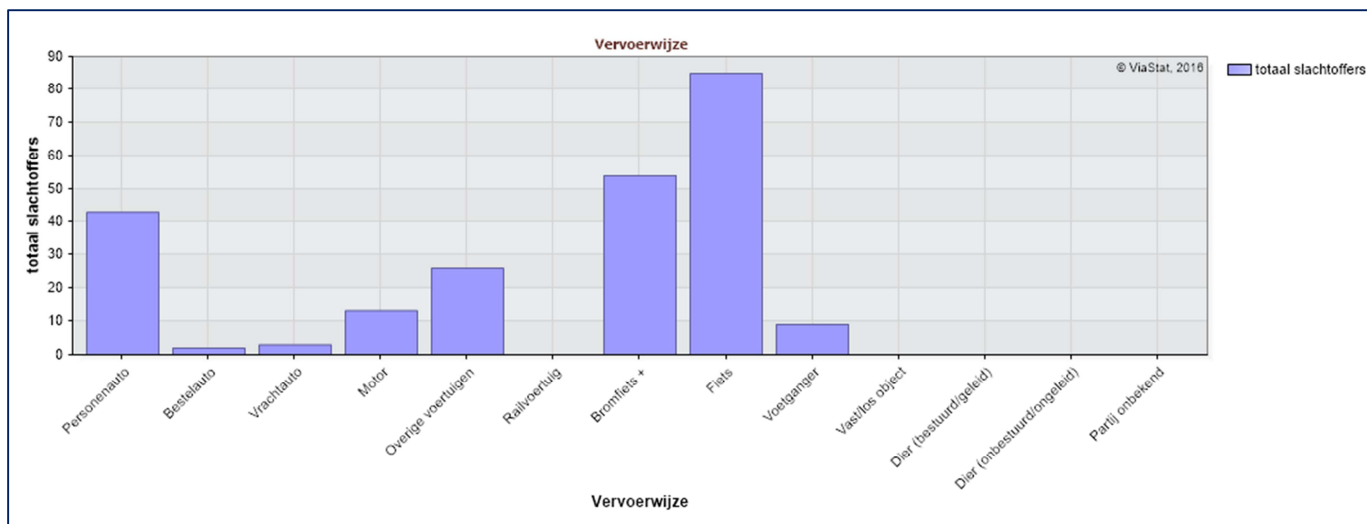
Geregistreerde slachtoffers 2010 t/m 2014		
	Aantal	%
Personenauto	43	18%
Bestelauto	2	1%
Vrachtauto	3	1%
Motor	13	6%
Overige voertuigen	26	11%
Bromfiets	54	23%
Fiets	85	36%
Voetganger	9	4%
Totaal	235	100%

In de periode 2011-2013 is de registratiegraad niet op peil geweest. In werkelijkheid zijn er meer verkeersslachtoffers dan de tabel aangeeft, waarschijnlijk ongeveer gemiddeld 60 per jaar. In de periode 2010-2014 waren 6 verkeersdoden te betreuren.

Alle slachtoffers, (2010-2014)



Ongevallen 2010-2014							
Omschrijving	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Snelverkeer eenzijdig	8	4	1	0	1	3	4
Snelverkeer / Snelverkeer	82	22	12	2	10	10	60
Snelverkeer / Langzaam verkeer	114	78	24	2	22	54	36
Snelverkeer / Rail	0	0	0	0	0	0	0
Snelverkeer / Overig	63	10	7	0	7	3	53
Langzaam verkeer eenzijdig	2	2	1	1	0	1	0
Langzaam verkeer / Langzaam verkeer	29	25	10	0	10	15	4
Langzaam verkeer / Rail	0	0	0	0	0	0	0
Langzaam verkeer / Overig	8	6	2	1	1	4	2
Rail eenzijdig	0	0	0	0	0	0	0
Rail / Rail	0	0	0	0	0	0	0
Rail / Overig	0	0	0	0	0	0	0
Overig eenzijdig	0	0	0	0	0	0	0
Overig / Overig	0	0	0	0	0	0	0
Onbekend	352	64	0	0	0	64	288
Totaal	658	211	57	6	51	154	447



Slachtoffers, fiets, (2010-2014)



Slachtoffers, brom fiets, (2010-2014)



2.5 Verplaatsingsgedrag

Woon-werkverkeer

Pendel 2013 (x 1.000), bron CBS	
	Uitgaand
Nederland totaal	32,3
Gouda	12,4
Overig Nederland	6,5
Rotterdam	2,8
Utrecht	1,6
Den Haag	1,2
Amsterdam	1,2
Nieuwegein	1,1
Waddinxveen (7,9 km)	1,0
Zoetermeer	0,8
Capelle aan den IJssel	0,8
Alphen aan den Rijn	0,8
Bodegraven-Reeuwijk (12,2/6,2 km)	0,7
Woerden	0,6
Leiden	0,5
Stichtse Vecht	0,3
Boskoop (10,4 km)	
Bergambacht (11,6 km)	
Schoonhoven	
Zuidplas (Nieuwerkerk 12,1 Moordrecht 4,8 km)	
Reeuwijk (6,2 km)	
Bodegraven (12,2 km)	
Moordrecht (4,8 km)	
Haarlemmermeer	
Vlist	
Ouderkerk	

Pendel 2013 (x 1.000), bron CBS	
	Inkomend
Nederland totaal	38,6
Gouda	12,4
Overig Nederland	11,0
Rotterdam	1,3
Utrecht	0,8
Den Haag	0,7
Amsterdam	
Nieuwegein	
Waddinxveen (7,9 km)	1,9
Zoetermeer	0,7
Capelle aan den IJssel	0,6
Alphen aan den Rijn	1,1
Bodegraven-Reeuwijk (12,2/6,2 km)	1,7
Woerden	0,5
Leiden	0,8
Stichtse Vecht	
Boskoop (10,4 km)	0,6
Bergambacht (11,6 km)	0,5
Schoonhoven	0,6
Zuidplas (Nieuwerkerk 12,1, Moordrecht 4,8 km)	1,9
Reeuwijk (6,2 km)	
Bodegraven (12,2 km)	
Moordrecht (4,8 km)	
Haarlemmermeer	
Vlist	1,0
Ouderkerk (13,1 km)	0,5

Binnen fietsafstand (< 15 km)

Koopstromen

Herkomst omzet niet-dagelijkse goederen	
Gouda	61%
Bodegraven-Reeuwijk	7%
Waddinxveen	5%
Vlist	5%
Zuidplas	4%
Boskoop	2%
Bergambacht	2%
Oudewater	2%
Ouderkerk	2%
Schoonhoven	1%
Overig Nederland	9%

Onderwijs

Herkomst leerlingen, totaal van de volgende scholen Coornhert Gymnasium, GSG Leo Vroman, Segment, Driestart, Goudse Waarden, Carmel, Antoniuscollege				
	Inclusief Gouda		Exclusief Gouda	
Alphen aan den Rijn	56	0,6%	56	1,1%
Ammerstol (Krimpenerwaard)	8	0,1%	8	0,2%
Bergambacht (Krimpenerwaard)	142	1,6%	142	2,8%
Berkenwoude (Krimpenerwaard)	68	0,8%	68	1,3%
Bodegraven (Bodegraven-Reeuwijk)	415	4,7%	415	8,1%
Boskoop (Alphen aan den Rijn)	185	2,1%	185	3,6%
Capelle aan den IJssel	27	0,3%	27	0,5%
Driebruggen (Bodegraven-Reeuwijk)	58	0,7%	58	1,1%
Gouda	3700	41,9%		0,0%
Gouderak (Krimpenerwaard)	170	1,9%	170	3,3%
Haastrecht (Krimpenerwaard)	139	1,6%	139	2,7%
Hazerswoude-Dorp (Alphen aan den Rijn)	42	0,5%	42	0,8%
Hekendorp (Oudewater)	35	0,4%	35	0,7%
Kamerik (Woerden)	48	0,5%	48	0,9%
Linschoten (Montfoort)	63	0,7%	63	1,2%
Moerkapelle (Zuidplas)	125	1,4%	125	2,4%
Montfoort	75	0,8%	75	1,5%
Moordrecht (Zuidplas)	482	5,5%	482	9,4%
Nieuwerbrug aan den Rijn (Bodegraven-Reeuwijk)	27	0,3%	27	0,5%
Nieuwerkerk aan den IJssel (Zuidplas)	67	0,8%	67	1,3%
Ouderkerk aan den IJssel (Ouderkerk)	71	0,8%	71	1,4%
Oudewater	96	1,1%	96	1,9%
Polsbroek (Lopik)	48	0,5%	48	0,9%
Reeuwijk (Bodegraven-Reeuwijk)	612	6,9%	612	11,9%
Rotterdam	16	0,2%	16	0,3%
Schoonhoven (Krimpenerwaard)	52	0,6%	52	1,0%
Snelrewaard (gemeente Oudewater)	27	0,3%	27	0,5%
Stolwijk (Krimpenerwaard)	221	2,5%	221	4,3%
Vleuten (Utrecht)	10	0,1%	10	0,2%
Vlist (Krimpenerwaard)	19	0,2%	19	0,4%
Waarder (Bodegraven-Reeuwijk)	79	0,9%	79	1,5%
Waddinxveen	678	7,7%	678	13,2%
Woerden	144	1,6%	144	2,8%
Zegveld (Woerden)	35	0,4%	35	0,7%
Zevenhuizen (Zuidplas)	39	0,4%	39	0,8%
Zoetermeer	78	0,9%	78	1,5%
Overig Utrecht (> 15 km)/Gelderland	235	2,7%	235	4,6%
Overig Noord-Holland (>15 km)	10	0,1%	10	0,2%
Overig Zuid-Holland (> 15 km)	423	4,8%	423	8,3%
Totaal	8825	100%	5125	100%

Binnen fietsafstand (< 15 km)
Aandeel minimaal 2,5%

3. Bereikbaarheidsanalyse

3.1 Autoverkeer

In onderstaande tabel zijn reistijden weergegeven voor de vitale relaties op verschillende tijdstippen. De reistijden zijn gebaseerd op GPS-gegevens en een tweejaarlijks voortschrijdend gemiddelde.

Ochtendspits hoofdwegenet (grenswaarde factor 1,5 ten opzichte van daluren)							
Van	Route		Reistijd (s)		Vertraging		
	Via	Naar	11.00	08.00	Tijd (s)	Factor	
A12, ten westen van de aansluiting A20	A12, Goudse Poort, Nieuwe Gouwe O.Z.	Industriestraat, brug Nieuwe Gouwe	356	440	84	1,24	
A20, ter hoogte van N456	A20, A12, Goudse Poort, Nieuwe Gouwe O.Z.	Industriestraat, brug Nieuwe Gouwe	420	515	95	1,23	
Goudse Poort/B. van Reenensingel	B. van Reenensingel	B. van Reenensingel/Bodegraafsestraatweg	374	443	69	1,18	
Goudse Poort/B. van Reenensingel	B. van Reenensingel, Goudse Houtsingel	Goverwellesingel ter hoogte van spoorweg	640	748	108	1,17	
Goudse Poort/B. van Reenensingel	B. van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwellesingel	N228/Goverwellesingel	833	981	148	1,18	
Goudse Poort/B. van Reenensingel	B. van Reenensingel, Goudse Houtsingel, Goverwellesingel, N228	Verkeersplein Stolwijkersluis	1.004	1.185	181	1,18	
Goudse Poort/B. van Reenensingel	B. Jamessingel, Spoorstraat, Blekerssingel, Fluwelensingel, Goejanverwelledijk	Verkeersplein Stolwijkersluis	657	777	120	1,18	
Goudse Poort/B. van Reenensingel	Nieuwe Gouwe O.Z., Kattensingel, Blekerssingel, Fluwelensingel, Goejanverwelledijk	Verkeersplein Stolwijkersluis	702	821	119	1,17	
Goudse Poort/B. van Reenensingel	Goudse Poort, A12, Noord Ringdijk, N207	Rotterdamseweg ter hoogte van Stroomkanaal	720	858	138	1,19	
Goudse Poort/B. van Reenensingel	Nieuwe Gouwe O.Z., Industriestraat, Koningin Wilhelminaweg	Rotterdamseweg ter hoogte van Stroomkanaal	460	550	90	1,20	
B. van Reenensingel/Bodegraafsestraatweg	B. van Reenensingel	Goudse Poort/B. van Reenensingel	361	420	59	1,16	
Goverwellesingel ter hoogte van spoorweg	Goudse Houtsingel, B. van Reenensingel	Goudse Poort/B. van Reenensingel	639	745	106	1,17	
N228/Goverwellesingel	Goverwellesingel, Goudse Houtsingel, B. van Reenensingel	Goudse Poort/B. van Reenensingel	913	1.086	173	1,19	
Verkeersplein Stolwijkersluis	N228, Goverwellesingel, Goudse Houtsingel, B. van Reenensingel	Goudse Poort/B. van Reenensingel	951	1.107	156	1,16	
Verkeersplein Stolwijkersluis	Goejanverwelledijk, Fluwelensingel, Blekerssingel, Spoorstraat, B. Jamessingel	Goudse Poort/B. van Reenensingel	606	721	115	1,19	
Verkeersplein Stolwijkersluis	Goejanverwelledijk, Fluwelensingel, Blekerssingel, Kattensingel, Nieuwe Gouwe O.Z.	Goudse Poort/B. van Reenensingel	683	807	124	1,18	
Rotterdamseweg ter hoogte van Stroomkanaal	N207, Noord Ringdijk, A12, Goudse Poort	Goudse Poort/B. van Reenensingel	639	820	181	1,28	
Rotterdamseweg ter hoogte van Stroomkanaal	Kon. Wilhelminaweg, Industriestraat, Nieuwe Gouwe O.Z.	Goudse Poort/B. van Reenensingel	500	593	93	1,19	

Zaterdagmiddag, autoverkeer binnenstad (grenswaarde factor 1,75 ten opzichte van nacht)

Van	Route Via	Tijd (s)	Reistijd (s)		Vertraging	
			Nacht	Zaterdag 14.00	Tijd (s)	Factor
Goudse Poort/B. van Reenensingel B. van Reenensingel/Bodegraafsestraatweg Gouverwellesingel ter hoogte van spoorweg N228/Gouverwellesingel Verkeersplein Stolwijkersluis Rotterdamseweg ter hoogte van Stroomkanaal	Burgemeester Jamesplein	Burgemeester Jamesplein	202	278	76	1,38
	Goudse Houtsingel, Graaf Florisweg	Burgemeester Jamesplein	272	352	80	1,29
	Goudse Houtsingel, Graaf Florisweg	Burgemeester Jamesplein	506	660	154	1,30
	Goudse Houtsingel, Graaf Florisweg	Burgemeester Jamesplein	796	1.056	260	1,33
	Goejanverwelledijk, Fluwelensingel, Blekerssingel, Spoorstraat	Burgemeester Jamesplein	310	492	182	1,59
	Koningin Wilhelminaweg, Industriestraat, Nieuwe Gouwe O.Z., B. Jamessingel	Burgemeester Jamesplein	388	523	135	1,35

Werkdag middag, vrachverkeer (grenswaarde factor 2,0 ten opzichte van nacht)

Van	Via	Naar	Reistijd (s)		Vertraging	
			Nacht	Werkdag mid- dag	Tijd (s)	Factor
A12, 400 m ten westen van de aansluiting A20 A20, ter hoogte van N456 Industriestraat, brug Nieuwe Gouwe Industriestraat, brug Nieuwe Gouwe	A12, Goudse Poort, Nieuwe Gouwe O.Z.	Industriestraat, brug Nieuwe Gouwe	312	431	119	1,38
	A20, A12, Goudse Poort, Nieuwe Gouwe O.Z.	Industriestraat, brug Nieuwe Gouwe	374	508	134	1,36
	Nieuwe Gouwe O.Z., Goudse Poort, A12	A12, 400 m ten westen van de aansluiting A20	375	523	148	1,40
	Nieuwe Gouwe O.Z., Goudse Poort, A12, A20	A20, ter hoogte van N456	442	614	172	1,39

Beeld verkeersafwikkeling van een ochtendspits (dinsdag 28 januari, 08.00 uur)



3.3 Fietsen

Voor het fietsverkeer is de directheid van de fietsverbindingen in beeld gebracht. In de onderstaande tabellen zijn de fietsrelaties opgenomen waarvoor binnen Gouda de omrijdfactor meer dan 1,25 bedraagt en op de regionale relaties meer dan 1,15. Tevens is geselecteerd op de fietsrelaties waarvoor minimaal 250 m verkorting van de reisafstand optreedt als de omrijdfactor wordt verlaagd naar 1,25.

Omrijdfactor fietsverbindingen					
Van wijk	Naar wijk	Kortste verbinding (m)	Hemels-breed (m)	Omrijd-factor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Achterwillens	Oosterwei	2.010	645	3,12	1.204
Korte Akkeren	Nieuwe Park	310	103	3,01	181
Ouwe Gouwe West	Nieuwe Park	3.510	2.120	1,66	860
Achterwillens	Kort Haarlem	2.170	1.340	1,62	495
Ouwe Gouwe West	Korte Akkeren	3.270	2.040	1,60	720
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Ouwe Gouwe West	1.370	884	1,55	265
Achterwillens	Goverwelle West	1.770	1.170	1,51	308
Kort Haarlem	Goverwelle West	2.080	1.450	1,43	268
Achterwillens	Nieuwe Park	4.080	3.030	1,35	293
Plaswijk	Goverwelle West	4.950	3.760	1,32	250
Van wijk	Naar binnenstad-noord	Kortste verbinding (m)	Hemels-breed (m)	Omrijd-factor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Ouwe Gouwe West	Binnenstad Noord	1.450	889	1,63	339
Van wijk	Naar binnenstad-zuid	Kortste verbinding (m)	Hemels-breed (m)	Omrijd-factor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Ouwe Gouwe West	Binnenstad Zuid	2.610	1.730	1,51	448
Achterwillens	Binnenstad Zuid	2.630	1.770	1,49	418
Van wijk	Naar ziekenhuis	Kortste verbinding (m)	Hemels-breed (m)	Omrijd-factor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Ziekenhuis	1.930	1.210	1,60	418
Van wijk	Naar bedrijventerrein Gouwe Park	Kortste verbinding (m)	Hemels-breed (m)	Omrijd-factor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Gouwe Park	2.860	1.890	1,51	498
Ouwe Gouwe West	Gouwe Park	3.410	2.270	1,50	573
Nieuwe Park	Gouwe Park	4.340	3.130	1,39	428
Plaswijk	Gouwe Park	5.490	4.020	1,37	465
Goverwelle West	Gouwe Park	7.380	5.480	1,35	530
Oosterwei	Gouwe Park	6.540	4.870	1,34	453
Ouwe Gouwe Oost	Gouwe Park	4.790	3.600	1,33	290
Korte Akkeren	Gouwe Park	4.030	3.040	1,33	230
Kort Haarlem	Gouwe Park	5.310	4.060	1,31	235
Goverwelle Oost	Gouwe Park	8.260	6.380	1,29	285
Van wijk	Naar bedrijventerrein Goudse Poort	Kortste verbinding (m)	Hemels-breed (m)	Omrijd-factor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Goudse Poort	1.410	999	1,41	161
Plaswijk	Goudse Poort	4.050	3.030	1,34	263
Van wijk	Naar bedrijventerrein Kromme Gouwe	Kortste verbinding (m)	Hemels-breed (m)	Omrijd-factor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Ouwe Gouwe West	Kromme Gouwe	2.080	851	2,44	1.016
Ouwe Gouwe Oost	Kromme Gouwe	2.210	1.580	1,40	235
Plaswijk	Kromme Gouwe	4.390	3.140	1,40	465
Van wijk	Naar station	Kortste verbinding (m)	Hemels-breed (m)	Omrijd-factor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25

		verbinding (m)	breed (m)	factor	bij omrijdfactor 1,25
Ouwe Gouwe West	Station Gouda	1.230	734	1,68	313
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Station Gouda	2.240	1.570	1,43	278
Van bedrijventerrein en ZH	Naar station	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Ziekenhuis	Station Gouda	1.550	474	3,27	958
Kromme Gouwe	Station Gouda	1.600	984	1,63	370
Van school	Naar station	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Wellantcollege vmbo	Station Gouda	1.090	415	2,63	571
Van regionale kern	Naar bedrijventerrein Goudse Poort	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Moordrecht	Goudse Poort	6.030	4.030	1,50	1.396
Boskoop	Goudse Poort	8.150	5.710	1,43	1.584
Ouderkerk aan den IJssel	Goudse Poort	14.620	10.640	1,37	2.384
Reeuwijk	Goudse Poort	4.660	3.490	1,34	647
Nieuwerkerk aan den IJssel	Goudse Poort	10.050	7.680	1,31	1.218
Waddinxveen	Goudse Poort	3.340	2.560	1,30	396
Bodegraven	Goudse Poort	9.670	7.640	1,27	884
Bergambacht	Goudse Poort	14.920	12.530	1,19	511
Van regionale kern	Naar bedrijventerrein Kromme Gouwe	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Moordrecht	Kromme Gouwe	4.730	3.270	1,45	970
Nieuwerkerk aan den IJssel	Kromme Gouwe	9.720	7.540	1,29	1.049
Ouderkerk aan den IJssel	Kromme Gouwe	12.550	9.740	1,29	1.349
Reeuwijk	Kromme Gouwe	5.950	4.740	1,26	499
Boskoop	Kromme Gouwe	9.610	7.790	1,23	652
Bodegraven	Kromme Gouwe	10.040	8.170	1,23	645
Waddinxveen	Kromme Gouwe	5.580	4.550	1,23	348
Bergambacht	Kromme Gouwe	12.720	10.530	1,21	611
Van regionale kern	Naar binnenstad-noord	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Moordrecht	Binnenstad Noord	5.400	4.190	1,29	582
Ouderkerk aan den IJssel	Binnenstad Noord	13.220	10.400	1,27	1.260
Boskoop	Binnenstad Noord	9.870	7.890	1,25	797
Nieuwerkerk aan den IJssel	Binnenstad Noord	10.390	8.500	1,22	615
Van regionale kern	Naar school (Stationsplein)	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor	Potentiele verkorting bij omrijdfactor 1,25
Moordrecht	Stationsplein 1 Gouda	5.540	4.130	1,34	791
Boskoop	Stationsplein 1 Gouda	9.910	7.700	1,29	1.055
Nieuwerkerk aan den IJssel	Stationsplein 1 Gouda	10.550	8.430	1,25	856
Waddinxveen	Stationsplein 1 Gouda	5.890	4.710	1,25	474
Haastrecht	Stationsplein 1 Gouda	6.300	5.230	1,20	286
Bodegraven	Stationsplein 1 Gouda	8.740	7.330	1,19	311

Naast de verbindingen met een omweg, is er ook een aantal verbindingen die zeer rechtstreeks of voldoende rechtstreeks zijn. In de volgende tabel zijn de verbindingen opgenomen die een omrijdfactor van maximaal 1,15 hebben.

Fietsverbindingen omrijdfactor < 1,15 (verplaatsing > 1.000 m)				
Van wijk	Naar wijk	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Ouwe Gouwe West	Achterwillens	2.650	2.460	1,08
Korte Akkeren	Oosterwei	3.130	2.740	1,14
Nieuwe Park	Oosterwei	3.140	2.750	1,14
Goverwelle West	Goverwelle Oost	1.070	940	1,14
Van wijk	Naar binnenstad-noord	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Geen				
Van wijk	Naar binnenstad-zuid	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Korte Akkeren	Binnenstad Zuid	1.430	1.240	1,15
Goverwelle Oost	Binnenstad Zuid	3.280	2.860	1,15
Van wijk	Naar ziekenhuis	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Geen				
Van wijk	Naar bedrijventerrein Gouwe Park	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Geen				
Van wijk	Naar bedrijventerrein Goudse Poort	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Ouwe Gouwe Oost	Goudse Poort	3.400	2.980	1,14
Achterwillens	Goudse Poort	4.520	4.070	1,11
Van wijk	Naar bedrijventerrein Kromme Gouwe	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Geen				
Van wijk	Naar station	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Geen				
Van bedrijventerrein en ZH	Naar station	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Geen				
Van school	Naar station	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Geen				
Van regionale kern	Naar bedrijventerrein Goudse Poort	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Geen				
Van regionale kern	Naar bedrijventerrein Kromme Gouwe	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Geen				
Van regionale kern	Naar binnenstad-noord	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Bergambacht	Binnenstad Noord	11.790	10.520	1,12
Reeuwijk	Binnenstad Noord	5.000	4.510	1,11
Van regionale kern	Naar school (Stationsplein)	Kortste verbinding (m)	Hemelsbreed (m)	Omrijdfactor
Reeuwijk	Stationsplein Gouda	5.040	4.370	1,15
Stolwijk	Stationsplein Gouda	7.150	6.610	1,08

Vervolgens is voor de fietser de reistijdverhouding (in de spitsuren) ten opzichte van de auto (inclusief parkeertijd) in beeld gebracht.

Op diverse verplaatsingen tussen buurten is de fiets sneller dan de auto

Verplaatsing tussen buurten per fiets die even snel of sneller zijn dan met de auto in de spits

Van buurt	Naar buurt
Korte Akkeren	Nieuwe Park
Ouwe Gouwe Oost	Kort Haarlem
Ouwe Gouwe Oost	Achterwillens
Oosterwei	Goverwelle West
Kort Haarlem	Oosterwei
Ouwe Gouwe West	Ouwe Gouwe Oost
Achterwillens	Kort Haarlem
Kort Haarlem	Goverwelle West
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Ouwe Gouwe West
Ouwe Gouwe Oost	Oosterwei
Nieuwe Park	Kort Haarlem
Goverwelle West	Goverwelle Oost
Ouwe Gouwe West	Achterwillens
Ouwe Gouwe West	Kort Haarlem
Achterwillens	Goverwelle West
Korte Akkeren	Kort Haarlem
Oosterwei	Goverwelle Oost
Ouwe Gouwe Oost	Goverwelle West
Ouwe Gouwe Oost	Korte Akkeren
Plaswijk	Ouwe Gouwe West
Plaswijk	Ouwe Gouwe Oost
Kort Haarlem	Goverwelle Oost
Achterwillens	Oosterwei
Ouwe Gouwe Oost	Nieuwe Park
Ouwe Gouwe Oost	Goverwelle Oost
Ouwe Gouwe West	Korte Akkeren
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Ouwe Gouwe Oost
Ouwe Gouwe West	Oosterwei

Op een aantal buurrelaties is de fiets langzamer dan de auto

Verplaatsing tussen buurten per fiets die langzamer zijn dan met de auto in de spits

Van buurt	Naar buurt	Reistijd fiets/auto	Omrijfactor fiets	Benodigde gemiddeld snelheid fiets (km/uur) zodat reistijdverhouding 1,0 is
Plaswijk	Kort Haarlem	1,1	1,20	15,4
Plaswijk	Korte Akkeren	1,1	1,20	15,5
Ouwe Gouwe West	Nieuwe Park	1,1	1,66	15,6
Ouwe Gouwe West	Goverwelle West	1,1	1,25	15,9
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Kort Haarlem	1,1	1,24	15,9
Plaswijk	Bloemendaal, sportvoorzieningen	1,1	1,31	16,1
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Korte Akkeren	1,1	1,22	16,5
Achterwillens	Nieuwe Park	1,2	1,35	16,9
Plaswijk	Oosterwei	1,2	1,30	17,2
Ouwe Gouwe West	Goverwelle Oost	1,2	1,19	17,2
Achterwillens	Goverwelle Oost	1,2	1,24	17,4
Achterwillens	Korte Akkeren	1,2	1,32	17,6
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Nieuwe Park	1,2	1,27	17,7
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Oosterwei	1,2	1,25	17,8
Plaswijk	Achterwillens	1,2	1,32	17,9
Plaswijk	Goverwelle West	1,3	1,32	18,0
Plaswijk	Nieuwe Park	1,3	1,23	18,1
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Goverwelle West	1,3	1,26	18,6
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Achterwillens	1,3	1,17	19,1
Nieuwe Park	Oosterwei	1,4	1,14	19,8
Plaswijk	Goverwelle Oost	1,4	1,29	20,1
Nieuwe Park	Goverwelle West	1,4	1,24	20,2
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Goverwelle Oost	1,4	1,21	20,7

Nieuwe Park	Goverwelle Oost	1,5	1,21	20,9
Korte Akkeren	Goverwelle West	1,5	1,24	22,1
Korte Akkeren	Oosterwei	1,5	1,14	22,1
Korte Akkeren	Goverwelle Oost	1,6	1,20	22,6

Vanuit alle buurten is de fiets sneller dan de auto naar de binnenstad en het ziekenhuis

Vanuit alle buurten is de fiets langzamer dan de auto naar het bedrijventerrein Gouwe Park (zie volgende tabel)

Verplaatsingen naar Gouwe Park waarop de fiets langzamer is dan de auto in de spits

Van buurt	Naar	Reistijd fiets/auto	Omrijfactor fiets	Benodigde gemiddeld snelheid fiets (km/uur) zodat reistijdverhouding 1,0 is
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Gouwe Park	1,1	1,51	16,3
Kort Haarlem	Gouwe Park	1,4	1,31	20,6
Nieuwe Park	Gouwe Park	1,4	1,39	20,8
Korte Akkeren	Gouwe Park	1,5	1,33	21,0
Plaswijk	Gouwe Park	1,5	1,37	21,3
Ouwe Gouwe Oost	Gouwe Park	1,5	1,33	21,3
Achterwillens	Gouwe Park	1,5	1,25	21,5
Ouwe Gouwe West	Gouwe Park	1,5	1,50	21,5
Oosterwei	Gouwe Park	1,6	1,34	22,4
Goverwelle West	Gouwe Park	1,7	1,35	23,9
Goverwelle Oost	Gouwe Park	1,7	1,29	24,2

Vanuit (vrijwel) alle buurten is de fiets langzamer dan de auto naar het bedrijventerrein Goudse Poort (zie volgende tabel)

Verplaatsingen naar Goudse Poort waarop de fiets langzamer is dan de auto in de spits

Van buurt	Naar	Reistijd fiets/auto	Omrijfactor fiets	Benodigde gemiddeld snelheid fiets (km/uur) zodat reistijdverhouding 1,0 is
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Goudse Poort	0,7	1,41	-
Ouwe Gouwe West	Goudse Poort	0,8	1,38	16,1
Ouwe Gouwe Oost	Goudse Poort	0,9	1,14	16,3
Nieuwe Park	Goudse Poort	0,9	1,29	18,1
Goverwelle West	Goudse Poort	0,9	1,21	18,4
Oosterwei	Goudse Poort	1,0	1,19	18,7
Plaswijk	Goudse Poort	1,1	1,34	19,4
Kort Haarlem	Goudse Poort	1,2	1,22	19,7
Korte Akkeren	Goudse Poort	1,2	1,25	20,0
Achterwillens	Goudse Poort	1,2	1,11	20,1
Goverwelle Oost	Goudse Poort	1,3	1,17	20,2

Vanuit een aantal buurten is de fiets langzamer dan de auto naar het bedrijventerrein Kromme Gouwe (zie volgende tabel)

Verplaatsingen naar Kromme Gouwe waarop de fiets langzamer is dan de auto in de spits

Van buurt	Naar	Reistijd fiets/auto	Omrijfactor fiets	Benodigde gemiddeld snelheid fiets (km/uur) zodat reistijdverhouding 1,0 is
Ouwe Gouwe Oost	Kromme Gouwe	0,7	1,40	-
Ouwe Gouwe West	Kromme Gouwe	0,8	2,44	-
Korte Akkeren	Kromme Gouwe	0,9	1,18	-
Achterwillens	Kromme Gouwe	0,9	1,30	-
Nieuwe Park	Kromme Gouwe	0,9	1,29	-
Bloemendaal, sportvoorzieningen	Kromme Gouwe	1,0	1,36	-
Kort Haarlem	Kromme Gouwe	1,1	1,35	15,2
Oosterwei	Kromme Gouwe	1,2	1,30	16,6
Goverwelle West	Kromme Gouwe	1,2	1,27	17,0
Plaswijk	Kromme Gouwe	1,2	1,40	17,0
Goverwelle Oost	Kromme Gouwe	1,3	1,22	18,4

Vanuit de regionale kernen is de fiets langzamer dan de auto naar het bedrijventerrein Goudse Poort (zie volgende tabel)

Regionale verplaatsingen naar Goudse Poort waarop de fiets langzamer is dan de auto in de spits

Van buurt	Naar	Reistijd fiets/auto	Omrijfactor fiets	Benodigde gemiddeld snelheid fiets (km/uur) zodat reistijdverhouding 1,0 is
Waddinxveen	Goudse Poort	1,3	1,30	19,1
Reeuwijk	Goudse Poort	1,6	1,34	22,4
Boskoop	Goudse Poort	1,7	1,43	25,1
Ouderkerk aan den IJssel	Goudse Poort	2,0	1,37	28,8
Moordrecht	Goudse Poort	2,0	1,50	28,9
Bodegraven	Goudse Poort	2,1	1,27	29,8
Bergambacht	Goudse Poort	2,3	1,19	33,8
Nieuwerkerk aan den IJssel	Goudse Poort	2,5	1,31	36,5

Vanuit de regionale kernen is de fiets langzamer dan de auto naar het bedrijventerrein Kromme Gouwe (zie volgende tabel)

Regionale verplaatsingen naar Kromme Gouwe waarop de fiets langzamer is dan de auto in de spits

Van buurt	Naar	Reistijd fiets/auto	Omrijfactor fiets	Benodigde gemiddeld snelheid fiets (km/uur) zodat reistijdverhouding 1,0 is
Moordrecht	Kromme Gouwe	1,6	1,45	22,7
Reeuwijk	Kromme Gouwe	1,6	1,26	23,0
Waddinxveen	Kromme Gouwe	1,7	1,23	24,8
Bodegraven	Kromme Gouwe	1,8	1,23	25,6
Nieuwerkerk aan den IJssel	Kromme Gouwe	2,0	1,29	28,4
Ouderkerk aan den IJssel	Kromme Gouwe	2,1	1,29	30,7
Boskoop	Kromme Gouwe	2,2	1,23	31,2
Bergambacht	Kromme Gouwe	2,4	1,21	33,9

Vanuit de regionale kernen is de fiets langzamer dan de auto naar de binnenstad (zie volgende tabel)

Regionale verplaatsingen naar de binnenstad waarop de fiets langzamer is dan de auto in de spits				
Van buurt	Naar	Reistijd fiets/auto	Omrijdfactor fiets	Benodigde gemiddeld snelheid fiets (km/uur) zodat reistijdverhouding 1,0 is
Reeuwijk	Binnenstad	1,0	1,11	geen
Moordrecht	Binnenstad	1,1	1,29	15,4
Waddinxveen	Binnenstad	1,2	1,20	16,7
Bodegraven	Binnenstad	1,2	1,17	16,8
Nieuwerkerk aan den IJssel	Binnenstad	1,5	1,22	22,3
Boskoop	Binnenstad	1,6	1,25	22,8
Ouderkerk aan den IJssel	Binnenstad	1,7	1,27	24,0
Bergambacht	Binnenstad	1,8	1,12	26,2

Te versnellen (be fietsrelaties)				
Van	Naar	Omrijdfactor	Reistijdverhouding auto (spits)	
Goverwelle West	Gouwe Park	1,35	2,0	
Goverwelle Oost	Gouwe Park	1,29	2,0	
Oosterwei	Gouwe Park	1,34	1,8	
Plaswijk	Gouwe Park	1,37	1,7	
Ouwe Gouwe Oost	Gouwe Park	1,33	1,7	
Achterwillens	Gouwe Park	1,25	1,7	
Plaswijk	Goverwelle Oost	1,29	1,6	
Kort Haarlem	Gouwe Park	1,31	1,6	
Nieuwe Park	Gouwe Park	1,39	1,6	
Korte Akkeren	Gouwe Park	1,33	1,6	
Ouwe Gouwe West	Gouwe Park	1,50	1,6	
Bloemendaal (sport)	Goverwelle West	1,26	1,5	
Plaswijk	Goudse Poort	1,34	1,5	
Westergouwe	Binnenstad	2,50	1,4	
Plaswijk	Oosterwei	1,30	1,4	
Achterwillens	Korte Akkeren	1,32	1,4	
Bloemendaal (sport)	Nieuwe Park	1,27	1,4	
Bloemendaal (sport)	Oosterwei	1,25	1,4	
Plaswijk	Achterwillens	1,32	1,4	
Plaswijk	Goverwelle West	1,32	1,4	
Nieuwe Park	Goudse Poort	1,29	1,4	
Plaswijk	Kromme Gouwe	1,40	1,4	
Ouwe Gouwe West	Goverwelle West	1,25	1,3	
Achterwillens	Nieuwe Park	1,35	1,3	
Oosterwei	Kromme Gouwe	1,30	1,3	
Goverwelle West	Kromme Gouwe	1,27	1,3	
Ouwe Gouwe West	Oosterwei	1,25	1,2	
Ouwe Gouwe West	Nieuwe Park	1,66	1,2	
Plaswijk	Bloemendaal (sport)	1,31	1,2	
Bloemendaal (sport)	Gouwe Park	1,51	1,2	
Ouwe Gouwe West	Goudse Poort	1,38	1,2	

Omrijdfactor

Verhouding tussen bestaande kortste route en hemelsbrede afstand (streefwaarde in stad < 1,25)

Reistijdverhouding

Verhouding tussen reistijd per fiets en reistijd per auto (inclusief parkeertijd) in de spits (streefwaarde in stad < 1,2)

3.4 Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer zijn de reistijdverhouding ten opzichte van het gebruik van de auto in beeld gebracht (van deur tot deur).

Reistijdverhouding openbaar vervoer - auto				
Van	Naar	Auto, dinsdag 07.45 uur (minuten)	Openbaar vervoer (minuten)	Reistijdverhouding
Pendelkern (>15 km)				
Gouwe Park				
Kerklaan 238 Capelle aan den IJssel	Gouwe Park	21	54	1,9
Kerkstraat 2 Schoonhoven	Gouwe Park	30	56	1,5
Goudse Poort				
Kerklaan 238 Capelle aan den IJssel	Goudse Poort	20	48	1,8
Kerkstraat 2 Schoonhoven	Goudse Poort	32	50	1,2
Kromme Gouwe				
Kerklaan 238 Capelle aan den IJssel	Kromme Gouwe	25	51	1,6
Kerkstraat 2 Schoonhoven	Kromme Gouwe	26	54	1,6
Binnenstad				
Schoonhoven	Binnenstad	24	38	0,9
Capelle aan den IJssel	Binnenstad	25	35	0,8
Stad				
Gouwe Park				
Rotterdam Alexander	Gouwe Park	17	39	2,3
Alphen aan den Rijn	Gouwe Park	24	55	2,2
Rotterdam	Gouwe Park	24	47	2,0
Den Haag	Gouwe Park	27	52	1,9
Woerden	Gouwe Park	25	45	1,8
Leiden	Gouwe Park	42	75	1,8
Zoetermeer	Gouwe Park	23	41	1,8
Vleuten	Gouwe Park	32	54	1,7
Utrecht	Gouwe Park	33	50	1,6
Amsterdam	Gouwe Park	63	93	1,5
Combi met fiets mogelijk sneller				
Goudse Poort				
Alphen aan den Rijn	Goudse Poort	23	55	2,3
Den Haag	Goudse Poort	22	45	2,1
Rotterdam Alexander	Goudse Poort	16	30	2,0
Zoetermeer	Goudse Poort	18	34	2,0
Rotterdam	Goudse Poort	23	40	1,8
Woerden	Goudse Poort	22	38	1,8
Leiden	Goudse Poort	37	65	1,8
Vleuten	Goudse Poort	29	49	1,7
Utrecht	Goudse Poort	30	43	1,5
Amsterdam	Goudse Poort	60	80	1,3
Combi met fiets mogelijk sneller				
Kromme Gouwe				
Auto, dinsdag				
Openbaar vervoer				
Reistijdverhouding				

		07.45 uur (minuten)	(minuten)	
Rotterdam Alexander	Kromme Gouwe	20	31	1,7
Vleuten	Kromme Gouwe	34	57	1,7
Rotterdam	Kromme Gouwe	28	41	1,6
Alphen aan den Rijn	Kromme Gouwe	26	40	1,6
Woerden	Kromme Gouwe	27	39	1,6
Zoetermeer	Kromme Gouwe	23	33	1,6
Den Haag	Kromme Gouwe	27	37	1,5
Leiden	Kromme Gouwe	42	62	1,5
Utrecht	Kromme Gouwe	35	37	1,2
Amsterdam	Kromme Gouwe	65	71	1,1

Combi met fiets mogelijk sneller, natransport in berekening is 19 minuten lopen

Van stad	Binnenstad	Auto, dinsdag 07.30 uur (minuten)	Openbaar vervoer (minuten)	Reistijdverhouding
Rotterdam	Binnenstad	27	25	0,9
Amsterdam	Binnenstad	65	60	0,9
Alphen aan den Rijn	Binnenstad	27	24	0,9
Leiden	Binnenstad	42	41	0,9
Zoetermeer	Binnenstad	23	21	0,9
Vleuten	Binnenstad	34	31	0,9
Rotterdam Alexander	Binnenstad	21	17	0,8
Utrecht	Binnenstad	35	26	0,8
Den Haag	Binnenstad	27	21	0,8
Woerden	Binnenstad	27	17	0,7

Koopstroomkern	Binnenstad	Auto, zaterdag 13.30 uur (minuten)	Openbaar vervoer (minuten)	Reistijdverhouding
Ouderkerk aan den IJssel	Binnenstad	22	39	1,1
Schoonhoven	Binnenstad	26	40	1,0
Bodegraven	Binnenstad	17	28	0,9
Oudewater	Binnenstad	20	33	0,9
Boskoop	Binnenstad	18	22	0,7
Bergambacht	Binnenstad	17	22	0,7
Waddinxveen	Binnenstad	12	16	0,6
Nieuwerkerk aan den IJssel	Binnenstad	15	14	0,5

Kern school >15 km, > 1%		Auto, dinsdag 07.45 uur (minuten)	Openbaar vervoer (minuten)	Reistijdverhouding
Bodegraven	Stationsplein	19	33	1,3
Boskoop	Stationsplein	21	32	1,1
Moordrecht	Stationsplein	12	20	1,1
Oudewater	Stationsplein	22	32	1,1
Haastrecht	Stationsplein	13	17	0,9
Stolwijk	Stationsplein	13	17	0,9
Reeuwijk	Stationsplein	14	16	0,8
Waddinxveen	Stationsplein	14	15	0,7
Nieuwerkerk aan den IJssel	Stationsplein	19	11	0,4

4. Ontwikkelingen

4.1 Bestuurlijke samenwerking

Gouda maakt onderdeel van de 'Regio Midden-Holland, de Nieuwe Regio' samen met Waddinxveen, Zuidplas, Bodegraven-Reeuwijk en Krimpenerwaard, Alphen aan den Rijn en Woerden. Deze regio werkt samen aan programma's op het gebied van:

- Economie, Onderwijs en Arbeidsmarkt
- Ruimte en Wonen
- Verkeer en Vervoer
- Sociaal Domein
- Natuur, Water en Recreatie

Belangrijke doelstellingen (in samenhang met mobiliteit) van deze regio zijn:

- Behoud en versterking van de economische activiteiten met nadruk op verbetering van vestigingsfactoren voor het midden- en kleinbedrijf, de agrarische sector in brede zin, gezondheid en zorg.
- Ontwikkelen van de sector toerisme en recreatie en versterking van de relatie met omliggende steden zoals Rotterdam en Utrecht.
- Zorgen voor ruimtelijke kwaliteit in relatie tot wonen, werken en bereikbaarheid. Enerzijds om tot een evenwichtige verdeling van deze functies te komen, anderzijds om de ontwikkeling van woningbouwlocaties tot realisatie brengen
- Verbetering van de noord-zuidverbinding door ontwikkeling van de N207-corridor
- Een regionaal programma ketenmobiliteit met een bijzondere functie voor de Gouweknoop
- Een regionaal programma voor een gastvrij Midden-Holland, gekoppeld aan marketing van de regio

4.2 Stadsontwikkeling

De regio heeft de afgelopen zes jaar (2005- 2010, dus deels nog voor de crisis) de woningvoorraad uitgebreid met 2.590 woningen (gemiddeld 430 per jaar). Voor de periode 2011-2019 staat een uitbreiding gepland van 16.859 woningen gepland (gemiddeld 1.875 woningen per jaar).

In het verkeersmodel wordt uitgegaan van 4.000 woningen tot 2.025 in Zuidplaspolder. De ontwikkeling van Westergouwe is inmiddels gestart.

De eigen behoefte (op basis van de provinciale woningbehoefte voor de periode 2011-2019) bedraagt circa 920 woningen per jaar).

4.3 Economie

Na jaren van economische stagnatie groeit de Nederlandse economie dit en volgend jaar met respectievelijk 2,0% en 2,1%. Dit positieve beeld is in lijn met ontwikkelingen elders in Europa, waarbij de groeicijfers van Nederland aan de bovenkant van de bandbreedte zitten. Alle bestedingscategorieën dragen bij aan het herstel (KIM).

De verkeersomvang op het Nederlandse hoofdwegennet (autosnelwegen) is in 2014 met 2 en de congestie met 6 procent gegroeid ten opzichte van 2013. Deze toename van het reistijdverlies op het hoofdwegennet is het gevolg van een toename van economische activiteiten, at groei van het verkeer oplevert, vooral in het westen en zuiden van het land. Naar verwachting groeit onder invloed van een aantrekkende economie en een lagere brandstofprijs het wegverkeer in 2015 en 2016 met 1,5 tot 2,5 procent per jaar en tussen 2014 en 2020 met in totaal 9 procent. Tot 2020 wordt deze verwachte groei slechts voor een deel opgevangen door uitbreiding van de wegcapaciteit. Het reistijdverlies kan hierdoor tot 2020 toenemen met in totaal 45 procent ten opzichte van het niveau in 2014. Groei op autosnelwegen betekent uiteraard ook een toename van het autoverkeer in de steden.

4.4 Regionale mobiliteit

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan

In de recente (juli 2015) beleidsvisie van het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan van de Regio Midden-Holland zijn basisnetwerken opgenomen:

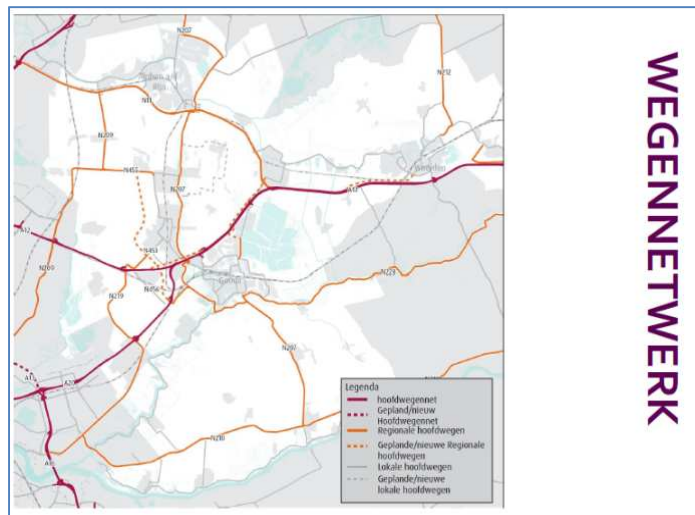
Parallelstructuur A12

Onder de naam 'Parallelstructuur A12' komen er, in 2016-2017, twee nieuwe wegen bij: de extra Gouwekruising en de Moordrechtboog.

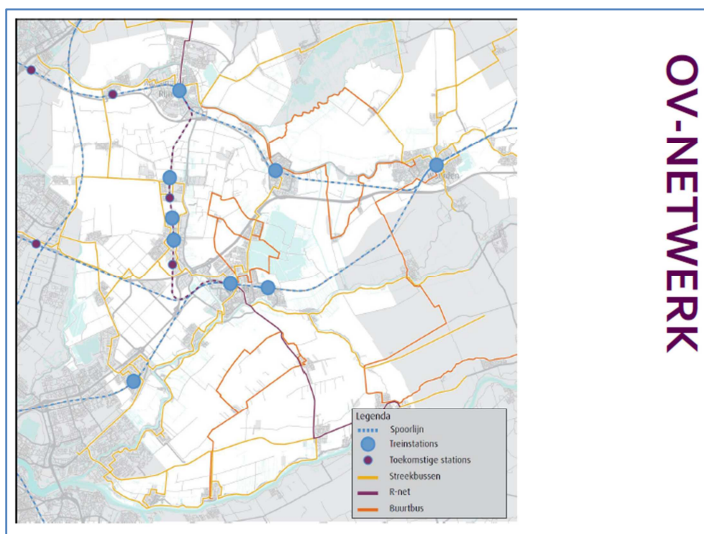
De **Moordrechtboog** is een nieuwe provinciale weg tussen de A12 bij Waddinxveen en de nieuwe aansluiting op de A20 bij Moordrecht. De Moordrechtboog is een nieuwe provinciale weg. De weg loopt tussen de A12 bij Waddinxveen en de nieuwe aansluiting op de A20 bij Moordrecht. De weg wordt ingericht met 2 x 2 rijstroken. De maximumsnelheid is 80 km / uur. De Moordrechtboog biedt het verkeer een directe verbinding tussen de A12 en A20 en vormt de ontbrekende schakel in het snelwegknooppunt aan de westkant van Gouda. De nieuwe weg ontlast daarmee de Zuidplaspweg/N219. Daarnaast biedt de weg een betere ontsluiting van Gouda-West en biedt Waddinxveen een betere aansluiting op de A12 en A20. Met de nieuwe weg is er voldoende verkeerscapaciteit voor de groei van het verkeer voor woningbouw en nieuwe kantoren in de Zuidplaspolder. De Moordrechtboog ontlast de Zuidplaspweg/N219 en de huidige N456. De weg biedt een betere ontsluiting van Gouda-West. Voor de Moordrechtboog zijn onder andere nodig: onderdoorgang A12, tunnel Zuidelijke Dwarsweg, spoorviaduct op het traject Gouda – Den Haag. De Moordrechtboog is eind 2016 gereed.

Rijkswaterstaat rond in het najaar van 2016 de werkzaamheden af voor het verleggen van de aansluiting N456/A20 bij Moordrecht. Dit project wordt in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, gemeente Zuidplasp en ProRail uitgevoerd en sluit aan op de plannen voor de Moordrechtboog. Naast het verleggen van de afslag, verlegt RWS ook de provinciale weg N456 en een viaduct over het spoor. Voor fietsers en lokaal autoverkeer wordt een tunnel onder het spoor gebouwd.

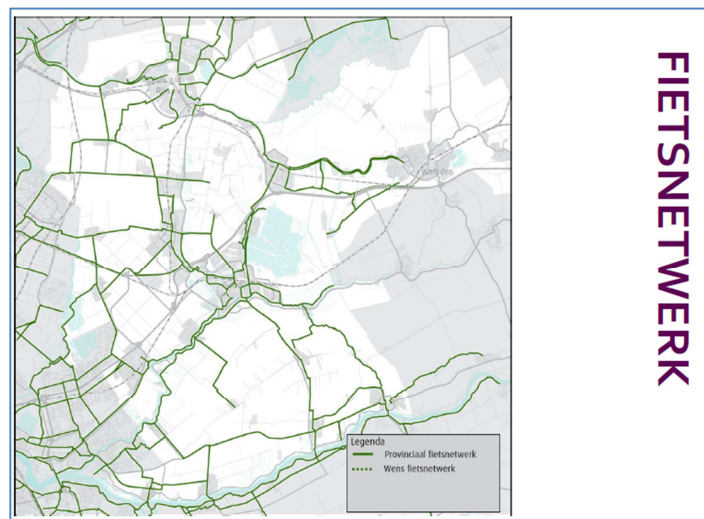
De extra **Gouwekruising** is een nieuwe provinciale weg en loopt langs de A12 aan de noordzijde tussen Gouda en de nieuwe Moordrechtboog. Over de Gouwe komt een nieuwe beweegbare brug. De openingstijden van de brug sluiten aan op die van de spoorbruggen bij Gouda. De weg wordt ingericht met 2 x 2 rijstroken. De maximumsnelheid is 80 km / uur. De Extra Gouwekruising ontlast het Gouweaquaduct in de A12, zodat hier ook na 2020 voldoende capaciteit is. Verkeer vanuit Gouda richting Den Haag krijgt een extra oprit naar de A12 en hoeft dan niet te waven. Vanuit Den Haag naar Gouda kan de weggebruiker gebruikmaken van een extra afrit tussen het



WEGENNETWERK



OV-NETWERK



FIETSNETWERK

Distripark en het Gouwe-aquaduct. Het verkeer rijdt onder de A12 door en komt zo op de Extra Gouwekruising richting Gouda. Zo verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid in het aquaduct. De voorziening is eind 2016 gereed.

Daarnaast is de verbreding van de A20 tussen Nieuwerkerk (Zuidplasp) en Gouda opgenomen in het Meerjarig Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT).



Randweg Reeuwijk

De Rand Reeuwijk wordt 30 januari 2016 geopend. Dit kan effect hebben op de verkeersbelasting van de Bodegraafsestraatweg.

De randweg wordt aan de westkant van Reeuwijk-Brug aangelegd. De weg loopt van de hoek Zoutmansweg/Edisonstraat over de Westkade tussen Gouda-Plaswijck en het Bedrijventerrein Zoutman naar de A12. Vervolgens buigt de randweg af naar het noorden om langs de A12 richting de Nieuwdorperweg te gaan en daar, onder de viaducten door, de A12 te kruisen. Het traject vervolgt zijn weg aan de andere kant (de westkant) van de A12 richting de Oud Reeuwijkseweg. Na het kruisen van de Oud Reeuwijkseweg gaat de randweg verder langs de A12 richting de Fortuijnrotonde, waar via een extra aan te leggen rotonde de aansluiting naar de Goudsestraatweg en de Fortuijnrotonde tot stand wordt gebracht.

Regionaal openbaar vervoer

Een robuust openbaarvervoernetwerk wordt dichterbij gebracht door bestuurlijke afspraken rondom het HOV-net Zuid-Holland Noord, als onderdeel van Randstadnet. De verbeterde spoorverbinding tussen Leiden en Utrecht in combinatie met de verbeterde infrastructuur tussen Alphen aan den Rijn en Gouda (meer haltes in de nabijheid van bouwontwikkelingen) vormen - met de intercityverbindingen met de grote steden en met Gouda als openbaar vervoerknooppunt in de regio - de ruggengraat van het OV in Midden- Holland. Ook een mogelijke R-net verbinding tussen Schoonhoven en Gouda verbetert de bereikbaarheid van de regio (lijn 197).

De frequentie van de treinverbinding Alphen aan den Rijn – Gouda wordt verhoogd van 2 naar 4 x per uur. De stoptrein naar Woerden - Utrecht heeft een frequentie van 4 x per uur, de intercity naar Utrecht 8x per uur, de intercity naar Den Haag 4x per uur, de intercity naar Rotterdam 4x per uur. Alleen der verbindingen naar de stations in Leidsche Rijn Utrecht (Vleuten, Terweijde, Leidsche Rijn) hebben een lagere frequentie van 2x per uur.

Stedenbaan

De Stedenbaan is een samenwerkingsverband van een groot aantal gemeenten in de Zuidvleugel. De partners nemen maatregelen om wonen, werken en recreëren dichterbij de trein en HOV te brengen. Een belangrijke stap in de kwaliteitsverhoging van het netwerk is de introductie van R-net. Dit is de productformule voor het hoogwaardig metro-, tram- en busvervoer in de gehele Randstad. Het OV-bureau Randstad coördineert de R-netontwikkeling.

Stedenbaan is een integraal concept voor ruimtelijke ontwikkeling en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de Zuidelijke Randstad. De partners van Stedenbaan hebben de afgelopen 10 jaar dit concept onderdeel gemaakt van hun beleid.

Op het gebied van Ruimtelijke Ordening (RO) hebben de partners van Stedenbaan afspraken gemaakt over de programmering van binnenstedelijk bouwen rondom

treinstations. Binnen het verstedelijkingsbeleid van de Zuidelijke Randstad wordt gestreefd naar 80% binnenstedelijk bouwen, waarvan de helft (40%) rondom de Stedenbaan-stations. Deze aanpak zorgt voor een positieve ontwikkeling van de stationsgebieden en de HOV-knooppunten. Tegelijkertijd worden rond de stations en knopen afspraken gemaakt over fietsvoorzieningen, P+R en de kwaliteit van de stationsomgeving.

In verband met de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Westergouwe is de ontwikkeling van het station Gouweknoop gewenst.

4.5 Innovatie en transformaties

Beter Benutten

In het programma Beter Benutten werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren. Gezien de eerste positieve resultaten is in 2014 besloten het programma voort te zetten. Het ministerie en de regio's investeren daarom aanvullend circa 600 miljoen euro in de periode 2014 tot en met 2017. Van 2014 t/m 2017 ligt de nadruk in het programma Beter Benutten vooral op maatregelen die reizigers in staat stellen op een slimme manier snel op de plek van bestemming te komen. De partijen richten zich samen op de ontwikkeling van multimodale reisinformatiediensten en de inzet van in-car technologie zodat automobilisten actuele en persoonlijke rijadviezen kunnen krijgen. De 12 regio's zetten tevens in op diverse thema's zoals fiets, logistiek en spitsmijden. De gemeente Gouda is geen deelnemer aan het lopende programma (2016).

Digitalisering

De digitalisering grijpt om ons heen. Ook in de mobiliteitswereld heeft dit grote impact. Voorbeeld zijn routenavigatie, allerlei app's voor Slim Reizen en belonen (spitsmijden, veilig rijden).

Binnen parkeren is een ontwikkeling gaande die zal leiden tot het verdwijnen van de parkeerautomaat. Betalen gaat plaatsvinden door aanmelden via de smartphone. Ook de vergunningen worden vervangen door digitale parkeerrechten. De handhaving wordt steeds efficiënter door de inzet van scanauto's en scanscooters.

Elektrische fiets

De elektrische fiets is sterk in opmars. In eerste instantie vooral binnen de recreatieve sector maar nu ook voor het woon-werkverkeer. Dat biedt goede kansen om het gebruik van de fiets verder te verhogen.

De toename van het fietsgebruik en de toenemende snelheidsverschillen (verkeersveiligheid) vragen mogelijk om nieuwe ontwerputgangspunten voor belangrijke

fietsroutes. De toename van het fietsgebruik past uiteraard prima binnen de ambities van duurzaamheid.

Elektrische voertuigen

Sinds het wereldwijde klimaatakkoord zijn de verwachtingen ten aanzien van elektrisch vervoer hoog gespannen. Duurzame energie en mobiliteit gaan een twee-eenheid vormen. Nieuwe duurzame concepten doen hun intrede. Autoproducenten en ontwikkelaars zien mogelijkheden, vooral in de grote steden, om het woon- en mobiliteitsaanbod te integreren. Een elektrische deelauto wordt dan onderdeel van de woonservice. Dat biedt nieuwe mogelijkheden voor het stedelijk duurzaam wonen en verplaatsen.

Dergelijke initiatieven leveren alleen maar winst op voor meerdere partijen: minder parkeerruimte, schoner vervoer, bewustere keuze vervoerwijze, lagere kosten (stichtingskosten, huur, vervoerkosten).

Elektrisch vervoer blijft niet beperkt tot uitsluitend personenauto's. Allerlei innovatieve toepassingen komen tot stand zoals: elektrische (inductie)bussen, elektrische boten (Utrecht) en elektrische bakfietsen voor stedelijke distributie.

Deeleconomie

In de grote steden ligt het autobezit lager. De fiets is vaak gemakkelijker en zonder auto zijn er geen parkeerproblemen en parkeerkosten. Het kan daarom aantrekkelijk zijn om, de (tweede) auto de deur uit te doen, en gebruik te maken van een deelauto.

Zelfrijdende voertuigen

De ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen gaat hard, maar ook niet weer zo hard dat er tijdens de looptijd van het nieuwe Mobiliteitsplan rigoureuze veranderingen verwacht mogen worden wat betreft autonome auto's in het verkeer.

Er worden inmiddels wel proeven met automatisch rijdend openbaar vervoer in gang gezet.

DEEL 2

AMBITIES

5. Richtinggevende principes

5.1 Sturen op effecten

Binnen de huidige context van beperkte financiële overheidsmiddelen en een terugtrekkende overheid met meer verantwoordelijkheid bij de burger, wordt het Mobiliteitsplan opgezet door het beantwoorden van de volgende vragen:

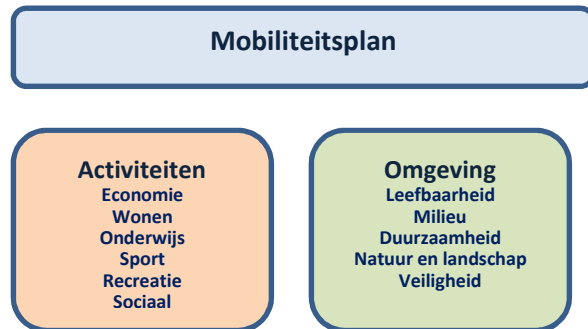
- Wat is er nodig op het gebied van mobiliteitsbeleid ter ondersteuning van het integrale gemeentelijke beleid? Dit wil zeggen: hoe en in welke mate kan het mobiliteitsbeleid versterkend werken op andere beleidsvelden zoals duurzaamheid, veiligheid, economie, maatschappelijke ontwikkeling, onderwijs?
- Welke kwaliteiten willen wij bereiken, met andere woorden: wanneer vinden wij iets goed of niet?
- Wat is de rol van de gemeente: zijn alle vraagstukken een opgave voor de overheid, met wie moet worden samengewerkt en hoe kunnen de middelen (tijd, geld, samenhang en prioriteit) het beste worden ingezet?

Door het beantwoorden van deze vragen kan het bestuur bewuste en weloverwogen **keuzes** maken voor de wijze waarop de ambities het beste worden gerealiseerd.

Centraal staat dan ook het effect wat de gemeente wil bereiken. In hoofdstuk 6 is dit expliciet opgenomen door per thema ambities (wat willen wij bereiken) en opgaven (waar moeten wij aan werken en op letten) te benoemen.



5.2 Ruimte, omgeving en mobiliteit



Mobiliteit is het verplaatsen van personen en/of goederen. Dit is, met uitzondering van recreatief wandelen en fietsen, nooit een doel op zich. Mobiliteit staat ten dienste van een activiteit (bijvoorbeeld werken, wonen, sport, recreatie, sociaal, cultuur, leisure, onderwijs) die op een andere locatie wordt uitgevoerd. Mobiliteit heeft omgevingseffecten (milieu, inpassing en duurzaamheid). Het Mobiliteitsplan zal dan ook moeten inspelen op de wijze waarop het kan bijdragen aan het **integrale beleid** en de wijze waarop omgegaan wordt met **omgevingseffecten**.

In het Mobiliteitsplan nemen de **stad en de omgeving een centrale** plaats in en wordt gezocht naar het daarbij best passende en haalbare mobiliteitsstelsel en het gewenste mobiliteitsgedrag. Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan wordt gezocht naar een balans tussen de dimensies ruimte (inrichting en ruimtegebruik), omgeving (leefbaarheid, milieu, veiligheid) en mobiliteit.



Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan speelt het beantwoorden van de volgende vragen dan ook een belangrijke rol:

Ruimte

- Op welke wijze kan de kwaliteit van de stad worden versterkt door maatregelen op het gebied van mobiliteit. Het gaat dan bijvoorbeeld om (extra) ruimte en mogelijkheden creëren voor groenvoorzieningen, beweging en ontspanning, pleinen en ontmoetingsplekken, gebruik van het water?
- Met welke ontwikkelingen moeten wij rekening houden: de dynamiek van de stad? Voorbeelden zijn de parallelstructuur A12/A20, de ontwikkeling van Westergouwe en het zuidelijk stationsgebied maar ook de digitalisering en de vergrijzing.

Omgeving

- Waar en in welke mate moet de omgevingsoverlast ten gevolge van mobiliteit worden verminderd: geluid, emissie, congestie, barrièrewerking en versnippering, verkeersonveiligheid, sluipverkeer, parkeren?

Mobiliteit

- Wat zijn de vitale relaties in, van en naar de stad met onderscheid naar geografie (herkomst-bestemming), motief en tijdstip en welke kwaliteit is er gewenst voor deze relaties (bereikbaarheid en doorstroming)?
- Zijn deze vitale relaties uit te voeren op een meer duurzame wijze in samenhang met ruimte en omgeving?

5.3 Van PARTICIPATIE naar PARTNERSCHAP

Eigen kracht en eigen verantwoordelijkheid van inwoners en bedrijven is een uitgangspunt. De gemeente is niet meer dé speler die alles bepaalt en organiseert maar één van de spelers in het veld. Vraagstukken op het gebied van mobiliteit worden al snel bij de overheid neergelegd terwijl de burger of ondernemer mogelijk door het wijzigen van het eigen gedrag de sleutel tot de oplossing heeft. Daarom is het handig om in het Mobiliteitsplan voor een aantal thema's te definiëren wanneer de gemeente zich als verantwoordelijke beschouwt en wanneer niet. Dat vraagt om duidelijke definities en kwaliteitscriteria op het gebied van bijvoorbeeld parkeerdruk in woonwijken, directheid van fietsverbindingen, verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en oversteekbaarheid.



Mobiliteitsbeleid en mobiliteitsoplossingen vergen samenwerking. De gemeente heeft uiteraard haar verantwoordelijkheden en rol, maar samen is meer en sneller te bereiken.

Met het kantelen van het planproces (stad centraal in plaats van verkeersstromen centraal) is ook een andere werkwijze nodig. Essentieel is dat er geen proces wordt ingezet, dat gericht is op het 'verdedigen' van belangen. Het accent zal moeten verschuiven naar het mobiliseren van de kracht en de kennis uit de samenleving en het bedrijfsleven (innovatief burgerschap). Een vroegtijdige betrokkenheid van het bedrijfsleven maakt het mogelijk om voorstellen te ontwikkelen waar partijen zich aan conformeren en waaraan zij mede uitwerking kunnen en willen gaan geven. En dat is belangrijk, immers de overheid kan het niet alleen. Dit betekent dan ook een verschuiving van draagvlak voor de voorstellen naar commitment en betrokkenheid bij de uitvoering. De overheid kan wel een samenwerkingspartner zijn en ontwikkelingen initiëren en stimuleren en draagt zelf een verantwoordelijkheid op het gebied van het inrichten en gebruik van de openbare ruimte..

5.4 Duurzaamheid steeds noodzakelijker

Klimaat en economie



Naast de **klimaatdoelstelling** is er ook een **economisch** belang bij duurzame mobiliteit. De verbranding van fossiele brandstoffen leidt tot een afname van de beschikbare olievoorraden. De afhankelijkheid van fossiele brandstoffen maakt de samenleving (economisch) kwetsbaar. Indien de olieprijs stijgt heeft dat negatieve economische effecten en door politieke instabiliteit kan de beschikbaarheid zomaar verminderen. Klimaatverandering en olieschaarste vormen een wereldvraagstuk dat uitsluitend opgelost kan worden als iedereen zijn steentje bijdraagt. Dit is een wereldwijd thema met het bekrachtigen van het klimaatakkoord in Parijs (2015), dat het einde van het gebruik van fossiele brandstoffen inhoudt.

Duurzaamheid hoeft niet duur te zijn. Sterker nog, een duurzame ontwikkeling betaalt zichzelf terug. Soms op korte termijn, soms op iets langere termijn. 'Niet duurzaam' werkt niet kostenbesparend maar uiteindelijk kostenverhogend. Besparen op energie biedt kostenvoordelen. De ondernemingen die duurzaam werken zijn gericht op continuïteit en klaar voor de toekomst.

Gezondheid en welzijn

Minder emissies van PM₁₀ (fijn stof) en NO_x leiden tot een schonere en **gezondere** leefomgeving. Dit betaalt zich tevens uit in economische winst (minder arbeidsverzuim en lagere zorgkosten) en meer **welzijn**.

Gedragsverandering is de sleutel

Voor het bereiken van effecten op het gebied van duurzame mobiliteit zijn gedragsveranderingen nodig: veranderen van de **vervoerwijzekeuze** en het veranderen van de **aanschafkeuze** van vervoermiddelen.

Meer gebruikmaken van de fiets, het openbaar vervoer, het aanschaffen van een zuinigere of schonere auto, het vaker laten staan van de auto, gebruikmaken van een deelauto, betekent altijd het doorbreken van gewoontegedrag. Dat geldt ook voor het goederenvervoer. Bij duurzame mobiliteit gaat het dan ook om een omslag in het denken en doen van beleidsmakers, burgers en het bedrijfsleven. Consumenten bewegen gemakkelijker mee als er keuzemogelijkheden en flexibiliteit mogelijk zijn. Nieuwe mobiliteitsproducten en -diensten mogen geen extra nadelen opleveren maar juist voordelen. Een financieel voordeel, zowel voor bewoners als bedrijven, is altijd een sterke prikkel.

Alleen als actoren het (persoonlijk) nut inzien van gedragsverandering (**kennen en begrijpen**), in staat zijn om dit te effectueren (**kunnen**) en hiertoe ook daadwerkelijk bereid zijn (**willen**), is de kans groot dat de gedragsverandering ook daadwerkelijk blijvend optreedt. Prikkel tot gedragsverandering zijn:

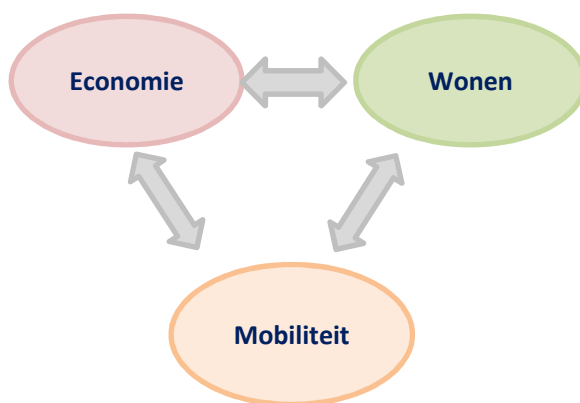
- Een verlaging van de kosten.
- Het vergroten van het gemak.
- Een betere gezondheid.
- Het imago dat ontleend kan worden aan bepaald gedrag of gebruik van een vervoermiddel.
- En niet te vergeten: het moet gewoon leuk zijn!



Voor het mobiliteitsplan betekent dat extra kansen moeten worden geboden voor duurzame mobiliteit en dat de keuze voor duurzame mobiliteit voordelen moet opleveren voor de reiziger. Dat betekent wel dat er strategische keuzes nodig zijn om het mobiliteitsstelsel in die richting om te buigen.

5.5 Mobiliteit, economie en wonen

Economische activiteiten, wonen en mobiliteit hangen sterk met elkaar samen: locaties verbinden, anderzijds, bereikbaarheid als voorwaarde voor economische ontwikkeling en verkeer dat in balans moet zijn met de gewenste omgevings- en woonkwaliteit.



Economie en wonen zijn in de ambities niet als apart thema opgenomen maar verweven in de overige thema's. Economische activiteiten kunnen uitsluitend goed tot hun recht komen als het stedelijk mobiliteitsstelsel dat mogelijk maakt (in balans met omgevingskwaliteit, veiligheid en duurzaamheid). Wonen heeft een directe relatie met leefbaarheid. In de thema's van hoofdstuk 6 zijn daarom ook diverse economische onderwerpen te vinden zoals: de binnenstad, toerisme, fietstoerisme, vervoer over water, bereikbaarheid werklocaties en vrachtverkeer.

5.6 Benutten en mobiliteitsgedrag

De mobiliteitsopgaven liggen niet uitsluitend op het vlak van de infrastructuur alleen, maar vraagt ook om gedragswijzigingen. De laatste jaren gaat het mobiliteitsmanagement (beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag naar route, tijd en vervoerwijze met als belangrijkste doelgroep werknemers) een steeds belangrijkere rol spelen, onder andere in het landelijke programma Beter Benutten. Bij het mobiliteitsmanagement is de samenwerking met ondernemers en andere overheden een voorwaarde voor succes.

Het stimuleren en verleiden tot de meest gewenste **keuzes** vergt inzicht in het keuzeproces (succesfactoren) en

het ontwikkelen van creatieve oplossingen. Zo heeft bijvoorbeeld het spreiden van aanvangstijden van onderwijsinstellingen een groter effect dan het bijbouwen van infrastructuur en het inzetten van extra openbaar vervoer. En het is goedkoper en sneller te realiseren. Een nieuwe fietsverbinding leidt niet automatisch tot **nieuwe** fietsers. Marketing, communicatie of financiële prikkels (door werkgevers) voor doelgroepen zijn vrijwel zeker ook nodig om meer mensen te bewegen om te gaan fietsen.

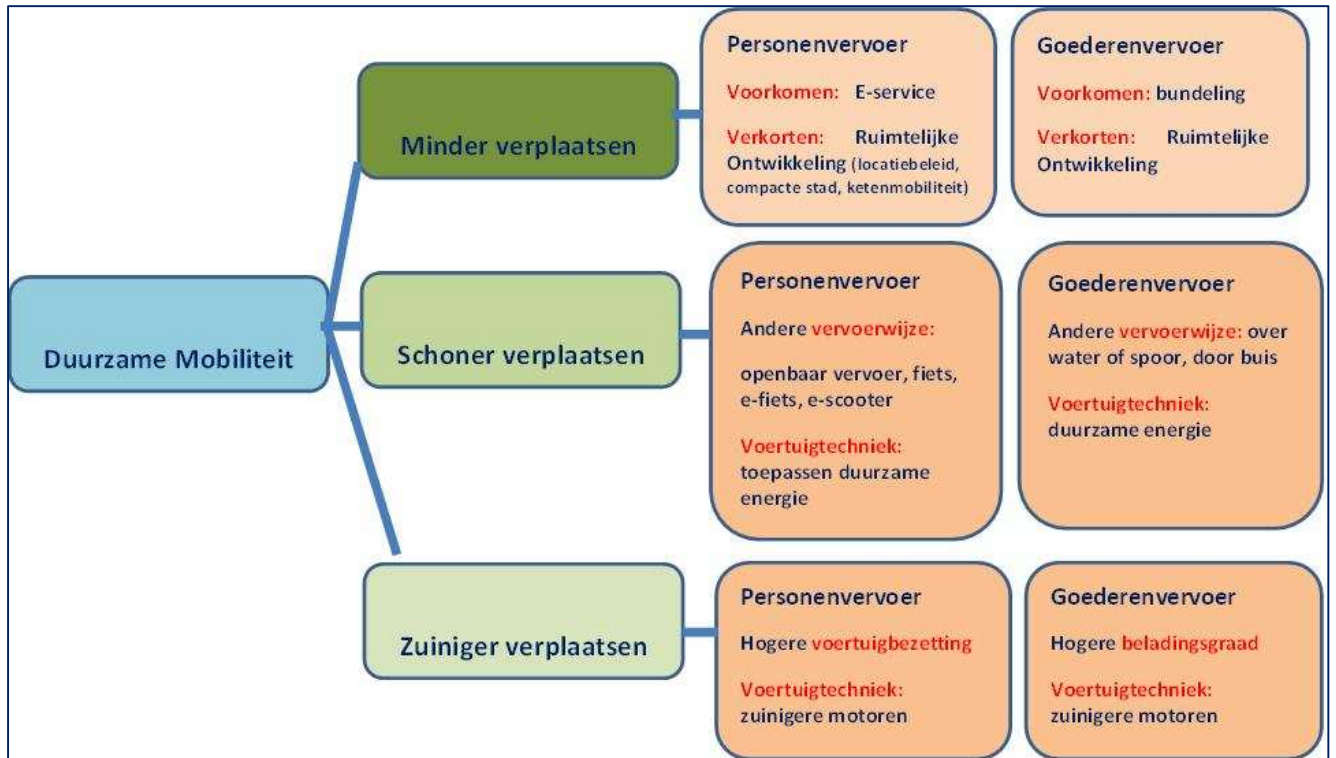
Het is dan ook interessant om te beoordelen wat de meest efficiënte aanpak (tijd, geld, draagvlak) is om de gewenste effecten te behalen: infrastructuur uitbreiden of beter benutten door gedragswijzigingen. In het Mobiliteitsplan komen beide sporen aan bod.

6. Ambities en opgaven

6.1 Verkeersveiligheid: blijven verbeteren

Ambitie(s)	Opgave(n)
<p>Een verkeersslachtoffer is een persoon die bij een verkeersongeval letsel heeft opgelopen of (binnen 30 dagen) is overleden. In Gouda zijn de afgelopen 5 jaar ongeveer 60 verkeersslachtoffers per jaar geregistreerd. In de periode 2010-2014 waren er 6 verkeersdoden te betreuren. Achter ieder (letsel)ongeval schuilen menselijk leed en economische schade.</p> <p>Verkeersveiligheid wordt bepaald door de inrichting (infrastructuur), het verkeersgedrag (mentaliteit, kennis en vaardigheden), de handhaving en regelgeving</p> <p>Wij willen het aantal verkeersslachtoffers gedurende de looptijd van het Mobiliteitsplan (10 jaar) met 50% verminderen en we streven naar 0 verkeersdoden door de inzet op duurzaam veilige infrastructuur, educatie en handhaving. Over 10 jaar willen wij het aantal jaarlijkse verkeersslachtoffers teruggebracht hebben van ongeveer 60 tot maximaal 30.</p>	<p>Een duurzaam veilige infrastructuur zien wij als een gemeentelijke taak. Voor de verschillende typen wegen hanteren we ontwerp-uitgangspunten volgens de principes van Duurzaam Veilig. Het gemotoriseerde verkeer wordt gebundeld op een aantal hoofdwegen. Daarbinnen liggen de verblijfsgebieden (maximum snelheid 30 km/uur). Bijzondere aandacht gaat uit naar:</p> <ul style="list-style-type: none">– Locaties, kruispunten, routes en gebieden die relatief verkeers-ongevallig blijken te zijn.– Risicogroepen en kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, jongeren, langzaam verkeer, personen met een beperking).– Ongevallen, waarvan de ‘oorzaak en betrokkenheid’ relatief vaak voorkomen. Dit moet blijken op basis van de analyse van de verkeersongevallenregistratie. Het gaat dan bijvoorbeeld om eenzijdige ongevallen, ongevallen met grote voertuigen, ongevallen met dieren, negeren van rood licht en hoge snelheden. Landelijk wordt een tendens waargenomen dat het aantal ongevallen met scootmobielen toeneemt. <p>De primaire verantwoordelijkheid voor een verkeersveilig gedrag ligt bij de verkeersdeelnemers zelf. Voor kinderen en volwassenen die niet opgegroeid zijn met het verkeerssysteem of bepaalde vaardigheden niet hebben, ligt dat anders. Voor hen zijn educatie en vaardigheidstrainingen nodig. Hiervoor is een intensieve samenwerking nodig met allerlei maatschappelijke organisaties, VVN en onderwijsinstellingen.</p> <p>Handhaving is niet populair maar wel nodig. Dat geldt voor verkeersdeelnemers die zichzelf of anderen opzettelijk of onnodig in gevaar brengen. De handhavingsinzet is altijd beperkt en dat vergt dus dat er keuzes gemaakt moeten worden. Voor de handhavingsinzet en –methodiek (mens of elektronica) maken wij onderscheid tussen het hoofdwegennet, de verblijfsgebieden en specifieke routes die van belang zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets, voetganger, schoolgaande jeugd en ouderen).</p>





Sporen voor duurzame mobiliteit



6.2 Duurzaamheid: gezond en vitaal

Ambitie(s)	Opgave(n)
<p>De duurzame stad heeft de toekomst. Het klimaatkkoord (Parijs, 2015) betekent dat ook voor het mobiliteitssysteem een transformatie nodig is: schoner, zuiniger en meer gebruik van duurzame energie. Gouda wil in 2040 energie-neutraal zijn. 17% van de CO₂-emissie (bron: programma Duurzaamheid) in Gouda is afkomstig van het verkeer. Fijn stof veroorzaakt gezondheidsproblemen en geluid geeft hinder en klachten. In het coalitieakkoord (2014-2018) is opgenomen dat de gemeente Gouda een voorbeeldrol wil vervullen op het gebied van duurzaamheid en het gemeentebestuur heeft als ambitie om de komende jaren tot de duurzaamste gemeenten van Nederland te gaan behoren.</p>	<p>Gouda is een compacte stad. De grootste fietsafstand binnen de stad bedraagt ruim 7 kilometer en daarmee ligt iedere verplaatsing binnen fietsafstand. Dit geldt des te meer als gebruik wordt gemaakt van de elektrische fiets. Met de elektrische fiets komen diverse regionale kernen (tot 15 km) binnen fietsafstand te liggen zoals Alphen aan den Rijn, Zoetermeer, Capelle aan den IJssel, Nieuwerkerk aan den IJssel, Bodegraven, Woerden en Krimpenerwaard. De combinatie van de samenwerking met werkgevers (mobiliteitsmanagement, Beter Benutten) en een uitstekend fietsklimaat kunnen het fietsaandeel omhoog brengen en zo bijdragen aan een duurzame stad. Een dergelijke aanpak, maar dan vanuit de bewonerszijde, is mogelijk voor onze inwoners die in één van de regionale kernen werken.</p>

FIETSEN IN DE COMPACTE STAD



Fietsen draagt bij aan gezondheid, is schoon, vergt weinig ruimte, geeft geen overlast, zorgt voor een efficiënte benutting van de infrastructuur (vermindert de drukte op het wegennet waardoor de bereikbaarheid van economisch weggebonden verkeer verbetert). Gouda heeft al een hoog aandeel fietsverkeer op de korte afstand (< 7,5 km), namelijk meer dan 40%. De elektrische fiets biedt mogelijkheden om winst te boeken op afstanden tot 15 km. Gedurende de looptijd van het Mobiliteitsplan (10 jaar) willen wij een aandeel van het fietsverkeer op de korte ritten (< 15 km) in het woon-werkverkeer behalen van minimaal 35%. Voor de overige motieven (onderwijs, boodschappen, winkelen) willen wij het gebruik van de fiets bevorderen door het aanbieden van comfortabele en herkenbare fietscorridors.



Wij willen het fietsnetwerk versterken met extra kwaliteit en prioriteit voor de fietscorridors, die de volgende locaties met elkaar verbinden: regiokernen, woonwijken (inclusief Westergouwe), bedrijventerreinen, binnenstad, stations (ketenmobiliteit), ziekenhuis, scholen, winkelcentra, grote sportvoorzieningen, recreatie- en natuurgebieden. De fietscorridors hebben een aangenaam fietsklimaat en worden ontmengd van het hoofdwegennet. In de stad streven wij naar een omrijdfactor van maximaal 1,25 en op de regionale verbindingen maximaal 1,15 (ten opzichte van de hemelsbrede afstand).

Naast veiligheid, directheid, doorstroming, continuïteit en herkenbaarheid, voldoende breedte en een positieve beleving zijn stallingsvoorzieningen erg belangrijk. Een fietser wil met een gerust hart zijn (dure) fiets achterlaten en in goede staat terugvinden. Vooral in het geval van een langere verblijfsduur (bijvoorbeeld het bezoeken van de binnenstad of werken) zijn bewaakte of afsluitbare stallingen belangrijk. De toename van het aantal 'bijzondere' fietsen (breedte) stelt nieuwe eisen aan de stallingsvoorzieningen. Het is de moeite waard om te beoordelen of voor bijzondere fietsen ook parkeergarages en parkeerplaatsen kunnen worden gebruikt.

Steeds meer gemeenten gaan over tot het hanteren van fietsparkeernormen (naast autoparkeernormen) bij het afgeven van omgevingsvergunningen (verbouw, nieuwbouw voor alle functies). Wij gaan die aanpak ook volgen.

Er zijn diverse innovatieve ontwikkelingen die passen binnen het fietsbeleid zoals dynamische verwijzing naar stallingsvoorzieningen, groene golven voor fietsers, energie-opwekkend wegdek en beloningssystemen. Wij willen verkeersregelingen 'ombuigen' en de prioriteit meer verdelen naar aantallen reizigers in plaats van alleen te sturen op het verwerken van autoverkeer en absolute prioriteit voor het openbaar vervoer (ongeacht het aantal inzittenden).

Vanuit economisch oogpunt is het gewenst om de recreatieve netwerken in het buitengebied aan te sluiten op mooie landschappelijke en cultuur-historische routes door onze stad.

Ambitie(s)

AANTREKKELIJKER OPENBAAR VERVOER

De bezetting van de stadslijnen is erg laag. Wij willen inzetten op een toename van het gebruik van het openbaar vervoer. De huidige reistijden met de bus zijn hoog zodat het stadsvervoer niet aantrekkelijk is voor het woon-werkverkeer en andere motieven. Wij willen dat de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in de stad toeneemt. Wij maken daarbij onderscheid tussen de bereikbaarheidsfunctie (snelle verbindingen, economische functie) en de beschikbaarheidsfunctie (basismobiliteit, sociale functie). Wij willen de bereikbaarheidsfunctie verhogen en de beschikbaarheidsfunctie (bedieningsgebied) minimaal in stand houden.



Opgave(n)

De regiefunctie van het openbaar vervoer ligt bij de Provincie Zuid-Holland. Onze belangen liggen op het vlak van het bedienen van de (bestaande en nieuwe) woon- en werklocaties (Wester-gouwe, Zuidplaspolder), de binnenstad, regionale verbindingen, het realiseren van het station de Gouwe Knoop, aansluitingen vanaf de stations en het organiseren van basismobiliteit en servicelijnen voor het kunnen bereiken van voorzieningen en het uitvoeren van sociale activiteiten en contacten (doelgroep vooral ouderen en niet-autobezitters).

Wij zetten in op directe en snelle stadslijnen voor het woon-werkverkeer, naar de binnenstad en in combinatie met het treingebruik (bereikbaarheidsfunctie). Dit betekent snelheid en directheid tussen station(s) en werkgelegenhedenlocaties en vanuit de wijken naar de binnenstad. Deze 'sterke' stadslijnen vormen een aanvulling op het regionale net.

Naast de stadslijnen is een flexnet gewenst. Dit flexnet is vooral bedoeld voor personen die voor deelname aan sociale activiteiten en het gebruik van voorzieningen (volledig) afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Bij sociale bereikbaarheid gaat het primair om het kunnen maken van de verplaatsing (beschikbaarheid en zelfredzaamheid). Het flexnet kan de 'gaten' opvullen voor gebieden waar de loopafstand te groot is tot de stadslijnen en voor personen die vervoer van deur-tot-deur nodig hebben. Voor een dergelijk (vraagafhankelijk) systeem zoeken wij naar de meest toekomstvaste oplossing (bijvoorbeeld door de combinatie van WMO-vervoer, leerlingenvervoer en de inzet van vrijwilligers onder een robuuste professionele regie).

Door het omvormen van het openbaar vervoer in de stad, met onderscheid naar de bereikbaarheidsfunctie en de beschikbaarheidsfunctie, willen wij de kwaliteit van het openbaar vervoer vergroten voor beide functies ('voor hetzelfde geld meer doen'). Dit zullen wij in overleg met de Provincie en de concessiehouder moeten doen.

Ambitie(s)

SCHOON EN INNOVATIEF VERVOER

In 2014 hebben 59 partijen (rijk, gemeenten, bedrijven, ondernemersorganisaties) de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Het doel is om de emissie (CO₂, NO_x, fijnstof en geluid) tot vrijwel nul te reduceren. Wij willen die lijn ook inzetten en samenwerken met andere partijen om de transitie naar duurzaam vervoer te versnellen.



Opgave(n)

Voorbeelden van een faciliterende en coöperatieve rol voor de gemeente:

- Als het bezit van elektrische auto's fors toeneemt gaat het niet meer om hier en daar een oplaadpaal maar om grote aantallen. De gemeente kan meewerken aan het faciliteren van het aanbieden van snelladers voor elektrische auto's.
- Er zijn mogelijkheden om de daken van bedrijven uit te rusten met zonnepanelen, die gebruikt worden voor elektrisch vervoer. Samen met het mobiliteitsmanagement kan dit eveneens een gesprekstema zijn. Met een dergelijke ontwikkeling wordt zowel de lokale economie als een duurzame ontwikkeling gestimuleerd.
- De gemeente zelf is ook een 'bedrijf' (overheidsorganisatie) en verduurzaamt ook de mobiliteit zoveel mogelijk in het woonwerkverkeer en voor bedrijfsmatige verplaatsingen.
- Het aanbieden van oplaadpunten voor elektrische fietsen in fietsenstallingen.
- De inzet van elektrisch openbaar vervoer (stadslijnen, flexnet).
- Vervoer over water (personen, goederen): openbaar vervoer, logistiek en recreatie (met schone motoren).
- Vooral in de wijken met een hoge parkeerdruk kan de deelauto voordelen bieden. Dit geldt ook voor clusters van woningen voor ouderen die wel een auto bezitten maar deze heel weinig gebruiken. De gemeente kan meewerken aan het bewust maken van de bewoners van de voordelen en dit ondersteunen in het parkeerbeleid (zoals dicht bij de deur parkeren, belonen inleveren tweede vergunning).
- Het faciliteren en bieden van voordelen aan schone kleinschalige binnenstadsservice en -distributie.
- Het bieden van extra faciliteiten aan elektrisch taxivervoer.

6.3 Bereikbaarheid: vitale relaties

Ambitie(s)	Opgave(n)
<p>Wij zetten het begrip bereikbaarheid breed in. Het gaat niet alleen over het wegennet maar ook over duurzame mobiliteit en het economisch functioneren.</p> <p>Wij geven prioriteit aan de zogenaamde vitale relaties. Dat zijn de relaties die wij van belang achten voor het economische en maatschappelijk functioneren van de stad. Op de vitale relaties willen wij de kwaliteit bewaken en blijven bieden.</p> <p>Op basis van de gewenste kwaliteit van alle vitale verbindingen wordt beoordeeld of nieuwe schakels (voor verschillende vervoerwijzen) nodig zijn en/of bestaande schakels moeten worden aangepast in kwaliteit en /of gebruik.</p> <p>Naast de vitale relaties per vervoerwijze houden wij rekening met de kwetsbare verkeerdeelnemers en personen met een beperking. In het VN-verdrag over de rechten van personen met een handicap staat dat personen met een beperking toegang moeten hebben tot de fysieke omgeving en tot vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden. Nederland heeft aangegeven van plan te zijn dit verdrag te ratificeren. De gemeente Gouda gaat verder werken aan een inclusieve samenleving: een samenleving die algemeen toegankelijk is. In een inclusieve samenleving kan iedere burger, met of zonder beperking, volwaardig meedoen. Het huidige overheidsbeleid is gericht op het langer thuis blijven wonen door ouderen. Dit stelt ook eisen aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte en voorzieningen.</p>	<p>Vitale relaties autoverkeer, reistijd in de spits maximaal factor 1,5² hoger dan in de daluren op de volgende vitale relaties:</p> <ul style="list-style-type: none">– Vanaf de aansluiting A12 via Goudse Poort naar Kromme Gouwe (brug Nieuwe Gouwe).– De verbindingen tussen de ‘buitenring’ en de ‘binnenring’ (nader te bepalen in Mobiliteitsplan, zie ook 6.4).– De verbindingen op de ‘buitenring’ (nader te bepalen in Mobiliteitsplan). <p>Een overschrijding van de grenswaarde betekent niet dat de oplossing direct wordt gezocht in het uitbreiden van de infrastructuur. Benutten en wijziging van het autogebruik zijn de eerste zoekrichtingen.</p> <p>Vitale relaties autoverkeer, reistijd op zaterdagmiddag voor regionale bezoekers binnenstad maximaal factor 1,75 ten opzichte van vrije afwikkeling (nacht) op de volgende vitale relaties:</p> <ul style="list-style-type: none">– De verbindingen tussen de ‘buitenring’ (nader te bepalen in Mobiliteitsplan, zie ook 6.4) en de rand van de binnenstad (Stationsgarage, doelgroep regionale bezoekers). <p>Vitale relaties vrachtverkeer, reistijd in de spits maximaal factor 2,0 ten opzichte van vrije afwikkeling (nacht):</p> <ul style="list-style-type: none">– Vanaf de aansluiting A12 via Goudse Poort naar Kromme Gouwe (brug Nieuwe Gouwe). <p>Een overschrijding van de grenswaarde betekent niet dat de oplossing direct wordt gezocht in het uitbreiden van de infrastructuur. Benutten en wijziging van het autogebruik in het woon-werkverkeer en doorstroombalancen voor het vrachtverkeer zijn de eerste zoekrichtingen.</p> <p>Vitale relaties fietsverkeer, de wachttijd is minder dan 10% van de reistijd (bij 18 km/uur):</p> <ul style="list-style-type: none">– De verbindingen op de fietscorridors (nader te bepalen in Mobiliteitsplan, zie ook 6.2). <p>Vitale relaties openbaar vervoer:, de gemiddelde reissnelheid bedraagt minimaal 22 km/uur:</p> <ul style="list-style-type: none">– De regionale lijnen vanaf de stadsrand naar het station.– De ‘sterke’ stadslijnen vanaf het station naar de bedrijventerreinen, het ziekenhuis en binnenstad (nader te bepalen in Mobiliteitsplan). <p>Vitale relaties openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer, reistijd (deur-tot-deur) in ochtendspits < 1,3 x reistijd per auto:</p> <ul style="list-style-type: none">– De verbindingen naar werkgelegenheidslocaties in Gouda vanaf de belangrijkste regionale kernen (inkomende pendelstromen).– De verbindingen vanuit Gouda naar de belangrijkste regionale kernen buiten Gouda (uitgaande pendelstromen).



² Reistijdfactoren zijn voorlopige waarden. Ze worden nader bepaald nadat huidig beeld in beeld is gebracht.

Vitale relaties openbaar vervoer voor bezoekers van de binnenstad, reistijd (deur-tot-deur) op zaterdagmiddag maximaal 1,5 maal de reistijd per auto (inclusief parkeertijd)

- De verbindingen vanuit de regionale kernen (belangrijkste koopstromen) naar de binnenstad.

Vitale relaties voetgangers, hoogwaardige voetgangersallee naar een singelbrug met een snelle oversteek over de singelroute

- Vanaf het station naar de binnenstad.
- Vanaf de stationsgarage naar de binnenstad (waaronder de schouwburg) .

Het Kleiwegplein is een barrière tussen het stationsgebied en de binnenstad. Om deze barrière op te heffen zijn innovatieve oplossingen nodig.

Personen met een beperking

Voor een zelfstandige deelname aan het verkeer voor personen met een beperking zijn voor een integrale toegankelijkheid speciale voorzieningen en kaders nodig voor routes, locaties, kruispunten, voorzieningen, het openbaar vervoer en parkeren. Uniformiteit in de aanpak is van groot belang evenals het consequent uitvoeren van richtlijnen en het hanteren van kaders bij projecten, onderhoudswerkzaamheden. Er is tevens een samenhang met het parkeren van fietsen en de regels voor uitstallingen (obstakelvrije routes). In het Mobiliteitsplan wordt een verdere uitwerking voor de richtlijnen opgenomen evenals een differentiatie per type omgeving (routes, locaties en voorzieningen). Als beheerder van de openbare ruimte heeft de gemeente op dit gebied van een integrale toegankelijkheid een regierol.

6.4 Doorstroming: efficiency en benutten

Ambitie(s)	Opgave(n)
<p>Benutten en verkeersmanagement leveren sneller en tegen lagere kosten resultaat op dan ingrijpende wijzigingen in de infrastructuur. Wij willen de netwerken zo efficiënt mogelijk benutten en op kruisingen met verkeerslichten definiëren op welke wijze het fietsverkeer (fietscorridors en overige routes) en het openbaar vervoer worden afgewikkeld.</p>	<ul style="list-style-type: none">– Een buitenring (nog te definiëren in het Mobiliteitsplan) heeft de hoogste status van doorstroming. De kruispunten met de fietscorridors zijn in principe ongelijkvloers.– Indien een kruispunt van een binnenring met een fietscorridor met verkeerslichten wordt geregeld, geven wij de fietser zoveel mogelijk prioriteit en wordt een maximum wachttijd gehanteerd van 45 s voor de fietscorridors.– Op kruispunten met verkeerslichten die niet liggen op de buitenring, worden de prioriteiten en de afwikkeling mede bepaald door de intensiteit (passanten) per vervoerwijze. Dit betekent onder andere dat het openbaar vervoer niet per definitie overal absolute prioriteit krijgt, maar wel de gewenste snelheid op een vitale relatie.– Kruispunten met verkeerslichten richten wij zo efficiënt mogelijk in, wat betreft het toestaan van deelconflicten en de verkeerslichtenregeling zijn fietsvriendelijk.– Naast de fietser en het openbaar vervoer, definiëren wij routes voor het vrachtverkeer waar wij inzetten op het beperken van het aantal stops (verkeerslichten) voor het vrachtverkeer ('kwaliteitsnet goederenvervoer').– Op de buitenring en de binnenring kunnen 'groene golven' voor het autoverkeer worden ingezet tenzij daardoor niet kan worden voldaan aan de kwaliteitseisen voor de fietscorridors.



6.5 Leefbaarheid: kwaliteit stad centraal

Ambitie(s)	Opgave(n)
<p>Mobiliteit is een voorwaarde voor een goed functionerende stad. Eén van de drie speerpunten in deze bestuursperiode (2014-2018) is het bevorderen van de aantrekkelijkheid van Gouda voor inwoners, bedrijven en toeristen. Het gemotoriseerde verkeer kan echter ook een negatieve invloed hebben op de kwaliteit van de stad. De negatieve effecten van de verkeershinder willen wij verminderen door stringentere keuzes te maken tussen verkeersaders, verblijfsgebieden verblijfsruimten (in de openbare ruimte) en stadsruimten. Een stadsruimte is een gebied of locatie met een (potentieel) bijzondere kwaliteit of gebruik.</p>	<p>De effecten van het gemotoriseerd verkeer op de omgeving zijn groot (geluid, emissie, barrièrewerking, verkeersonveiligheid). Via verschillende sporen willen wij de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de stad versterken:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verblijfsgebieden met een maximum snelheid van 30 km/uur en vrij van sluipverkeer. – Het toepassen van ‘auto te gast’ en/of parkeervrij(er) maken bijvoorbeeld op cultuurhistorische locaties, bijzondere verblijfsruimten (in de openbare ruimte), fietsstraten en de schoolomgeving. – Bezoekers verleiden om meer buiten de binnenstad te parkeren, zodat de binnenstad meer het domein wordt van de fietser, de voetganger en duurzaam vervoer. – De bewoners van de binnenstad meer gebruik laten maken van gebouwde parkeervoorzieningen zodat wij het cultuurhistorische beeld van de binnenstad kunnen versterken door bijvoorbeeld parkeervrije (toeristische) wandel- en fietsroutes en ruimtes met een bijzondere waarde. – Balans in het verdelen van de beschikbare ruimte voor parkeren, groen- en speelvoorzieningen en de kwaliteit van de openbare ruimte in de woonomgeving. – Voorkeurroutes voor het vrachtverkeer en routes waarop vrachtverkeer (tijdsafhankelijk) niet gewenst is. – Inzetten op duurzame mobiliteit (paragraaf 6.2). – Herkenbaarheid en continuïteit van structuren en typologie wegen en fietsroutes. Wij onderscheiden bijvoorbeeld: fast lanes (voor gemotoriseerd verkeer), green lanes (voor gemotoriseerd verkeer en fiets), slow lanes (voor gemotoriseerd verkeer), fietscorridors en openbaarvervoeraders.
	<p>In dit kader willen wij in het Mobiliteitsplan antwoord geven op de volgende vragen en beoordelen op welke wijze wij daar mee om kunnen gaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Op welke wijze kan de kwaliteit van de stad in, in samenhang met het mobiliteitsbeleid, worden versterkt: groen, beweging en ontspanning, pleinen en ontmoetingsplekken, water? – Waar en in welke mate moet de omgevingsoverlast ten gevolge van mobiliteit worden verminderd: geluid, emissie, barrièrewerking en overlast, versnippering, verkeersonveiligheid, sluipverkeer, parkeren?
	<p>Als bijzondere locaties merken wij in ieder geval aan: de gehele binnenstad, de poorten naar de binnenstad (singelbruggen), de singels, de Nieuwe Veerstal (ligging van de binnenstad aan de Hollandse IJssel) en het Stationsplein (met de verbinding naar de binnenstad). In het coalitieakkoord (2014-2018) is opgenomen dat particuliere initiatieven om de havensluis te openen en het lobbyen voor externe middelen, bestuurlijk worden ondersteund.</p>
	

6.6 Parkeren: verdelen en ordenen

Ambitie(s)	Opgave(n)
<p>Parkeerruimte is een schaars goed, zeker in de binnenstad en de oude wijken. De openbare ruimte moet worden verdeeld in verkeer, parkeren, groen en speelvoorzieningen. Wij zoeken een balans tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en het verdelen van de beschikbare parkeerruimte.</p>	<p>Voor de binnenstad zoeken wij de balans in: een aantrekkelijk domein voor bezoekers en toeristen, langzaam verkeer, gastvrijheid, klantvriendelijkheid en faciliteiten voor bewoners. Wij hebben als ambitie om meer bezoekers te trekken. Dat kan een extra claim leggen op de parkeercapaciteit. Dat kan aanleiding zijn om de parkeercapaciteit beter te benutten en meer buiten de binnenstad te parkeren.</p>
	<p>De tarievenstructuur in de binnenstad voor bezoeker stemmen wij af op het aantrekkelijker maken van parkeren rond de binnenstad en langer verblijven.</p>
	<p>Voor de bewoners in de binnenstad kan benutting van parkeergarages eveneens een optie zijn. Specifiek voor ruimtes met een bijzondere (historische) beeldkwaliteit willen wij beoordelen of en hoe parkeervrije zones mogelijk zijn en op welke wijze wij daar met bewoners en ondernemers een invulling aan kunnen geven. Voorop staat daarbij het vergroten van de aantrekkelijkheid van de stad. Vooral de ruimtes langs het water zoals de singels, de 'havenlocaties' en grachten in de binnenstad kunnen daarin een rol spelen. Een integrale visie op beeldkwaliteit en parkeerordering zijn dan wel een vereiste.</p>
	<p>Buiten de binnenstad is, in een aantal wijken, parkeerregulering ingevoerd. Wij willen beoordelen of het gewenst is om dit systeem aan te passen waarbij wij letten op flexibiliteit, benutting, maatwerk voor doelgroepen (zoals bezoekers, dienstverlening, mantelzorgers), fiscalisering en digitalisering. Tevens kan de wijze, waarop parkeernormen worden toegepast, verschillen voor de gebieden met of zonder parkeerregulering.</p> <p>Uitbreiding van de parkeerregulering is geen automatisme maar wel degelijk een optie als dat een parkeerprobleem oplost, leidt tot een eerlijkere verdeling en benutting, bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving en het draagvlak hiervoor aanwezig is. Hiervoor worden spelregels geformuleerd.</p> <p>Wij willen in de oudere buurten parkeren meer in balans brengen met de ruimte die nodig is voor een prettige woonomgeving met voldoende groen- en speelvoorzieningen. Tevens willen wij parkeervoorzieningen voor auto's en stallingsvoorzieningen voor fietsen evenwichtiger verdelen als daar aanleiding toe is.</p>

DEEL 3

CONSULTATIES

7. Consultatie inventarisatie

7.1 Bewonersenquête 2014

Wijk	% (zeer) tevreden inwoners (buurtniveau)			
	Verkeersveiligheid	Fietsvoorzieningen	Voetgangersvoorzieningen	Bereikbaarheid
Binnenstad	66	68	86	68
Nieuwe Park	55	71	83	90
Korte Akkeren	50	68	70	87
Bloemendaal	75	88	88	95
Plaswijck	70	85	82	94
Gouda-Noord	66	78	82	90
Achterwillens	63	90	77	80
Gouda-Oost	42	69	80	87
Kort Haarlem	56	71	85	76
Goverwelle	69	87	86	86
Stolwijkersluis	66	68	86	68
Westergouwe	55	71	83	90
	50	68	70	87

Bron: bewonersenquête gemeente Gouda 2013

7.2 Peiling Mobiliteitsplan 2015

In het kader van het opstellen van het mobiliteitsplan is er een inventarisatie (vragenlijst) uitgevoerd bij verschillende organisaties binnen Gouda (o.a. belangengroepen, bewonersorganisaties, hulpdiensten, ondernemers, overheid, publiekstrekkingen en scholen).

De vragenlijst is verstuurd naar 67 partijen waarvan 34 de vragenlijst hebben ingevuld. Buiten deze partijen hebben ook nog 12 andere partijen de vragenlijst ingevuld. In totaal zijn er dus 46 ingevulde vragenlijsten ontvangen.

Er wordt positief gedacht over de bereikbaarheid van Gouda via snelwegen en het spoor. Ook wordt er door veel partijen positief gedacht over het aantal parkeervoorzieningen in de stad. Over de trend van minder verkeer in de binnenstad door het plannen van autovrije straten en het omleiden van vrachtwagens wordt ook positief gedacht. De situatie bij het Hamstergat vindt men verbeterd. Verder zijn de transporteurs positief over het halfjaarlijkse transporteursoverleg aangezien hier overleg kan worden over de knelpunten en dit zorgt voor meer begrip bij beide partijen.

Als knelpunt wordt regelmatig aangegeven dat er onduidelijkheid heerst over de parkeermogelijkheden, bijvoor-

beeld of je ergens kort of lang kan parkeren. Ook werkt het elektronisch parkeerverwijzingssysteem niet (altijd) en is het parkeren duur. Ook wordt de parkeerdruk aan de zuidzijde van de binnenstad hoog geacht.

Verder wordt regelmatig opgemerkt dat de verkeerslichten niet goed zijn afgesteld. Op secundaire wegen als de Industriestraat Kromme Gouwe, K.W.-Weg, Goverwellsingel, B. van Reenensingel, B. Jamessingel is de doorstroming niet goed.

Vervolgens wordt de bereikbaarheid van het centrum als slecht ervaren. De spoorlijn door Gouda wordt als een grote barrière gezien voor kruisend verkeer. Er zijn te weinig onderdoorgangen en de spoortunnels zijn niet breed genoeg.

Tevens wordt aangegeven dat er in de binnenstad te veel verschillende bezorgers, pakketdiensten, vrachtauto's, auto's, bussen, afvalinzamelaars et cetera komen en dat er overlast is van het laden en lossen van grote vrachtwagens door hun uitlaatgassen en omdat ze bijdragen aan de verzakking van de binnenstad.

Het fietsparkeren in de binnenstad als rommelig ervaren. Er zijn te weinig fietsparkeerplaatsen aan het begin van de Kleiweg, achter de HEMA en op de markt (bijvoorbeeld bij de Albert Heijn). Bij het station zijn ook te weinig stallingsplekken aanwezig. Ook is er overlast van fietsers in de voetgangersgebieden.

Verder voelen fietsers zich achtergesteld op auto's op kruispunten. Ze moeten te lang wachten. Voorbeelden zijn het Kleiwegplein en de Haastrechtse brug.

Er is overlast van scooters van onder andere pizza bezorgers op de Lange Groenendaal en op de Tiendeweg.

Op het gebied van veiligheid wordt de oversteek voor schoolkinderen op de Componistenlaan als onveilig ervaren. Ook de oversteek voor fietsers van de Statensingel naar de Graaf Florisweg wordt als gevaarlijk ervaren. Dit komt mede doordat het voor auto's die vanaf het Plesmanplein de Graaf Florisweg oprijden er een drukke en onoverzichtelijke situatie is met fietsers die van alle kanten komen. Verder vindt men de vluchtheuvels op de Graaf Florisweg te breed aangezien auto's veel te dicht langs de fietsers rijden. Vervolgens wordt aangegeven dat gemotoriseerd verkeer te hard rijdt op de Bodegraafsestraatweg.

De hulpdiensten hebben aantal opmerkingen over onder andere de verschillende soorten palen/sleutels in de stad en dat een aantal palen in de binnenstad nog niet van KAR zijn voorzien.

In de reacties zijn ook diverse maatregelen aangedragen die voor oplossingen van de knelpunten zouden kunnen zorgen. Ten eerste moet het parkeerverwijzingssysteem verbeterd worden en wordt gsm-parkeren en applicaties als Yellowbrick en parkmobile genoemd als mogelijkheden voor digitaal parkeren.

Als oplossing voor de doorstroming wordt voorgesteld om meer verkeerslichten in te stellen met een groene golf.

Voor de binnenstad wordt voorgesteld om een binnenstadservice/overslaghub in te voeren met duurzaam vervoer de stad in. Ook wordt voorgesteld om al het vervoer de stad in en uit duurzaam/elektrisch te laten verlopen.

Een ander voorstel was om een fietsparkeerplan te maken met meer fietsenstallingen in de binnenstad en een goede handhaving op fietsparkeren.

Ook is voorgesteld om op kruispunten fietsers meer voorrang te geven.

Op het gebied van OV is het verbeteren van de busverbinding naar de bedrijventerreinen genoemd, maar ook een betere toegankelijkheid, informatie en wachtgelegenheid bij bushaltes en busstation.

Er is vaak aangegeven dat het aantal oplaadpunten voor elektrische auto's in de toekomst uitgebreid zal moeten worden. Ook is aangegeven dat in de toekomst duurdere en meer innovatieve vormen van vervoer nodig zullen zijn.

Verder zal in de toekomst goed ingespeeld moeten worden op de vergrijzing door middel van bijvoorbeeld een belbus voor ouderen in de buurten waar geen openbaar vervoer aanwezig is.

7.3 Klankbordgroep

Samenvatting eerste bijeenkomst klankbordgroep (inventariserend) op 29 oktober 2015.

Verkeersveiligheid

- Jaarlijks monitoren van de verkeersveiligheid.
- Evalueren van verkeerskundige projecten, goede toepassingen opnieuw inzetten.
- Worden subjectieve- en objectieve verkeersveiligheid even zwaar gewogen?
- Welke statistieken gebruikt de gemeente voor analyse van verkeersveiligheid (opmerking: de registratiegraad is tussen 2011 en 2014 laag).
- Verkeersveiligheid bij zuidelijke uitgang NS station Gouda verbeteren.
- Als plannen concreter worden, zijn verschillende partijen beschikbaar om mee te doen, m.a.w. communicatie en overleg met direct betrokkenen ook in de uitwerkingsfase van een project.
- Binnenstad zodanig inrichten dat de 30 km/uur niet wordt overschreden.
- Tijdens bouwwerkzaamheden wordt door transporteurs de verkeersbewegingen al gebundeld.
- Pas richtlijnen voor mensen met een beperking toe, er is nog teveel willekeur in de stad (uniformiteit). Dit geldt ook voor andere verkeerskundige voorzieningen.
- “Varkensruggen” en andere obstakels (voor fietsers) verwijderen.
- Goudse Houtsingel ter hoogte van de rand van de wijk Achterwillens: er wordt te hard gereden en er zijn drie gevaarlijke oversteken: naar de Wielerbaan, de manege en bij het tuincentrum en in algemene zin naar de Goudse Hout (groengebied). Gewenst is een herinrichting tot 50 km/uur zoals in de aangrenzende stukken (de van Reenensingel en Goverwelle).

Bereikbaarheid fiets

- Graag de hoofdfietsroutes schouwen/beoordelen (of deze daadwerkelijk als zodanig gebruikt worden), na de realisatie van een project het gebruik evalueren.
- Maak een goed fietsplan (incl. fietsparkeren) binnenstad en handhaaf hierop.
- Maak een voorziening voor fietsers dwars over Kleiweg (straat).
- Fietsroutes, fietsers en fietsparkeren binnenstad, bijvoorbeeld Lange Tiendeweg verbeteren.
- Veel fietsklemmen in stallingvoorzieningen zijn te krap, waardoor de capaciteit niet goed wordt benut.
- Kijk goed naar de ontwikkeling en het gebruik van de elektrische fiets.
- Fietsklemmen Agnietenstraat (ter hoogte van de HEMA) verwijderen, worden weinig gebruikt. Dit levert een rustiger en overzichtelijker straatbeeld op en mogelijkheden voor een herindeling (scheiden van fietsers en voetgangers).
- Herkenbaarheid voor bijv. fietsers vergroten (uniformiteit).

Bereikbaarheid auto, vrachtverkeer

- We missen aan de zuidzijde van de stad een parkeergarage.
- Bij vergunningverlening binnenstad letten op mogelijke doorgang grote voertuigen.
- Voer een regionale benuttingsstudie uit en inzicht in herkomst en bestemming (verkeersbewegingen).
- Is vervoer over water bespreekbaar, waar liggen de kansen op gebied van recreatie en/of bevoorradend verkeer (voer bijv. overleg met PZH). Kansen kunnen worden ingebracht.
- Stel een nachtelijk verbod op de singels voor vrachtverkeer in.
- Werk project goederenhub uit (binnenstadservice).
- Betere verwijzing parkeergarages.
- Vrachtverkeer wordt steeds schoner en veiliger (wordt vanuit sector aan gewerkt).
- Aandacht voor de bewegwijzering van buiten de stad naar het centrum (navigatie neemt dit steeds meer over en is leidend).

Parkeren

- Doelgroepen parkeren (bijvoorbeeld artsenplaats) vaker monitoren en tijdig intrekken (vergunningen jaarlijks opnieuw toetsen).
- Steeds meer algemene gehandicapten parkeerplaatsen bij de diverse voorzieningen verdwijnen.

Openbaar vervoer

- Aandacht voor openbaar vervoer binnenstad.
- Laat een wijkbus rijden (bijv. senioren).
- Kansen openbaar vervoer over water.
- Maak busstation toegankelijk voor mindervaliden.
- Toegankelijkheid niet teveel afhankelijk stellen van de betreffende buschauffeur.

Leefbaarheid, verkeersoverlast, parkeeroverlast, sluipverkeer

- Duurzamere wijze van vervoer.
- Kijk naar de inrichting/wegprofielen binnenstad.
- Veerstal verkeersluwer maken, een recreatief knooppunt is het doel.

Overig

- Zijn er projecten (bijvoorbeeld Mijstunnel) die al vastgelegd zijn (in het beleid)? Nee, die zijn er niet, wel zal e.e.a. nog tegen het licht gehouden worden.
- Meer groenvoorzieningen.
- Innovatieve oplossing voor verlichting.
- Meer out of the box denken.
- Maak duidelijke keuzes en werk deze uit.
- Laden en Lossen Rijkestraat.
- Verkeersplannen combineren met onderhoud wegen, proces en planning.
- Geef de CROW mobiliteitsscan een plek in het mobiliteitsplan.

8. Consultatie Ambities

8.1 Samenstelling klankbordgroep

Naam	Organisatie
Bewonersplatform Binnenstad	Leon van de Meij, Marjolein Sprado
Fietsersbond	Jaap de Hoog, Jo Suijlen
GAB	Michel van Lookeren, Thijs Zuidam
Gouda sterk aan de IJssel	Anita Engbers, Gerard Overkamp
Goudse Betonmortel Centrale bv	Marco Tazelaar
Internationale Transporten	Ed (E.C.) Lafeber
Kraanbedrijf Nederhoff	Ron Nederhoff
Netwerk Achterwillens	Gerard Voskuilen, Peter Blok
Parkmanagement Goudse Poort	Anja Vergeer
Platform Binnenstad en haar Randen	Ineke Woudenberg, Jan de Haan
SOG	Gerard van Erk
Stubbe B.V.	Peter van Vliet
Verwaal Transport	Jan Verwaal
Wijkteam Goverwelle	Hans Verweij
Wijkteam Nieuwe Park	Peter Schönfeld
Wijkteam Plaswijck	Martin Pohlkamp

De leden van de klankbordgroep zijn in de gelegenheid gesteld om te reageren op de conceptversie van de 'Ambities' in de periode van 28 december 2015 tot en met 9 januari 2016. De periode is nog verlengd tot en met 14 januari 2016. Van de **groen** gemarkeerde personen/organisaties is een reactie op de conceptvisie ontvangen. Van de **rood** gemarkeerde is geen reactie ontvangen.

De ingediende reacties (met uitzondering van tekstuele opmerkingen) zijn op de volgende pagina's weergegeven. Daarbij is tevens aangegeven op welke wijze met de reactie is of wordt omgegaan.

8.2 Ingediende reacties klankbordgroep

(redactionele en tekstuele opmerkingen zijn niet opgenomen in onderstaand overzicht)

Reactie	Toelichting
Bewonersplatform Binnenstad Gouda	
Wij vragen ons af waarom er geen terugblik of evaluatie is gemaakt over het vorige mobiliteitsplan en aanverwante beleidsnota's (zoals Parkeernota, Nota grote voertuigen, Gouda fietst nog beter door). Dit geeft namelijk inzicht in de mate van doelbereikbaarheid tot op heden, in de effectiviteit van de reeds ingezette maatregelen en is bovendien ook een ijkpunt voor de (realisatiemogelijkheid van de) nieuwe ambities. Wij vinden dit een groot gemis en pleiten er nogmaals voor om ook een vorm van reflectie op te nemen.	Wij beoordelen de mobiliteit op basis van de beschikbare gegevens en ontwikkelingen. Deze zijn opgenomen in deel 1: de inventarisatie. Omdat een aantal onderdelen nog niet beschikbaar waren, heeft u deel 1 nog niet ontvangen. Zodra dit het geval is, ontvangt u deel 1. Naast cijfers hechten wij veel waarde aan de beleving, ervaring en belangen van inwoners en ondernemers. Die hebben wij zichtbaar gemaakt door het uitvoeren van een uitgebreide enquête in het voorjaar van 2015. Een samenvatting van de resultaten wordt opgenomen in deel 1.
De nieuwe ambities zijn soms moeilijk te 'waarden' (wordt de lat wel hoog genoeg gelegd, dan wel niet te hoog?), omdat niet duidelijk is wat de huidige situatie is dan wel wat de landelijke gemiddelden zijn. Ook is niet altijd duidelijk waarom er een bepaalde ambitie is geformuleerd. Bijvoorbeeld verkeersslachtoffers: waarom 50% minder en niet bijvoorbeeld 75%? Verder is het ook niet altijd duidelijk hoe de situatie er nu voor staat, zoals bij de reistijd in de spits die maximaal factor 1,5 hoger mag zijn dan in de daluren. Hoe verhoudt zich die factor nu?	De hoogte van de lat is uiteraard een keuze. De ambities zijn mede gebaseerd op ervaringen elders en de mate waarin deze door de belanghebbenden, waaronder de leden van de klankbordgroep, worden onderschreven. Wat betreft de reistijdfactor: dit is één van de gegevens die thans nog in beeld worden gebracht (zie vorig antwoord). De ambitie zal indien daar aanleiding toe is, op basis van de actuele cijfers, worden aangepast. In ieder geval geven wij met de factor 1,5 aan dat wij het aanvaardbaar vinden dat er in de spits meer vertraging optreedt en wij de infrastructuur voor het gemotoriseerd verkeer niet per definitie op vertragingen in de spitsuren dimensioneren.
Om sommige ambities goed te kunnen 'waarden' is het nodig dat er nadere uitwerking is hoe dat er in de werkelijkheid uit ziet. Daarom is het nu soms lastig om hier een reactie op te geven. Ook is het mobiliteitsplan erg gescheiden per thema, terwijl er nadrukkelijk verbinding is tussen de thema's en ambities. Bijvoorbeeld snel van A naar B (bereikbaarheid binnenstad) wordt gecombineerd met parkeren buiten de binnenstad	Uw opmerking is juist. Er wordt ook verwezen naar paragraaf 1.3 naar het tekstblok 'Eerst de ambities'. In het Mobiliteitsplan wordt duidelijker op welke wijze ambities elkaar kunnen versterken of juist dwingen tot het maken van keuzes.
Daar waar geen opmerkingen worden geplaatst over ambities onderschrijven we ze. In de basis zijn het mooie ambities, die zeker t.a.v. de binnenstad in lijn zijn met de ideeën van het Bewonersplatform. Maar we zijn voor ene flink aantal ambities wel benieuwd naar de realisatiemogelijkheden...	Zie vorig antwoord.
Bij 3.1 missen we bij de verkeersveiligheid de ambitie om de ervaren/gevoelde verkeersveiligheid te verbeteren. Waarom is deze niet meegenomen? We vinden dit wel van belang.	Ervaren/gevoelde verkeers(on)veiligheid is geen goede indicator voor de werkelijke verkeers(on)veiligheid. Wij richten ons daarom op de werkelijke probleemlocaties, doelgroepen maar ook op risicovolle locaties en weggedrag. Dat zal tot uiting komen in bijvoorbeeld de wijze waarop wij willen omgaan met schoolroutes, ouderen, kwetsbare verkeerdeelnemers, oversteekvoorzieningen, snelheids- en massaverschillen, verblijfsgebieden, educatie, normloos gedrag en verkeers excessen. Tevens is een belangrijke indicator de mate waarin infrastructuur niet voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig. Bij de uitwerking van de verkeersveiligheid laten wij ons dus niet alleen leiden door de ongevallen die bij ons bekend zijn maar juist ook door de risico's die in bepaalde situaties optreden.
Bij 3.2 zien we de fietsparkeernormen nog niet in de praktijk gerealiseerd worden. Hoe doe je dat qua normen/vergunningen en hoe ga je handhaven?	Dat zal op dezelfde wijze moeten gebeuren als voor de toepassing van autoparkeernormen bij het verlenen van omgevingsvergunningen. Dit komt verder aan de orde in het Mobiliteitsplan.
Het lijkt erop alsof er wordt ingezet om de modaliteiten van elkaar te scheiden. Maar is daar wel ruimte en/of geld voor? Bijvoorbeeld 3.4 de ongelijkvloerse kruisingen van fietscorridors en de buitenring. Maar ook scheiden van auto en fiets; het ontmengen van de fietscorridors van het hoofdwegennet. NB: vergroot dit wel de verkeersveiligheid (gaan mensen niet minder goed opletten bij gescheiden wegen?)	Scheiding zal zeker niet overal plaatsvinden en is ook niet overal nodig. Wij streven echter wel naar aangename routes met weinig oponthoud en weinig risico's. Ook dit punt komt nader aan de orde in het Mobiliteitsplan.
Als laatste opmerking vinden we dat water er bekaaid van afkomt als 'vervoersfaciliteit'. Met name recreatief, maar ook commercieel/economisch. Sluizen, ligplaatsen en de diverse vormen (bootjes, kano's, beroepsvaart), hier wordt amper op ingegaan.	Het water biedt inderdaad kansen. Dat wordt opgenomen. In de volgende fase willen wij scherper in beeld krijgen waar de kansen liggen en of hier een rol voor de overheid is weggelegd of dat het juist marktpartijen en ondernemers zijn die initiatieven kunnen ontplooiën om de kansen van het water te benutten.
Wat betreft de binnenstad vinden we dat de gestelde ambities wel een positief beeld geven.	
GAB	
Geen opmerkingen, is blij met het verwerken van eerder gegeven opmerkingen	

Reactie	Toelichting
Gouda sterk aan de IJssel	
In hoofdstuk 1 en 2 wordt het mobiliteitsplan behoorlijk dienend aan de andere disciplines neergezet: o.a. eerste streepje onder 'karakteriseren' (blz 8) en eerste streepje onder 'ambities' (blz 9) en het eerste streepje onder 'beantwoorden van vragen'(blz 12). Ik vraag me af of dat helemaal terecht is. Ook door mobiliteitskeuzes leidend te laten zijn kun je positieve resultaten boeken op andere beleidsterreinen. Denk aan parkeeroplossingen uit het zicht versus economische en recreatieve aantrekkelijkheid. Hetzelfde geldt in keuzes om delen van de binnenstad autovrij te maken of te houden om andere typen mobiliteit te stimuleren. Overigens klinkt het 'dienen aan' in hoofdstuk 3 een stuk minder door.	De essentie is dat wij het mobiliteitsbeleid integraal benaderen en daarin doelgroepen, gebieden en locaties onderscheiden. Mobiliteit is een afgeleide van activiteiten en heeft omgevingseffecten. Daarom kijken wij bijvoorbeeld naar schoolroutes en de bereikbaarheid voor bezoekers van de binnenstad. Tevens leggen wij de relatie met het ruimtegebruik en de omgevingseffecten. De voorbeelden die u noemt passen, wat ons betreft, daar goed in.
Ik mis betrouwbare en goede data/informatievoorziening bij de prikkels die kunnen leiden tot gedragsverandering (blz 14).	Er zijn daarover diverse gegevens bekend uit projecten in het kader van Beter Benutten. Het gaat te ver om dit in de 'Ambities' op te nemen.
Ik vind op voorhand inzetten op handhaving (blz 16) niet wenselijk. Een goede inrichting dwingt immers het juiste gedrag af en handhaving is meestal alleen nodig bij slecht ingerichte/onduidelijke situaties of gebieden	Functie, gedrag en inrichting moeten met elkaar in evenwicht zijn. Dat neemt echter niet weg dat er altijd weggebruikers zijn die de regels niet respecteren. Daarom zal handhaving ook nodig zijn en blijven zeker waar risico's voor de kwetsbare verkeersdeelnemers in het spel zijn.
Bij de ambitie duurzaamheid (blz 18) wordt enerzijds ingezet op het aantrekkelijk maken van duurzame mobiliteit (OV en fiets). Wat ik mis is dat je anderzijds ook kunt inzetten op het onaantrekkelijk maken van het autogebruik. Bijvoorbeeld door auto's op bepaalde plekken of routes te weren of door hoge parkeertarieven.	Zoals uit de Ambities blijkt is de stad niet alleen het domein van de auto. Daarnaast wordt al een parkeerbeleid tot uitvoering gebracht. Het kunnen beschikken over aantrekkelijke alternatieven is erg belangrijk. Daar hoort overigens ook het rijden in schone auto's bij.
Aanvullend op het vorige punt: bij de ambitie doorstroming (blz 22) wordt gesproken over een binnenring en een buitenring. Ik vraag me af of beide ringen wel nodig zijn. Je zou ervoor kunnen kiezen om de binnenring (ik denk de singels) te compartimenteren/knippen voor motorvoertuigen (zodat bijvoorbeeld een doorgaande route tussen Nieuwe Gouwe Oostzijde - Kattensingel - Fluwelensingel - Haastrechtsebrug - Krimpenerwaard niet meer mogelijk is voor motorvoertuigen) en hier primaat te geven aan de fiets.	In de Ambities is geen concrete keuze voor de structuur opgenomen. Er is dus nog niet benoemd wat de binnen- en buitenring zijn. Dat komt in het Mobiliteitsplan aan de orde. Uw suggesties kunnen daarbij een benadering zijn.
Bij de ambitie parkeren (blz 24) mis ik de inzet op OV en P+R/transferia. Mensen uit o.a. Woerden/Waddinxveen/Nieuwerkerk kunnen heel goed met de trein naar Gouda. Of inzetten op transferia bij Goverwelle en het mogelijk te openen station Westergouwe om het laatste stukje met de trein te gaan	In de eerste alinea is de optie aangegeven om meer buiten de binnenstad te parkeren. Een nadere invulling komt in het Mobiliteitsplan aan de orde. Uw suggesties kunnen daarbij een benadering zijn.
Ik mis in het stuk iets over plekken in Gouda waar mobiliteit heel belangrijk is. Denk bijvoorbeeld aan het stationsgebied en andere plekken waar men Gouda binnenkort, de kruisingen bij de Goudse Poort, de Julianasluisen, enz	De zogenaamde 'vitale relaties' zijn benoemd in paragraaf 3.3. Wij beoordelen relaties in plaats van uitsluitend locaties waar vertraging optreedt. Op basis van de vitale relaties, beoordelen wij of en in welke mate er wijzigingen in de infrastructuur en netwerken nodig en haalbaar zijn..
De tarievenstructuur zal worden afgestemd op langer verblijven: met gevolg voor de maximale parkeertijd van 1 uur?	Maatregelen en uitwerkingen komen in de volgende fase van het Mobiliteitsplan aan de orde.
Een na laatste alinea: uitbreiding parkeerregulering moet een probleem oplossen: prima.	
Zelfde alinea: er moeten spelregels geformuleerd worden: huh??? die zijn er toch al??	
Laatste alinea: in de oudere buurten moet parkeren meer in balans gebracht worden met de ruimte etc.: dit betekent dat er een probleem (onbalans) is; idem fietsen en auto's evenwichtiger verdelen: er is zichtbaar een onevenwichtigheid, maar die wordt niet expliciet gemaakt.	Er wordt niet beweerd dat er (overal) een onbalans is. Als die er wel is, is dat aanleiding om de ruimte anders te verdelen. Nu wordt de ambitie gedefinieerd. In het Mobiliteitsplan wordt daaraan een concretere invulling gegeven.
Kraanbedrijf Nederhoff	
Geen op- of aanmerkingen	
Parkmanager Goudse Poort	
Los van de ambities een aantal concrete voorstellen voor de entree Nieuwe Gouwe OZ, fietspad langs Kampenringweg vanaf Coenecoopbrug naar kruispunten Kampenring/Hanzeweg, buslijn 6.	Concrete projecten komen in de Ambities nog niet aan de orde. De ingebrachte suggesties en wensen kunnen een rol spelen in de volgende fase van het Mobiliteitsplan.
Platform Binnenstad en haar Randen	
We beginnen met waardering uit te spreken voor de tekst en de opzet van het stuk.	
Volgende tekst opnemen in paragraaf 3.5: - Op welke wijze kan de potentieel bijzondere locatie Nieuwe Veerstal en situering van de binnenstad aan de Hollandsche IJssel versterkt worden (evt. onderzoek naar heroverweging locatie binnenring langs Zuidelijke binnenstad, mogelijke samenvoeging zuidelijke binnenring en buitenring over	In paragraaf 3.5 is de Nieuwe Veerstal expliciet als bijzondere locatie genoemd en direct daarboven staat welke opgave daarvoor gedefinieerd is. Dat sluit volledig aan bij uw formulering. Tekstwijziging is daarom niet nodig. De situering van de binnenstad aan de Hollandsche IJssel wordt opgenomen. De wijze waarop wij e.e.a. zouden kunnen

Reactie	Toelichting
Randweg	bereiken komt in de volgende fase aan de orde.
De direct hierboven genoemde integrale visie op beeldkwaliteit is in 2005 vastgesteld door de gemeente en heet 'Stedenbouwkundige visie voor de binnenstad en haar Randen'. Het is vanzelfsprekend voor ons dat ook parkeerbeleid wordt afgestemd op de visies die hierin zijn opgetekend.	Wij benaderen de ambities en uitwerkingen integraal.
Bij de ontwikkeling van het Bolwerkplan is door de architect geopperd het parkeerbeleid om te draaien. Parkeervoorzieningen op straat voor de bezoeker en de bewoners in parkeergarages of parkeerterreinen. Interessante gedachte waarbij de in uw stuk genoemde ruimtes langs het water zoals de singels, de 'havenlocaties' en de grachten parkeer-vrij kunnen blijven.	Wij nemen hier thans kennis van. In de 'Ambities' zijn nu nog geen concrete oplossingsrichtingen en maatregelen aan de orde.
Een nieuw te realiseren parkeergelegenheid onder de singels met diverse in- en uitgangen rondom de binnenstad is ook een mogelijkheid de parkeerproblematiek op een elegante manier op te lossen.	Wij nemen hier thans kennis van. In de 'Ambities' zijn nu nog geen concrete oplossingsrichtingen en maatregelen aan de orde.
Graag zien wij opgenomen in de opgave om een fietsverbinding te realiseren tussen de binnenstad en recreatieve routes in de Krimpe-nerwaard via het Veenweidepark en Goudasfalterrein.	In paragraaf 3.2 is opgenomen dat recreatiegebieden onderdeel kunnen zijn van fietscorridors. Dat geldt ook voor de verbindingen met de recreatieve routes. Uitwerking van de fietscorridors komen in de volgende fase aan de orde.
Wijkteam Nieuwe Park	
Is er ook een deel 1?	Ja, dat is de inventarisatie. Deze is echter nog niet geheel compleet. Zodra deze beschikbaar is, wordt deel 1 ook ter beschikking gesteld aan de leden van de klankbordgroep.
De actualisatie is nodig omdat de doelstellingen van het huidige plan kennelijk te ambitieus waren. Vindt er ook een evaluatie plaats waar-om welke doelstellingen niet konden worden gehaald.	De ambities waren niet te ambitieus, maar de economische omstan-digheden veranderden drastisch waardoor allerlei ruimtelijke investe-ringen niet tot stand kwamen. Dit had uiteraard ook gevolgen van de mobiliteit (minder groei, minder opgaven).
Er wordt gesproken over fietscorridors; het station wordt genoemd in een dergelijk netwerk. Aandachtspunt voor het plan ZSG	Dat klopt en komt zeker in het Mobiliteitsplan aan de orde. De belang-rijke ontwikkelingen die nu voor ons liggen zoals ZSG worden in de 'Ambities' benoemd.
Bij fietsstallingen wordt in de ambitie ook rekening gehouden met brede en bijzondere fietsen. Nagaan of dit ook bij de nieuwe stalling bij het station wordt toegepast.	Is een terechte vraag, maar geeft thans geen wijziging voor de 'Ambi-ties'.
Bij de ambitie over het OV mis ik een streven om met schonere, zuini-ger en kleinere bussen te rijden. Ambitie zou ook kunnen zijn om grote parkeerplaatsen aan de rand van de stad op te nemen in het OV netwerk.	Dit is onder andere genoemd onder het thema 'Schoon en innovatief vervoer'. Is al verwoord in paragraaf 3.5, 3 ^{de} gedachtestreepje.
In relatie hiermee: ondernemers bieden service om gekochte spullen bij distributiepunten bij parkeerplaatsen te brengen. Dan minder auto's in binnenstad nodig.	Zie thema 'Schoon en innovatief vervoer', één na laatste gedachte-streepje.
Ik mis de ambitie om grote vrachtwagens uit de binnenstad (inclusief stationsgebied) te weren. Ook het weren van oude dieselauto's mis ik.	Is opgenomen in paragraaf 3.5, 6 ^{de} gedachtestreepje. Het weren van oude dieselauto's is een maatregel. Oplossingsrichtingen komen pas in de volgende fase aan de orde.
Ik lees een maximale wachttijd voor fietsers van 45 sec. Dat is nog ambitieuzer dan de onze voor het Kleiwegplein (1 minuut).	
Er wordt niets gezegd over voetgangerscorridors en wachttijden.	De voetgangerscorridors moeten nog worden benoemd (station – binnenstad is al wel benoemd). De kwaliteit van voetgangerscorridors komt in het Mobiliteitsplan aan de orde.
Vredebest en stationsplein zouden ook opgenomen moeten worden in de lijst met bijzondere locaties.	In paragraaf 3.5 zijn de 'poorten naar de binnenstad' benoemd als bijzondere locaties. Het Stationsplein wordt daar aan toegevoegd plus de verbinding naar de binnenstad.
Ik constateer dat de binnenstad zwaar vertegenwoordigd is in de klankbordgroep. De buitenwijken nauwelijks. Ik mis ook Rover en een milieuoorganisatie.	Alle invalshoeken en belangen worden bewaakt. Naast de klankbord-groep heeft er al eerder een uitgebreide inventarisatie plaats gevon-den.
Ik mis de samenvatting van de consultatie van de klankbordgroep zoals aangekondigd in de inleiding.	Dat is logisch, want die kan pas worden opgenomen nadat de reacties ontvangen worden. In deze versie is dat dus wel het geval.
Mijn algemene indruk is dat het erg beschouwend is; de ambities zijn maar op enkele punten gekwantificeerd.	Niet alle ambities kunnen in 'cijfers' worden omgezet. Er zijn ook ambities die gebaseerd zijn op een visie.
Wijkteam Plaswijck	
De Stichting heeft eerder een conceptnotitie aangeleverd over de verkeersveiligheid Plaswijck(weg), opgesteld met de basisscholen in de wijk. Het lukt niet om nog opmerkingen en aanvullingen in te dienen op uiterlijk 14 januari 2016.	Verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig) is één van de thema's die opge-nomen is in de nota 'Ambities' met speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. In de volgende fase (Mobiliteitsplan) vindt een nadere uitwerking van beleid en oplossingsrichtingen plaats. Daarbij wordt uw Verkeersplan betrokken. Dit gaat immers over de verkeers-veiligheid en de kwetsbare verkeersdeelnemers (leerlingen). In het Mobiliteitsplan zal aan de orde komen op welke wijze wordt omge-gaan met de schoolomgeving en de schoolroutes.

9. Consultatie inspraakversie

9.1 Samenstelling klankbordgroep

Naam	Organisatie
Gerard Voskuilen, Peter Blok, Wilfred Franken	Netwerk Achterwillens
Ruud van Pelt	GBC
Ron Nederhoff	Kraanbedrijf Nederhoff
Ed (E.C.) Lafeber	Internationale Transporten
Peter van Vliet	VBG
Jan Verwaal	Verwaal Transport
Ineke Woudenberg, Jan de Haan	Platform Binnenstad en haar Randen
Leon van de Meij, Marjolein Sprado	Bewonersplatform Binnenstad
Jaap de Hoog, Jo Suijlen	Fietsersbond
Gerard Overkamp, Anita Engbers	Gouda sterk aan de IJssel
Peter Schönfeld, Rick Luimes, Jan Willem Eelkman	Wijkteam Nieuwe Park
Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijk
Michel van Lookeren, Thijs Zuidam	GAB
Gerard van Erk, Harry Trel	SOG
Hans Verweij	Wijkteam Goverwelle
Anja Vergeer	Parkmanager Goudse Poort
Jaap Rijnsburger	Bewoner
Michel van Doorn	Ondernemersvereniging GHK

De leden van de klankbordgroep zijn in de gelegenheid gesteld om te reageren op de conceptversie van de 'Ambities' in de periode van 28 december 2015 tot en met 9 januari 2016. De periode is nog verlengd tot en met 14 januari 2016.

De leden van de klankbordgroep hebben van 6 tot en met 22 mei 2016 de gelegenheid gehad een reactie op het concept Mobiliteitsplan in te dienen. Op dat moment was van enkele deelnemers nog geen reactie ontvangen. Zij hebben alsnog de gelegenheid gekregen om tot en met 26 mei 2016 te reageren. Uiteindelijk is van de meeste leden van de klankbordgroep een reactie ontvangen.

De ontvangen reacties (met uitzondering van tekstuele opmerkingen) zijn op de volgende pagina's weergegeven. Daarbij is ook aangegeven op welke wijze met de reactie is of wordt omgegaan.

9.2 Ingediende reacties

(redactionele en tekstuele opmerkingen zijn niet opgenomen in onderstaand overzicht)

Gerard Voskuilen, Peter Blok, Wilfred Franken	Netwerk Achterwillens	Geen reactie ontvangen	
---	-----------------------	------------------------	--

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Ruud van Pelt	GBC	Brengt geen reactie in, omdat hij niet vanaf het begin heeft kunnen deelnemen in verband met de vervanging van een andere deelnemer.	

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Ron Nederhoff	Kraanbedrijf Nederhoff	Geen reactie ontvangen. E is wel een brief ontvangen van het Transporteuroverleg. Deze is opgenomen bij de volgende reactie (Ed Lafeber).	

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Ed (E.C.) Lafeber	Internationale Transporten	<p>Geen reactie ontvangen. Hier is de reactie opgenomen van het Transporteuroverleg:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het bereikbaar houden van de binnenstad voor vrachtwagens van de leveranciers. Gouda is te klein voor binnenstad distributie. 2. Bij de invalswegen parkeerplaatsen voor aanhangwagens en LZV voertuigen om met kleiner auto's de binnenstad te bevoorraden. 3. Goede aan en afvoerwegen naar de bedrijfsterrainen. Er is veel maakindustrie wat zorgt voor vrachtwagen bewegingen. 4. Herinrichten van de infrastructuur in en rond de binnenstad. Belangrijk is dat dit multifunctioneel wordt opgezet zodat het mogelijk is om bij calamiteiten de verkeersstromen te wijzigen. 5. Verkeersluw maken van de Rotterdamse weg is geen optie gezien het grote aantal vrachtwagen bewegingen naar Croda en de bedrijven op de Schielands Hoge Zeedijk. Hetzelfde geldt voor de Koningin Wilhelminaweg deze weg wordt door de vele buitenlandse vrachtwagenchauffeurs gebruikt om naar Croda te rijden. Tevens is deze weg in de toekomst erg belangrijk voor het transport van containers van Gouda Refractories naar het sluseiland als besloten wordt om hier containeroverslag te gaan doen. 6. Een voorstel om de van Baerlestraat en de Gaarlandsingel als fietsroute te gaan gebruiken zal de verkeersveiligheid ten goede komen. 7. In het Mobiliteitsplan is de Koningin Wilhelminaweg als stadstraat en de Industriestraat als stadsweg geïnclassificeerd. Aangezien Westergouwe in ontwikkeling is genomen mogen we ervanuit gaan dat het steeds drukker zal worden en dit vinden wij zorgwekkend. Wij vinden dat dit doorgaande wegen moeten zijn. 7. Fietsverkeer van Westergouwe naar de stad. Advies is om dit ongelijkvloers te 	<p>Die stelling nemen wij niet op voorhand over. Er zijn voorbeelden in het land van (kleinere) steden waar stadsdistributie ingevoerd is. Wij willen nader beoordelen of die formules ook voor Gouda kansrijk zijn. Uw punt 2. Willen wij hierbij betrekken.</p> <p>De keuze voor de opbouw van het hoofdwegenet is mede gebaseerd op de ligging en de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.</p> <p>Hiervoor verwijzen wij u naar de reactie van Peter van Vliet (zie volgend tekstblok).</p> <p>Doorgaand verkeer op deze wegen is niet onmogelijk. Wij willen echter stimuleren dat doorgaand (regionaal) verkeer gebruik maakt van de randwegen zodat binnen Gouda de bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer en het fietsklimaat verbeteren.</p>

		<p>laten plaatsvinden onder het N 207 viaduct over de Ringvaart en middels een brug over de ringvaart. De enige uitgang de rotonde is geen veilige optie.</p> <p>8. Verder verzoeken wij de druk bij de Provincie op te voeren om de rotonde naar het Weegje op korte termijn om te bouwen tot een Turbo rotonde of een kruising met meer rijstroken.</p>	<p>De verkeersafwikkeling op en rondom de N207 staat op de Mobiliteitsagenda. Hierover is overleg en afstemming met de Provincie voor nodig. Daarbij kijken wij vooral naar het functioneren van een gehele corridor voor de zogenaamde vitale relaties.</p>
--	--	---	--

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Peter van Vliet	VBG	<p>Benoem alle bedrijventerreinen: en voeg kaartje toe aan concept, hierbij wordt inzichtelijker welke routes doorgaand en/of goed bereikbaar moeten blijven voor aan en afvoer van goederen.</p> <p>Veiligheid is groot goed en is rode draad in toekomstig beleid. Schijnveiligheid is killing. Gedragsbeïnvloeding is uitdaging en zeer belangrijk aandachtspunt om stromen in goede banen te leiden.</p> <p>Met de ontwikkeling van diverse wijken (o.a. Westergouwe en inbreien van andere activiteiten Go-Store, Autoboulevard, Kromme Gouwe (actions) etc. Vraagt dit aanpassing aan infra. Overzicht en/of scheiding van transport banen zijn onontbeerlijk. (parallel straten als fietspaden waarbij auto te gast voor bestemmingsverkeer) Verkeersluw maken Rotterdamseweg wordt sterk afgeraden aangezien veel vrachtverkeer plaatsvindt naar bedrijven op en aan Schielands Hoge Zeedijk en Croda . Alternatief zou kunnen zijn van Baerlestraat als fietsroute aan te bevelen. en de Burg Gaarlandsingel als fietsroute om Kon. Wilhelminaweg te ontlasten. svp Fietsroute kaart in plan aanpassen.</p> <p>Denk hierbij ook aan ongelijkvloerse mogelijkheden. (vanuit Westergouwe naar de Stad, Diverse oversteekpunten Burg van Renensingel, Goverwellesingel, Ronsweg Gouda Sluiseiland).</p> <p>Bereikbaarheid van bewoners, voor o.a. nood en hulpdiensten, (brandweer, politie, ambulances) afval diensten, verhuisdiensten zal altijd mogelijk moeten blijven.</p> <p>OV is en blijft een aandachtspunt. Aangezien hier een groot commercieel belang van exploitant mee gediend is dienen hier goede afspraken over gemaakt te worden. Wellicht dynamisch routes ook naar bedrijfsterreinen op bepaalde tijden.</p> <p>Er is veel focus voor de Stad; Goede doorstroming maar ook bereikbaarheid van de binnenstad zijn de levensaders van de Stad en de Regio. Dit zal voor de toekomst duidelijke keuzes vragen welke invloed hebben voor het ondernemersklimaat. Gouda is onderdeel van een regio. Mensen zijn mobiel en dienen een goede beleving van bereikbaarheid te</p>	<p>Is opgenomen.</p> <p>Wij delen deze mening. Verkeersveiligheid is een speerpunt.</p> <p>We richten ons vooral op de kwaliteit van de randwegen en de stadswegen.. Voor Westergouwe is de capaciteit van de N207 van groot belang. Tevens streven wij er ook naar om het fietsnetwerk (doorstroomroutes) zo veel mogelijk te scheiden van het hoofdwegennet. Dat zal echter niet overal mogelijk zijn. Op een aantal wegen/straten zullen oplossingen nodig zijn die ook recht doen aan de verkeersveiligheid van het langzame verkeer. De Rotterdamseweg blijft beschikbaar als ontsluitingsroute (eerste deel met functie stadsstraat) voor de bedrijven echter niet als doorgaande route. Hiervoor is inmiddels de Zuidwestelijke Randweg beschikbaar.</p> <p>Daar waar dat nodig is voor de kwaliteit en verkeersveiligheid voor de doorstroomroutes van het autoverkeer (swegen) en het fietsverkeer zijn dat inderdaad opties.</p> <p>Bij de uitwerking beschouwen wij dat ook als een randvoorwaarde.</p> <p>We hebben onze uitgangspunten verwoord in dit Mobiliteitsplan. Maatwerk moet altijd mogelijk zijn. Daarnaast willen wij het vaste netwerk zo herkenbaar en duidelijk mogelijk maken en houden.</p> <p>Wij onderschrijven dit. wij zetten dan ook in opeen evenwichtige benadering van bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen (inclusief benutting en efficiency) en leefbaarheid.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>hebben. Zijn de faciliteiten onvoldoende aanwezig en of gecommuniceerd (duidelijk aangegeven) dan is een uitstap elders in de regio snel gemaakt.</p> <p>Aanvullende reactie (M.T. Schuchmann) Wat mij opvalt en ik niet direct terugzie in de terugkoppeling (snel gescreend) is de ontsluiting in 'Zuid-Gouda' richting de randweg. Nu is er een mooie randweg gemaakt echter geen 'stadsweg' voorzien richting de randweg.</p> <p>Dit is goed te zien op het plaatje in paragraaf 3.1 op blz. 21: De Industriestraat is geclassificeerd als een 'stadsweg'. De Koningin-Wilhelminaweg is geclassificeerd als een 'stadsstraat'.</p> <p>Vervolgens gekoppeld aan het plaatje op blz. 40 in paragraaf 5.2 waarbij de prognostiseerde intensiteit alleen maar toeneemt op deze wegen. Het gebied 'Westergouwe' is volop in ontwikkeling, en de toekomstige bewoners hun weg de stad in zullen zoeken, werkt eerder intensiteit verhogend dan verlagend. De ontwikkeling van de Julianasluis eveneens.</p> <p>De Koningin-Wilhelminaweg classificeren als een stadsstraat met 30km/uur draagt niet bij aan een goede ontsluiting.</p> <p>De tabel op blz. 23 karakteriseert een stadsstraat als 50 km/uur gebied en op blz. 21 in de legenda als 30 km/uur. Grenswaarde intensiteit < 15.000 mvt/etmaal. Prognose 2025 is 15.000 – 20.000 mvt / etmaal (zie plaatje blz. 40).</p> <p>Indien vrachtverkeer ontsluiting voorzien is via stadswegen, zegt het plaatje op blz. 21 eigenlijk: "geen aansluiting van vrachtverkeer op de randweg in Zuid-Gouda."</p> <p>Dit is in zijn geheel niet wenselijk. Het past daarnaast ook niet bij de ambitie containerhub op het sluseiland.</p>	<p>Dit is aangepast: een stadsweg en stadsstraat sluiten aan op de randweg.</p> <p>Op deze straat zijn het comfort en de verkeersveiligheid van het fietsverkeer een knelpunt. Dat vraagt om een evenwichtige oplossing. Zolang die niet gerealiseerd is, is het nodig om ernstige ongevallen te voorkomen. Dat vraagt om een aanpassing van de maximum snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Dat doet overigens geen afbreuk aan de bereikbaarheid.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Jan Verwaal, Ineke Woudenberg, Jan de Haan	Verwaal Transport	Geen reactie ontvangen	

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Ineke Woudenberg, Jan de Haan	Platform Binnenstad en haar Randen	<p>Graag maakt Platform Binnenstad en haar Randen gebruik van de mogelijkheid nog een keer te reageren op het Mobiliteitsplan zoals dat er op dit moment ligt. Zoals bekend kan het Platform volledig instemmen met de visie het belang van de voetganger en fietser waar mogelijk voorop te stellen. Er blijven nog een aantal punten over waarvoor wij aandacht vragen.</p> <p>Al eerder ontving je van ons de brief over de voetpaden aan de Rotterdamseweg. Een tweede opmerking betreft een onze wens voor een tweede fietsverbinding tussen de stad en Westergouwe waar op pag. 22 over wordt gesproken. Graag willen wij het volgende hierop aanhaken:</p> <p>pag. 22 Mede gezien de omvang van de benodigde investering en de inzet op een duurzame ontwikkeling geven wij de prioriteit aan een optimale fietsverbinding tussen de bestaande stad en Westergouwe. Het gebruik van de fiets vanuit Westergouwe wordt dan concurrerend met de auto (omrijdfactor fiets wordt verkleind van 2,5 naar minder dan 1,25).</p> <p>Hierop aanhakend willen wij graag nog een tweede fietsverbinding voorstellen tussen de stad en Westergouwe. Het gaat om een oud plan van Wethouder / Gedeputeerde Jo Borgman uit de tijd dat er nog helemaal geen sprake was van Westergouwe en destijds bedoelt om de Stad te verbinden met het Weegje. Het plan is gebaseerd op een fietspad dat gekoppeld wordt aan de lage spoorbrug wat op diverse manieren verbonden kan worden met het bestaande Fietsnetwerk evt. over het viaduct ter hoogte van het Hamstergat. Met name voor de wijk Westergouwe, maar ook voor het Gouweknooppunt zou deze verbinding een uitkomst zijn. De rest van de Stad krijgt zo alsnog een goede verbinding met natuur- en recreatiegebied het Weegje. Wij vragen u onderzoek te doen naar de mogelijkheden van realisatie van deze fietsverbinding.</p> <p>Als derde punt de Cultuurhistorie en water: Het Gouds Watergilde maakt onderdeel uit van de historische vereniging die Goude en is zodanig aangesloten bij ons Platform. Het Platform ondersteunt de brief die het Gouds Watergilde heeft gestuurd aan de gemeente met het verzoek om aan de cultuurhistorische optiek aandacht te besteden en daarbij vooral het belang van water in het kader van mobiliteit mee te nemen in de mobiliteitsvisie. De ruimtelijke kwaliteit van het water langs wegen, straten en kaden zou mede bepalend en richtinggevend moeten zijn voor de introductie en inrichting van 30 km-zones, voetgangersgebieden, alternatieven voor parkeren, het leggen van het accent op voet- en fietsverkeer, enzovoorts.</p> <p>En als laatste brengen wij onze eerdere opmerking over een fietsverbinding door</p>	<p>Dit is opgenomen in het tekstblokje 'Meer naar randwegen en stadswegen'.</p> <p>Zie kaartbeeld en tabel 'ontbrekende schakels'.</p> <p>Zie reactie op brief Gouds Watergilde.</p> <p>Zie kaartbeeld en tabel 'ontbrekende schakels'.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		de binnenstad ten westen van de Kleiweg met de mogelijkheid van een fietsbrug over de Kattensingel. Wellicht mede als mogelijkheid om het Kleiwegplein te ontlasten en makkelijker te maken voor overstekende voetgangers van en naar het station. En brengen wij onze opmerking in herinnering op de laatste bijeenkomst op het fietsknelpunt Pottersplein/Pottersbrug voor blz. 27.	Dit punt is onderdeel van het fietsnetwerk (doorstroombroutes) en kan aan de orde komen bij de beoordeling van de verbeteringsmogelijkheden van deze routes (zie hoofdstuk).

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Leon van de Meij, Marjolein Sprado	Bewonersplatform Binnenstad	<p>Algemeen zien wij inhoudelijk een positieve focus op een autoluwere binnenstad (zonder deze op slot te zetten voor bewoners, ondernemers én bezoekers) en een vergroting van het fietsgebruik. Wel zoekt het BPBG nog naar de prioriteitstelling en de daarvoor benodigde afwegingskaders. Op dit moment lijkt alles even belangrijk en daarmee overgelaten aan de willekeur van de politieke kleur of ambtelijk inzet. Dit vinden wij voor zo'n belangrijk onderwerp als mobiliteit niet wenselijk.</p> <p>Tot slot willen wij nogmaals wijzen op de reeds eerder ingebrachte punten op de ambitienota (januari 2016). Wij vinden het bijzonder dat die punten die niet verwerkt zijn, niet ook als klankbord-uitingen worden opgenomen in deze uiteindelijk versie van het Mobiliteitsplan. Dan wel dat we ze wederom moeten inbrengen....wat we bij deze integraal doen.</p> <p>BPBG: wij blijven een evaluatie van eerder geformuleerde ambities en daarop genomen maatregelen missen. Denk hierbij aan de volgende beleidsplannen: Gouda fietst nog beter door (2007), Mobiliteitsplan (2007), Parkeernota (2005), Nota Grote Voertuigen (2008), ... Want hoe weet je of nieuwe ambities realiseerbaar zijn en of de juiste maatregelen gekozen worden als je niet kijkt naar de effectiviteit van eerder beleid? BPBG mist concrete afwegingscriteria die duidelijk maken wat de prioriteitstelling is die de gemeente gaat hanteren o.b.v. bovengenoemde invalshoeken.</p> <p>Grote touringcars en stadsbussen passen niet binnen de schaal van de binnenstad. Uit- en instapplaatsen dus op locaties op/nabij de singels.</p> <p>Uit de bewonersenquête komt naar voren dat alle straten langs de Gouwe (Oosthaven, Westhaven, Lage Gouwe en Hoge Gouwe) als problematisch worden ervaren (verkeersveiligheid). Ook de Nieuwehaven is onvoldoende ingericht als 30 km-straat.</p> <p>Wij ondersteunen de maatregelen, t.b.v. het autoluwer maken van de binnenstad.</p> <p>Bij de oost-west-verbinding binnenstad Karnemelksloot-Herpstraat-Crabethstraat</p>	<p>De acties en projecten zijn opgenomen de Mobiliteitsagenda.</p> <p>Voor de volledigheid hebben wij uw reacties op de ambitienota achterin deze bijlage opgenomen inclusief de reactie die u destijds hierop heeft ontvangen.</p> <p>We willen vooral vooruit kijken en de dingen die we doen volgens de juiste koers aanpakken. Inhoudelijk zijn onze accenten duidelijk aangegeven. Prioriteiten zullen mede bepaald worden door de politieke besluitvorming (inhoudelijk en begroting), cofinanciering, werk met werk maken en draagvlak.</p> <p>Zo is het ook in het Mobiliteitsplan verwoord.</p> <p>We maken een onderscheid tussen objectieve onveiligheid (er vinden ongevallen plaats) en subjectieve onveiligheid (onveilig gevoel, risico). Wat betreft deze laatste categorie is in het Mobiliteitsplan opgenomen dat we dergelijke locaties willen beoordelen op het voldoen aan de uitgangspunten van duurzaam veilig.</p> <p>Het gaat om een routeverkortung oost-west. Bij de beoordeling</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>hebben wij niet echt een voorstelling, wat daar precies mee bedoeld wordt en wat de toegevoegde waarde is om die te versterken als je de singels fietsvriendelijker gaat maken. We missen de oost-west-doorkruisingsmogelijkheid van de Kleiweg voor fietsers. Nu moet je daar omfietsen....wat vaak niet gebeurt, waardoor er wederzijdse irritatie is.</p> <p>Wij missen de recent bekend geworden discussie om de stadsbussen niet meer door de binnenstad (Oost-/Westhaven) te laten rijden.</p> <p>Er zijn 2 basisscholen in de binnenstad (St. Aloysiusschool en Casimirschool) die beiden kampen met breng- & haalproblematiek. Op dit moment loopt er een proef met een beperkt inrijverbod nabij de Aloysiusschool. BPBG is benieuwd hoe (de voortgang op) deze proef past binnen dit beleidskader.</p> <p>Veel plekken in de binnenstad voldoen niet aan deze uitgangspunten (kwetsbare verkeerdeelnemers), vanwege de historisch smalle straten. Is een ontwikkeling naar minder scheiding tussen voetpad en weg (waardoor je meer medegebruik kunt realiseren, wel vanuit het principe: 'langzaam verkeer eerst' & 'de auto te gast') een werkbare, ook voor de kwetsbaardere verkeerdeelnemers?</p> <p>Betekent dit dat eerder ingebracht knelpunten (zoals Nieuwehaven, wegen langs de Gouwe, Raam) nu opnieuw ingebracht moeten worden (subjectieve verkeersonveiligheid, buurtlabel), of dat de gemeente al een groslijst heeft en daar proactief contact op gaat nemen met de inbrengers?</p> <p>Hier is enkele jaren geleden al een initiatief (elektrische distributie) op geweest (wat helaas is gestrand): Binnenstadservice Gouda. Mede o.b.v. dit initiatief is er al regelgeving aangepast, de venstertijden zijn voor duurzame voertuigen namelijk al verruimbaar. Jammer dat reeds bestaand beleid niet voldoende bekend is.</p> <p>Dit betreft o.m. kruising Kleiwegplein, waar de fietswachtijd nu kan oplopen tot 1,5 minuut! Goede ambitie (verlagen wachtijd fietsers), maar hoe te realiseren?</p> <p>BPBG heeft begin 2016 een enquête gehouden, over de parkeervraagstukken. Daaruit is ook een aantal verbeter suggesties gekomen (zie bijlage achteraan). Wij verzoeken de gemeente deze in de nadere uitwerking mee te nemen en de be-</p>	<p>daarvan kan ook uw ingebrachte punt worden betrokken.</p> <p>In het Mobiliteitsplan worden geen detailvoorstellen over de routes van de stadsdiensten opgenomen. Er wordt wel aangegeven dat deze efficiënt moeten kunnen functioneren (doorstroming) en voldoende reizigers moeten trekken.</p> <p>In het Mobiliteitsplan zijn de schoolomgeving en schoolroutes als speciale aandachtspunten benoemd. De beschreven problematiek past dan ook binnen de kaders van het Mobiliteitsplan. De uitwerking is maatwerk per locaties.</p> <p>De 'erfoplossing' of shared space kan zeker in een kleinschalige historische omgeving een goede aanpak zijn ook voor kwetsbaardere verkeerdeelnemers.</p> <p>Uw ingebrachte punten zijn bekend. Wij hebben een Mobiliteitsagenda opgenomen. Aanpak en uitwerking hangen sterk af van urgentie en beschikbare middelen. Wij geven eerste prioriteit aan de locaties en routes waar helaas veel ongevallen gebeuren. De door u genoemde locaties kunnen worden getoetst op de principes van Duurzaam Veilig. Als ze daar niet aan voldoen komen ze op een groslijst voor aan te pakken locaties waaraan een prioriteitsvolgorde wordt gekoppeld.</p> <p>Door een afname van de verkeersdruk, opheffen van verkeersbewegingen, een compacte vormgeving mogelijk zelfs zonder verkeerslichten.</p> <p>We nemen de gehele systeem nog eens onder de loep, wat betreft uniformiteit en duidelijkheid.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>leidsmatige zaken ook in het Mobiliteitsplan op te nemen. Dit betreft onder meer het opheffen van de artsenplekken (indien niet absoluut noodzakelijk voor de beroepsuitoefening), meer flexibiliteit in waar je met vergunning mag staan en weghalen onduidelijke markeringen.</p> <p>Bijzonder dat in de besluitvorming rondom het GOUDasfalt-terrein de politiek ene statement heeft gemaakt TEGEN grootschalig parkeerterrein op GOUDasfalt-terrein en dat dit nu hier opkomt als reële optie. Dit is GEEN reële optie, gezien de ontwikkelingsstrategie van GOUDasfalt.</p> <p>Hierbij wordt door verschillende partijen (ondernemers, bewoners, bezoekers) gevraagd om duidelijkere bebording op straat (incl. op de parkeermeters), waarbij het voor de bezoeker snel duidelijk moet zijn dat er een groot kostenverschil is tussen parkeren op straat en op een terrein (parkeerverwijzing).</p> <p>Wie gaan deze locaties bepalen en beheren (fietsenstallingen).</p> <p>Zeer benieuwd hoe men dat wil gaan doen, zie verder hieronder (fietsen stallen in de binnenstad).</p> <p>We hopen niet dat de autoparkeernorm bij nieuwbouw vervangen gaat worden door een fietsparkeernorm. De autoparkeernorm moet in onze ogen blijven bestaan</p>	<p>Hier is niet bedoeld een separate ontwikkeling van parkeervoorziening maar de mogelijkheden tot dubbelgebruik en benutting.</p> <p>Dit wordt in het Mobiliteitsplan eveneens vermeld. Over de wijze van uitvoering en aanpak zijn nog keuzes te maken.</p> <p>Dat is nu nog niet aan te geven.</p> <p>Zal bij de uitwerking moeten blijken.</p> <p>Wij differentiëren per gebied en zodanig dat dit geen extra parkeerverlast oplevert en het aansluit op het mobiliteitsbeleid (geen woon-werkverkeer per auto naar de binnenstad trekken). De fietsparkeernorm wordt nog opgesteld maar zal ook verschillend zijn per type gebied.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Jaap de Hoog, Jo Suijlen	Fietsersbond	<p>De Fietsersbond vindt het positief dat in een Goudse nota ruim aandacht wordt besteed aan de fietsveiligheid. Voor zover de Fietsersbond bekend is, is het de eerste Goudse nota waarin een doel wordt gesteld: halvering van het aantal fietsgewonden in 10 jaar. Toch vindt de Fietsersbond deze doelstelling beneden de maat. Over de inrichting van de infrastructuur mist de Fietsersbond verwijzing naar het consequent toepassen van de CROW-normen en Duurzaam Veilig. Het hoge fietsrisico in Gouda (tot de top tien van ca. 400 gemeenten) wordt veroorzaakt door de infrastructuur, die bijna nergens voldoet aan de zojuist genoemde normen. Een mobiliteitsplan zou nuttig kunnen zijn voor de gemeente Gouda. Maar dan moet in dat mobiliteitsplan ook een juridische en financiële paragraaf expliciet worden opgenomen. Wat is immers een plan waard als er niet duidelijk in is opgenomen wat de juridische kaders en de financiële mogelijkheden zijn. Laten we eens de maatschappelijke kosten schatten waarmee Goudse burgers worden geconfronteerd met betrekking tot de fietsongevallen. Volgens SWOV-publicaties uit 2015 bedragen de maatschappelijke kosten van ongevallen in het verkeer ongeveer 5 miljard euro per jaar, waarvan meer dan de helft fietsgewonden zijn. Als we Gouda als 1/250 deel van Nederland beschouwen, dan hebben we met 10 miljoen euro per jaar te maken, dus over 10 jaar met 100 miljoen. De Fietsersbond gaat er van uit dat Gouda een ondernemende gemeente is, die voor belangrijke projecten tientallen miljoenen euro weet vrij te maken. Gezien de maatschappelijke kosten voor de fietsers die geschat kunnen worden in een orde van 100 miljoen per jaar, is een halvering van het aantal gewonden op een termijn van 5-6 jaar gewenst. Als de fietsveiligheid ook maar een heel klein beetje belangstelling heeft binnen de Goudse politiek is dit nog maar een magere doelstelling. Maar Gouda heeft dan alvast een begin gemaakt, en zou zich kunnen uitspreken om in de volgende 5 jaar te streven naar nog eens een halvering. Hiermee kunnen de maatschappelijke kosten voor Gouda binnen 10 jaar ongeveer gehalveerd worden. Dus niet alleen een maatschappelijke besparing voor de Goudse burgers in orde van 50 miljoen, maar ook een sociale besparing van het leed van de fietsers en hun familie en dierbaren die nu het slachtoffer geworden zijn of de komende jaren het worden. Omdat alleen het gemeentebestuur hier iets aan kan doen, moet deze verantwoordelijkheid in het mobiliteitsplan bij het gemeentebestuur gelegd worden. Zonder een budget voor verbetering ziet de Fietsersbond geen verbetering voor de Goudse fietser, het mobiliteitsplan zal dan net zo'n dode letter blijven als eerdere nota's van Gouda, die de fietsveiligheid beoogden te verbeteren.</p>	<p>In het Mobiliteitsplan zijn de basiskwaliteitseisen (bijlage 1 van het bijlagenrapport) gedefinieerd. Deze wijken niet wezenlijk af van de richtlijnen van het CROW. Het gaat te ver om deze in het Mobiliteitsplan op te nemen. Bij de uitwerking betrekken wijk de richtlijnen van het CROW, Fietsberaad en Duurzaam Veilig.</p> <p>Zoals het Mobiliteitsplan aangeeft, zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid en het fietsklimaat belangrijke speerpunten. Dit is vertaald in de Mobiliteitsagenda. Het tempo en de fasering hangen mede af van de financiële kaders die nog door de gemeenteraad moeten worden opgesteld (gemeentebegroting) alsmede van subsidieprogramma's en de afstemming met het groot onderhoud ('slim investeren'). Wij willen prioriteit geven aan de locaties en routes waar de meeste winst te behalen is.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Gerard Overkamp, Anita Engbers	Gouda sterk aan de IJssel	<p>Gouda ~sterk~ aan de IJssel heeft met plezier deelgenomen aan de klankbord-groepbijeenkomsten mobiliteitsvisie. wij spreken onze waardering uit voor de wijze waarop met onze inbreng is omgegaan. Samenvattend hebben wij gevraagd om aandacht te schenken aan het verkeer en vervoer over water:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de groeiende recreatievaart (particuliere schepen, cruiseschepen en rondvaartboten) met sterke kansen voor Gouda; • de mogelijkheid van openbaar busvervoer over water; • de wenselijkheid van meer vrachtvervoer over water vanuit het perspectief van duurzaamheid. <p>Daarnaast pleit Gouda sterk aan de IJssel voor een betere oversteekbaarheid van de Nieuwe Veerstal voor langzame verkeersdeelnemers en voor een zodanige herinrichting van de Nieuwe Veerstal en de Rotterdamse weg, dat deze aantrekkelijker worden voor langzame verkeersdeelnemers. Een Veerstalplein is een goede afsluiting van de route station-Markt-rivier. De benaming 'plein' sluit aan bij de geschiedenis van Gouda. Zie bijgevoegde tekst van de ontwerptekening van de tweede Mallegatsluis uit 1764.</p> <p>Voor jouw gemak hebben wij zelf al de passages geïnventariseerd waaruit blijkt hoe onze inbreng verwerkt is:</p> <p>Op pagina 11 staat: De binnenstad met het kernwinkelgebied is ons visitekaartje en ook het punt waar diverse verkeersstromen (herkomst, bestemming, doorgaand) en vervoerwijzen bij elkaar komen. De gehele binnenstad inclusief de singels beschouwen wij, conform het Mobiliteitsplan van 2007, als verblijfsgebied (30 km/uur). Hier faciliteren wij het gemotoriseerde verkeer voor zover het herkomst- en/of bestemmingsverkeer is en het langzame verkeer.</p> <p>Op pagina 17 wordt een Veerstalplein geïntroduceerd als tegenhanger van het Stationsplein. Gouda is interessant voor (internationale) bezoekers. De stad is uitstekend lopend en fietsend te ontdekken. Het station (trein, bus, parkeren) en de Nieuwe Veerstal (boot, parkeren) zijn de 'poorten' voor de binnenstad met aantrekkelijke pleinen (Stationsplein en het 'Nieuwe Veerstalplein'). Het realiseren van verkeersluwe en parkeerarme routes en ruimtes versterkt het historisch profiel en de economische positie.</p> <p>Het kaartje met doorstroomfietsroutes op pagina 25 als het gaat over de fietsroute vanuit Westergouwe naar het centrum via de Rotterdamse weg. Dat sluit goed aan op ons voorstel om de Rotterdamse weg en Nieuwe Veerstal aantrekkelijker te maken voor langzame verkeersdeelnemers.</p>	

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>Op pagina 39 wordt één lijn getrokken van station naar rivier. Aangename loopverbindingen zijn gewenst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op de as station, de binnenstad, Hollandsche IJssel. - Tussen de parkeervoorzieningen en de binnenstad. - In de binnenstad: historische en monumentale wandelroute(s). <p>Op pagina 51 wordt gepleit voor extra parkeer capaciteit aan de zuidzijde van de stad: De parkeer capaciteit voor de binnenstadbezoekers is op orde. Mede in verband met de ingrepen in verkeersstructuur op de singels en stallingsvoorzieningen voor de bewoners, de ontwikkelingspotentie van het Goudasfalt-terrein willen wij beoordelen of en op welke wijze een toename van het aanbod van parkeervoorzieningen aan de zuidkant mogelijk is.</p> <p>Het enige dat wij zelf niet hebben kunnen terugvinden is de tekst over het vervoer over water waar je het in de laatste bijeenkomst van de Klankbordgroep over had: dat de gemeente niet het voortouw neemt maar het initiatief overlaat aan anderen.</p>	Zie toerisme.

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Peter Schönfeld, Rick Luimes, Jan Willem Eelkman	Wijkteam Nieuwe Park	<p>Hoe gaat het plan, wanneer het goedgekeurd is, gebruikt worden en door wie? Anders gezegd: welke status heeft/krijgt het.</p> <p>Blz.22 In eerste alinea van “Geen grote nieuwe infrastructuur” staat: “Een Meijstunnel biedt evenmin mogelijkheden om de functie van de spoorstraat op de singels te beperken”. Zo’n tunnel zou dat volgens mij wel degelijk doen. Het verkeer uit Gouda-West zou via zo’n tunnel rechtstreeks (langs het politie bureau) onder de spoorlijnen naar de Jamessingel kunnen rijden.</p> <p>Blz.32 “Wat moet er allemaal gebeuren bij Hoofdwegennet” 4-de gedachtestreepje: hoe gaan ze de verkeersrelatie tussen de Spoorstraat en de Kattensingel opheffen?</p> <p>Blz.41 Milieu: geluid en emissie/ Vrachtverkeer: Dit moet tussen 22.00uur en 06.00 uur verboden worden op alle singels (Fluwelensingel, Blekerssingel en Kattensingel), zoals dat ook al geldt op de Kon.Wilhelminaweg, Reigerstraat en Wachtelstraat. wellicht is hier een koppeling te maken met venstertijden voor bevoorrading?</p>	<p>Dit is opgenomen in de ‘Nota van Uitgangspunten’ en hoofdstuk 1. Het plan is een toetsingskader en geeft richting aan de uitwerking van projecten het uitvoeringsprogramma.</p> <p>Na de capaciteitsvergroting, die is uitgevoerd voor het Hamstergat is een dergelijke tunnel niet nodig. Tevens zou er extra doorgaand verkeer door de westzijde van de stad ontstaan. Dat willen wij juist vermijden. wij hebben onderzocht of een Meijstunnel de functie van de tunnel Spoorstraat kan overnemen. Dat blijkt onvoldoende het geval te zijn. Daarom achten wij een Meijstunnel uit kwalitatief en kwantitatief oogpunt niet meer gewenst.</p> <p>Dat is een uitwerking voor het kruispunt Kleiwegplein. Enkele verkeersbewegingen zullen verdwijnen waardoor ook het kruispunt simpeler zal worden.</p> <p>Dit wordt betrokken bij de maatregelen die wij in deze Mobiliteitsvisie voorstellen voor de wegenstructuur waaronder het opheffen van het doorgaande verkeer op de singels.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>Blz. 42 Verkeer op de singels allemaal < 30km/uur maken, hoewel er meer dan 4.000 voertuigen per dag rijden</p> <p>Blz. 47 Bij "innovatie", derde gedachtenstreepje: Wat is het fietsdeelsysteem?</p> <p>Paragraaf 1.3 vind ik niet zo helder. Hierover zijn in de laatste bijeenkomst ook vragen gesteld. Ik kan me voorstellen dat je de drie fasen iets beter toelicht: hoe ze zich tot elkaar verhouden en wat de belangrijkste conclusies waren. Bijvoorbeeld: wat waren de belangrijkste elementen uit de inventarisatie?</p> <p>Paragraaf 2.8: voor wie zijn de parkeergarages? Ik kan me voorstellen dat wij een ambitie hebben dat alle inwoners van Gouda zoveel mogelijk op de fiets naar de binnenstad komen. Denk aan de discussie over de bereikbaarheid centrum - Westergouwe</p> <p>Paragraaf 3.1: ik vind dat er behoorlijk veel typen wegen worden onderscheiden. Een en ander vergt behoorlijk aandacht van de lezer. Consequentheid is nodig. Zo worden slechts 3 van de 5 typen wegen toegelicht in de tekst boven de afbeelding.</p> <p>Paragraaf 3.1: Is in beeld waar 'verkeerd' verkeer zit? Bijvoorbeeld verkeer tussen Korte Akkeren en Reeuwijk mag niet via de Kattensingel. Gebeurt dat nu?</p> <p>Blz 23: het opheffen van de verkeersrelatie Spoorstraat - Kattensingel kan een maatregel zijn om het Kleiwegplein te ontlasten. Maar ik denk dat dit een fatsoenlijk onderzoek vraagt. Wellicht zijn er ook andere mogelijkheden.</p> <p>Blz 23: zoals uit paragraaf 3.1 blijkt, zijn er ook 30 km/h-stadsstraten. Dat zijn geen gebiedsontsluitingswegen. Dit mist in de tabel op blz 23. Wederom vraag ik om consequentheid</p> <p>Blz 26: Afbeelding is niet zo toegankelijk. Een toelichting in enkele zinnen kan helpen</p> <p>Ik denk dat station Hamstergat weinig kansrijk is. Ook niet over 20 jaar. Westergouwe biedt meer mogelijkheden, ook als P+R-station voor bezoekers van de binnenstad die het laatste stuk met de trein kunnen. De functie van dit station kan hier beter benoemd worden.</p>	<p>Ja dat is juist, zie onze uitgangspunten voor wijkstraten in de tabel in bijlage 1.. In de 'wijken' willen wij het 30 km/uur-beleid uitbreiden ten gunste van verkeersveiligheid en leefbaarheid.</p> <p>'Fietsen huren'.</p> <p>De rapportages 'Inventarisatie' en 'Uitgangspunten' zijn u ter beschikking gesteld en maken onderdeel uit van het Mobiliteitsplan. Ter willen van de toegankelijkheid en leesbaarheid willen wij het Mobiliteitsplan compact houden.</p> <p>Dat streven wij ook na, maar niet iedereen zal op de fiets (kunnen of willen) komen. De parkeergarages hebben vooral een functie voor de bezoekers.</p> <p>Er zijn slechts 3 type (hoofd)wegen benoemd: randwegen, stadswegen en stadsstraten, zie ook bijlage 1.</p> <p>Dat is niet ondenkbaar, maar los daarvan, dat is een verschijnsel wat wij in de toekomst willen vermijden, vandaar ook het voorstel van de beperkingen tussen de Spoorstraat en de Kattensingel.</p> <p>Op zich correct, maar alleen inrichtingsmaatregelen zullen niet voldoende effect hebben. Hier en daar zijn ingrepen in de verkeersstructuur onvermijdelijk. Wij hebben nu een kansrijke oplossingsrichting aangegeven. Bij de uitwerking vindt de een naders afweging plaats voor de beste aanpak.</p> <p>De stadsstraten rekenen wij wel tot de gebiedsontsluitingswegen en hebben in principe een maximum snelheid van 50 km/uur. Indien het echter nodig is voor de veiligheid van het fietsverkeer, zullen wij daar(tijdelijk) van afwijken.</p> <p>Is opgenomen in bijlage 1.</p> <p>Wij zetten volledig in op een nieuw station Westergouwe.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>Wellicht kan Westergouwe aanhaken op regionale buslijnen (lijn 190) die daar al lopen?</p> <p>Paragraaf 3.5: Wellicht kan nadere analyse leiden tot andere / meer inzicht? Of ligt hier al veel analyse aan ten grondslag?</p> <p>In de tabel met ongevallen wellicht een oranje categorie maken met 5+ gewonden? Het onderscheid is nu minimaal</p> <p>Blz 33: tekst over duurzaam veilig en wegcategorieën is lastig te matchen met de eerder genoemde 5 categorieën wegen. Zie opmerking 3 en 6.</p> <p>Blz 34: ook hier worden in de tabel niet alle 5 typen wegen genoemd. En een voorrangsp plein kan volgens mij alleen bij één behoorlijk dominante doorgaande beweging. Bijvoorbeeld op de kruisingen van de Nieuwe Gouwe Oostzijde met enkele aantakende wegen. Bij 4 wegen met ongeveer gelijke intensiteiten werkt een voorrangsp plein denk ik niet.</p> <p>Paragraaf 4.5: Ik zou noemen dat een goede inrichting de noodzaak om te handhaven beperkt.</p> <p>De koppeling van de intensiteiten aan de typen wegen is verwarrend. Want een stadsstraat zoals de Kattensingel heeft meer dan 4.000 mvt/etm, maar is wel een 30 km/h-weg. Het woord 'zolang' is verwarrend.</p> <p>Blz 40: Pas in de tabel op voor verkeerde beeldvorming door de kleuren. Een toename op bijvoorbeeld de Zuidwestelijke Rondweg is namelijk juist de bedoeling, en dus daar is een toename van 20% prima. Op sommige andere wegen wil je dit juist niet.</p> <p>Paragraaf 7.4: Is er in beeld wat de modal split is van de binnenstadbezoeker? Als in: hoeveel % komt met de auto?</p>	<p>Dat is inderdaad de optie die bedoeld wordt.</p> <p>Het is niet geheel duidelijk waar u precies op doelt.</p> <p>Wij hebben de ongevallen in beeld gebracht. Er zijn geen locaties waar specifiek op dat punt meer dan 5 letselongevallen in de afgelopen 5 jaar hebben plaatsgevonden.</p> <p>Er zijn 3 categorieën hoofdwegen en in de verblijfsgebieden hebben wij de wijkstraten benoemd. In de tabel is stadsweg vervangen door stadsweg/randweg (de randwegen zijn niet in beheer bij de gemeente).</p> <p>Uw opmerking is juist. Het voorgangsp plein is ook alleen maar benoemd bij stadsweg/wijkstraat waar inderdaad sprake is van een dominante verkeersstroom.</p> <p>Is opgenomen.</p> <p>In onze voorstellen behoort de Kattensingel tot de verblijfsgebieden is dus tot het 30 km/uur-gebied. Een (gedeelte) van de Kattensingel is wel als wijkstraat benoemd worden (is nu opgenomen). Het woordje zolang heeft alleen betrekking op stadsstraten.</p> <p>Dat is een terechte opmerking. Dit is gewijzigd, zie bijlage 1.</p> <p>Dat is helaas niet bekend.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Martin Pohlkamp	Wijkteam Plaswijk	Reactie toegezegd na 27 mei 2016, echter geen reactie ontvangen.	

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Michel van Lookeren, Thijs Zuidam	GAB	<p>Nogmaals mijn complimenten voor de stappen die er zijn gemaakt in de laatste maanden en zeker op het terrein voor mensen met een beperking.</p> <p>De GAB Gouda stelt met genoegen vast dat in paragraaf 4.4 op een inspirerende wijze aandacht is gegeven aan een inclusieve samenleving. Gelet op het politieke draagvlak voor het ratificeren van het VN verdrag voor gelijke rechten voor mensen met een beperking is dit een mooie start om te gaan werken aan inclusief denken en handelen. wij hebben nog enkele opmerkingen op het plan.</p> <p>Paragraaf 3.2. Wijkstraten: Inrichtingseisen We kunnen niet terugvinden of onze eerdere suggestie om succesvol toegepaste inrichtingseisen te verenigen in een standaard Programma van Eisen ook toegepast gaat worden. Graag vernemen wij wat de status van deze suggestie is. Concreet willen wij hierbij vermelden: Bij verkeerslichten is behalve het akoestisch signaal en groentijdverlening ook belangrijk dat ze gebruiksvriendelijke knoppen hebben, zoals de 2 jaar geleden aangelegde VRI's op diverse kruisingen. Opsomming van routes en verbindingen die verbeterd kunnen worden: een na laatste verbindingstreepje: tussen bushaltes en openbare gebouwen zoals ook verzorgings- en verpleeghuizen, woon- of activiteitenvoorzieningen voor mensen met een beperking</p> <p>Uit te voeren projecten en acties in het kader van inclusief beleid graag in overleg met de GAB</p> <p>Paragraaf 4.3. Kwetsbare verkeersdeelnemers We missen mensen met een visuele beperking en slecht ter been in de opsomming van kwetsbare verkeersdeelnemers.</p> <p>Paragraaf 4.4. Inclusieve samenleving Er wordt gemeld dat gezocht wordt naar innovatieve middelen. Dat is op zich hartstikke goed, maar het moet dan in aanvulling komen op de bestaande mogelijkheden en niet in de plaats van. Die stap is pas verstandig als de innovatie een reguliere toepassingsmogelijkheid is.</p> <p>Hoofdstuk 7 Parkeerbeleid In dit hoofdstuk missen wij het beleid ten aanzien van gehandicapten parkeren. Vragen die je daarbij kunt stellen zijn: Houdt u rekening met de gevolgen voor gehandicapte parkeerders als zij diverse maatregelen ten aanzien van het parkeren invoeren? Vraag hierover advies aan de</p>	<p>We vinden het vanzelfsprekend om dit te doen. wij zullen dan samen de, in uw ogen, succesvolle toepassingen definiëren. Deze actie is benoemd.</p> <p>Groentijdverlening is benoemd (verkeersregelingen, voetgangers).</p> <p>Is toegevoegd.</p> <p>Was al opgenomen .</p> <p>Die vallen daar ook onder..</p> <p>Wij willen extra kansen uiteraard benutten en voor de aanpak wordt uiteraard overleg met uw organisatie gevoerd.</p> <p>Parkeren voor gehandicapten is onderdeel van de doelgroepen (parkeren). Wij willen in het Mobiliteitsplan niet te veel in detail treden. wij betrekken dit, in overleg met u, bij de actie die gedefi-</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>GAB.</p> <p>Wanneer gaat de gemeente het beleid voor gehandicapten parkeren onder de loep nemen? Dit is volgens De Gab hard nodig want veel gehandicaptenparkeerplaatsen zijn onbruikbaar door te kleine afmetingen of ongelukkige locatie.</p> <p>Het betalen op gehandicapten parkeerplaatsen is op dit moment zeer lastig. onbereikbare parkeermeters vanuit een rolstoel, kapotte parkeermeters, parkeermeters die heel moeilijk gebruikt kunnen worden door mensen met een slechte handfunctie. Daarom advies om het parkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen gratis te maken of iedere bewoner met gehandicaptenparkeerkaart een gratis digitaal abonnement te geven waarmee je overal (behalve in vergunninghouders-gebieden) mag parkeren zonder te betalen (vgl. Amsterdam).</p>	<p>nieerd is bij 'knelpunten inclusieve samenleving inventariseren en verbeteren'.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Gerard van Erk, Harry Trel Michel van Doorn	SOG Ondernemersvereniging GHK	<p>Ontbreken goed (dynamisch) parkeerverwijzingssysteem.</p> <p>De vernieuwde borden zijn een verbetering. Ondanks ons aandringen bij de invoering hiervan, is onvoldoende onderzocht welke innovatieve, dynamische verkeerssystemen mogelijk zijn. Wij hebben destijds (3 jaar geleden) ook verwezen naar mogelijke support vanuit Technolution, jullie buurman. Voor zover ik weet is toen maar ook na onze herhaling nu, ook deze keer geen gevolg aangegeven. Wellicht kan de schade worden ingehaald.</p> <p>Communicatie i.c.m. parkeerbegeleiding.</p> <p>Uitleg binnen de singels tussen kort parkeren en verwijzing naar lang parkeren in meerdere talen. Er ontstaat zoekverkeer met name van bezoekers die onbekend zijn, zeker binnen de Gouwe en Haven door onduidelijke cq. onvoldoende uitleg (alternatieven, tarieven etc.) Ook bij de betaalautomaten. Hier zoeken naar (innovatieve) oplossingen. Dit geldt ook voor de afhandeling van het verkeer bij drukke dagen bij parkeergarage Nieuwe Markt. Er ontstaan files zowel bij de ingang als uitgang. Ook hier zoeken naar innovatieve en creatieve oplossingen.</p> <p>Mixed parkeren.</p> <p>Een aantal jaren geleden is mixed parkeren, na langdurige analyse, ingevoerd. Voor zover wij kunnen overzien naar tevredenheid. Het voorstel om dit te handhaven, heeft onze instemming.(i.c.m. verbetering communicatie) Er zijn welke enkele aandachtspunten met name net buiten de singels zoals Crabethstraat en Kattensingel. Hier is het systeem onduidelijk voor de bezoeker. Mogen alleen staan op bepaalde plekken en niet op de overige. Ondanks dat zij de parkeerautomaat vullen krijgen zij buiten de (onduidelijk) aangegeven bedoelde plakken een bekeuring. Dit zorgt voor grote ergernis. Er is gesproken over parkeervrij maken van Gouwe en Haven. Dit kan alleen als een goede oplossing wordt gevonden voor uitstekende alternatieven met name aan de Zuid Rand. Overigens is de formule shop en run nog steeds actueel.</p>	<p>Dit is als actie benoemd .</p> <p>Idem</p> <p>We streven naar zoveel mogelijk uniformiteit. Onnodige onduidelijkheden en verwarring moeten worden weggenomen. wij hebben dit benoemd bij de acties (mixed parkeren).</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>Laden en lossen. Er zijn knelpunten zoals bij de dubbele Buurt maar ook wellicht op andere plaatsen. Onderzoeken welke verbeteringen mogelijk zijn.</p> <p>Fietsverkeer De fietsroutes in de binnenstad bezien met name in de smalle steegjes waar ook detailhandel is gevestigd zoals Cappenersteeg. De fietsers geven overlast t.o.v. de voetgangers waardoor het voor de detailhandel hier ongunstig is zich hier te vestigen.</p> <p>Zoals aangegeven is fietsparkeren een probleem apart. Aan de ene kant gemak geven maar verrommeling voorkomen. Out of the box denken om mogelijke oplossingen en verbeteringen te realiseren.</p> <p>Verkeersbewegingen, milieu en veiligheid. Het is gewenst (onnodige) verkeersbewegingen in de binnenstad te voorkomen. Milieu, slappe bodem, verkeersveiligheid hebben hier een rol bij. wij zijn gestart met een onderzoek om de verkeersbewegingen m.b.t. ophaal afval te verkleinen, te beginnen met de horeca. Daarnaast mogelijkheden bezien om overige verkeersbewegingen, zowel ingaand als uitgaand te beperken. Innovatieve oplossingen, elektrisch vervoer, binnenstadservice etc. zijn mogelijke oplossingen. Ook hier weer kijken naar innovaties en mogelijke voorbeelden elders. Belangrijk om projectmatige te laten oppakken.</p> <p>Handhaving. Onvoldoende handhaving op afgesproken regels is een dagelijks terugkerend fenomeen. Te hard rijdende pizzakoeriers, fietsers binnen het wandelgebied, parkeeroverlast en overige overtredingen zijn veel voorkomende overtredingen. Soms kunnen oplossingen zoals plaatsen nieuwe zakpaal begin Lange Tiendweg een verlichting geven. Anderzijds kan ook bezien worden of publieksvriendelijke acties het gedrag kunnen veranderen. Moet een wezenlijk onderdeel zijn van het Mobiliteitsplan.</p> <p>Toeristenbussen. Er wordt gesproken over afstappunten bussen. wij begrijpen dat grote bussen op de Haven t.b.v. Museum en St Jan niet ideaal zijn. Er is wel behoefte bij oudere en slecht ter been zijnde bezoekers bij afschaffing een volwaardig alternatief te bieden. Zeker gezien het hoge gehalte oudere bezoekers bij de culturele instellingen.</p> <p>Ten slotte: De rode draad blijft out of the box blijven denken en met name technologische en innovatieve oplossingen te betrekken bij de uitvoering. Zoals vermeldt: de technologische oplossingen gaan snel. Verkeersmanage-</p>	<p>Distributie binnenstad is als uit te werken beleidspunt opgenomen.</p> <p>We hebben het fietsnetwerk gedefinieerd. Operationele knelpunten vallen buiten de scope van het Mobiliteitsplan en kunnen wat ons betreft in reguliere overleggen geagendeerd worden.</p> <p>We onderkennen het belang hiervan in ons Mobiliteitsplan en dit is opgenomen in de acties.</p> <p>Distributie binnenstad is als uit te werken beleidspunt opgenomen.</p> <p>Handhaving is in een aantal gevallen nodig. De capaciteit is altijd begrensd. wij moeten daarin keuzes maken. Periodiek willen wij de speerpunten benoemen en uitvoeren.</p> <p>Dat klopt, vandaar dat wij ook spreken over serviceconcept.</p> <p>Het hoofdwegennet en de bereikbaarheid via de doorstroomroutes zijn goed belicht. Het belang van de fiets achten wij groot vanuit gezondheid, duurzaamheid maar juist ook voor de benut-</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>ment/mobiliteitsmanagement wordt veel genoemd maar ik zie een beperkte uitwerking. Zal dus nog wel komen naar ik hoop. Ik vind de verhouding fietsverkeer versus auto- en vrachtverkeer niet geheel juist. Relatief krijgt het gemotoriseerde verkeer weinig aandacht. Dit werpt de vraag op of over het laatste gedeelte voldoende wordt nagedacht. Een tweede rode draad is goede communicatie naar onze bezoekers waar het gaat om de meest passende route en passende parkeerplaats. Moet kunnen met de aanwezige expertise in onze stad.</p> <p>Aanvulling O.V. Gouwe Havenkwartier Ontbreken goed (dynamisch) parkeerverwijzingssysteem. Een dynamisch parkeerverwijzingssysteem met als doel bezoekers richting parkeergarages te geleiden ipv naar straatparkeerplaatsen is een must in een stad die zich continue ontwikkelt in (toeristische) bezoekersaantallen. De snelle groei van deze bezoekersaantallen en de profilering 'Beste Binnenstad' betekent een bepaalde maat van verantwoordelijkheid voor degenen die zich met deze ontwikkelingen bezig houden. Buitenom het feit dat een 'plezierige' en goed gestroomlijnde doorstroom gunstig is t.a.v. de beleving, brengt dit ook duidelijkheid en veiligheid met zich mee. Zoekverkeer beperken door duidelijke aanduiding vanaf de entree's van de stad en tijdens evenementen verkeersbegeleiders inzetten op punten waar het doorgaans <i>fout</i> gaat (campers op de Oosthaven).</p> <p>Wanneer het mixed parkeren gehandhaafd blijft en de formule Shop & Run blijft bestaan, dan is een verbetering in aanduiding daarvan op z'n plaats. In vergunningzone 1 zijn nagenoeg evenveel vergunningen uitgegeven als dat er straatparkeerplaatsen zijn, waardoor het onvermijdelijk is dat straatparkeren voor bezoekers onaantrekkelijk gemaakt moet worden qua tarief en de duur 24/7 op maximaal een uur gezet moet worden.</p> <p>Ten tijde van openbare werken, herbestrating et cetera, waardoor parkeerplaatsen tijdelijk niet beschikbaar zijn, is het zeer gewenst om vergunninghouders een alternatief cq tegemoetkoming te bieden. Überhaupt dient de planning van openbare werken in de binnenstad rekening te houden met seizoensdrukke, zoals daar momenteel negatieve voorbeelden te over zijn.</p> <p>Overall blijf ik van mening dat het parkeren in garages een langer verblijf bewerkstelligt en dit ten goede komt van de ondernemers in de binnenstad en dus gestimuleerd moet worden, eventueel middels combinatie-acties. Straatparkeren in de binnenstad alleen voor vergunninghouders toestaan geeft veel voordelen: Geen tekorten meer. Er is direct duidelijkheid voor de bezoeker en minder verkeersstroom waardoor het veiliger wordt op straat. Daarnaast is het milieuvriendelijker (denk aan Aziatisch toerisme) en levert het minder slijtage aan het wegdek (verzakkingen). Met voldoende extra laad&los plekken blijven ook de ondernemers bereikbaar voor klanten die aankopen komen afhalen.</p>	<p>ting van het wegennet en de bereikbaarheid over de weg. wij staan een evenwichtige benadering voor.</p> <p>Zie vorige punten.</p> <p>Voor informatie zie vorige antwoorden. Verder zoeken wij de verbeteringen en de 'verleiding' vooral in de tariefdifferentiatie tussen het straatparkeren en de parkeergarages/parkeerreinen.</p> <p>Operationele knelpunten vallen buiten de scope van het Mobiliteitsplan en kunnen wat ons betreft in reguliere overleggen geëendeerd worden.</p> <p>Zie vorige antwoorden. Een kort bezoek door middel van parkeren op straat (mixed parkeren) willen wij wel mogelijk houden in het belang van de ondernemers die op wat grotere afstand van een parkeergarage zitten. Het tarief zal dan wel hoger zijn. De gebruiker kan dan zelf zijn keuze maken.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Hans Verweij	Wijkteam Goverwelle		

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Anja Vergeer	Parkmanager Goudse Poort	<p>Afronding revitalisering openbaar gebied, met name bij de hoofdentrees. Met extra aandacht voor:</p> <p>Infrastructureel dient een oplossing gezocht te worden voor de veiligheidshotspot T-splitsing Nieuwe Gouwe O.Z./Hanzeweg, i.v.m. onoverzichtelijke verkeerssituatie, waardoor (brom) fietsers, etc. gevaar lopen aangereden te worden. Nadenken om bijvoorbeeld fietspad iets te verleggen. Tevens aanpassing aansluiting Hanzeweg op Hanzewegbrug (richting t.h.v. inrit naar private kavels Hanzeweg 1- 15, etc.). Aanpassing fiets- en voetgangersoversteekplaatsen vanaf B.v.Reenensingel naar Harderwijkweg en v.v. om een veiligere situatie te creëren.</p> <p>Blijvende aandacht voor het langzame verkeer op Goudse Poort: fietsers en voetgangers. Op Goudse Poort op doorgaande wegen: fietspaden en aan 1 zijde trottoir</p> <p>Op Goudse Poort op zijwegen: minimaal aan 1 zijde trottoir</p> <p>Aandacht voor fietsverkeer vanaf provinciaal fietspad (vanaf Coenecoopbrug) over Kampenringweg naar kruispunt Hanzeweg/Zwolleweg: opstelplaats/oversteekplaats. Om de verkeersveiligheid/zichtlijnen te waarborgen dient bij alle kruispunten/t-splitsingen/(fiets)bruggen de openbare groenvoorziening - in een ruime straal om het kruispunt heen - laag gehouden te worden.</p> <p>Openbaar vervoer: Bereikbaarheid van Goudse Poort is momenteel goed geregeld met de stadsbuslijn 6 en de streeklijnen 177, 187 en 186. Op termijn wordt de bereikbaarheid verbeterd doordat ook de frequentie van de dienstregeling Randstadrail Alphen-Gouda v.v. verdubbeld wordt (van 2x per uur naar 4x per uur). Echter, als Goudse Poort wij spreken onze ernstige zorgen uit dat Arriva aangegeven heeft dat bij een hogere treinfrequentie een tweetal streekbuslijnen geschrapt zal worden, waardoor de bereikbaarheid van Goudse Poort per OV (bus) aanzienlijk verslechtert! Terwijl de bereikbaarheid van Goudse Poort per OV één van de USP is!</p> <p>Uitstaphalte voor buslijn 6 t.h.v. noordzijde CS Station Gouda is inmiddels gerealiseerd (top!). Echter, de wens is dat tevens aan de noordzijde van CS Station Gouda ook een Opstaphalte wordt aangelegd.</p> <p>Helaas zijn de plannen voor de 'RijnGouwe Halte' welke t.h.v. Hamstergat ooit bedacht was komen te vervallen. Een NS halte (t.h.v. het Hamstergat) blijft op de lange termijn nog steeds een pree voor de bedrijventerreinen Goudse Poort en Gouwe Spoor.</p> <p>Bebording/bewegwijzering Geen evenementenborden (losse driehoeksborden rondom lantaarnpalen, etc.)</p>	<p>Wij willen operationele knelpunten in het huidige verkeerssysteem in overleggen met u bespreken.</p> <p>Naast het busvervoer is een optimale fietsverbinding vanaf het station zeer belangrijk. Wat betreft een nieuw station geven we de eerste en hoogste prioriteit aan Gouweknoop.</p>

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
		<p>plaatsen ter hoogte van de hoofdentrees van Goudse Poort en ook niet bij kruispunten/t-splitsingen in het binnengebied i.v.m. verkeerszichtlijnen. dit geldt eveneens voor de gehele gemeente: Geen evenementenborden vlak voor/op kruispunten/entrees te plaatsen. Wellicht een idee om over te gaan op (led-)evenementenborden die op vaste locaties aan lantaarnpalen worden bevestigd (zie als voorbeeld: bijlage en http://www.abcmmedia.nu/productenendiensten/evenementsborden/) Marjolein Broos heeft ook nog info van een bepaalde leverancier gehad uit onze eigen regio. Dit type borden geeft een nettere uitstraling.</p> <p>Gemotoriseerd wordt nu vaak te veel afgeleid door overbodige borden. Bovendien dragen de vele borden niet bij aan de gewenste kwalitatieve uitstraling van de hoofdentree van de Gemeente Gouda, dat tevens de hoofdentree is van het bedrijventerrein Goudse Poort.</p> <p>Verlichting ANWB-borden; parkeerplaatsaanduidingen, etc. beter onderhouden. Het gebeurt nu nog te vaak dat delen van de verlichte bewegwijzering niet werkt. Onderhoudscontract afsluiten om ook de niet verlichte ANWB-borden te onderhouden, zodat deze goed leesbaar zijn en geen verpauperde uitstraling krijgen door groene aanslag.</p> <p>Openbare verlichting Lantaarnpalen dienen goed te functioneren en onderhouden te worden.</p> <p>Parkeren Bereikbaarheid op Goudse Poort zelf is goed, mede doordat parkeerverboden ingesteld zijn in de zijstraten van de B.v. Reenensingel en B. Jamessingel, mag men alleen parkeren in het openbaar gebied op de daarvoor bestemde parkeervakken. Hierdoor wordt een goede overzichtelijk en daarmee veilige verkeerssituatie gecreëerd die bijdraagt aan de doorstroming op het terrein.</p>	

Jaap Rijnsburger		<p>1. Fietsroutes Westergouwe naar binnenstad en station Westergouwe staat vreemd genoeg niet ingetekend in het concept mobiliteitsplan. Het vorige mobiliteitsplan 2007-2020 laat een intern fietsnetwerk zien met, ter hoogte van de 1e en 2de Moordrechtse Tiendeweg, een directe fietsbrug over de Gouwe richting binnenstad en station. Het fietsen in Gouda moet aantrekkelijker, directer en sneller zijn dan met de auto; dat geldt te meer voor Westergouwe vanwege de excentrische ligging. Er moet serieus worden geïnvesteerd in hoogwaardige fietsverbindingen, en extra ter compensatie van de vervallen fietsbrug over de Gouwe.</p> <p>De fietsontsluiting van Westergouwe begint met een centrale fietsas, zoals de Bloemendaalseweg voor noord Gouda en de Voorwillenseweg voor oost Gouda: tweerichtingfietswegen met in principe voorrang op kruisingen met andere wegen. De Westergouwe fietsas moet met een eigen brug over de Ringvaart direct aansluiten op de Julianasluisen, met voorrangsregeling t.o.v. het doorgaande autoverkeer. Omrijbewegingen en oversteektijden moeten worden geminimaliseerd. Dit kan worden bereikt door het tweerichtingenfietspad door te trekken aan de (vanuit Westergouwe gezien) linker zijde van de sluisbrug, de rotonde en de Rotterdamsebrug tot aan de Koningin Wilhelminaweg. Als de Rotterdamseweg/Schielands Hoge Zeedijk verkeersluw wordt kan deze zelf de fietsweg zijn naar de binnenstad. Indien er te veel verkeer blijft moet het tweerichtingfietspad uit Westergouwe worden doorgezet over de van Baerlestraat, met een flauwe helling naar de Schielands Hoge Zeedijk (Croda) en de Veerstal, overal aan de stadskant van de rijweg.</p> <p>De fietsroute via de N207 onderdoorgang over de Julianasluis, het Speelbrugpad en door Korte Akkeren naar de Guldenbrug en Vlamingstraat is een plezierige aanvulling die de keuze om vanuit Westergouwe naar de binnenstad te fietsen aantrekkelijker maakt. De route is echter niet geschikt voor grote aantallen fietsers uit Westergouwe, omdat de Guldenbrug en Vlamingstraat nu al een knelpunt zijn voor de voetgangers en fietsers uit Korte Akkeren.</p> <p>De enig mogelijke fietsroute van Westergouwe naar het intercitystation is over de Koningin Wilhelminaweg en de Wachtelstraat naar het van Bergen IJzendoornpark. Voor het goed functioneren hiervan zullen de Koningin Wilhelminaweg en de Wachtelstraat verkeersluw moeten worden en de fietsoversteek Wachtelstraat – Nieuwe Gouwe O.Z. (v.v.) prioriteit moeten krijgen in de inrichting en verkeersregeling van de kruising.</p> <p>2. Tweede fietsverbinding Westergouwe over spoorbrug Naarmate Westergouwe zich uitbreidt richting Gouweknoop wordt een tweede fietsverbinding met de rest van Gouda opportuun. Dit kan worden gerealiseerd door verbreding van de oude (draai)spoorbrug met een fietspad waardoor de Burgemeester Jamessingel wordt verbonden met de fietspaden door de Oostpolder in Schieland en 't Weegje. Om Westergouwe hier op aan te sluiten is alleen een fietsbrug over de ringvaart nodig.</p> <p>3. Fietsoprit Coenekoopbrug vanaf Wilhelminakade</p>	<p>De door u ingebrachte verbindingen passen in de ambities om directe fietsverbindingen tot stand te brengen. De ontbrekende schakels zijn dan ook toegevoegd. Deze zijn te vinden op de tekening en in de tabel van de ontbrekende schakels. Voor deze ontbrekende schakels is nader onderzoek nodig naar de uitvoeringsmogelijkheden (ruimtelijk, technisch, termijn en financiële dekking).</p> <p>Voor het verkeersluw maken van de Koningin Wilhelminaweg zien wij geen mogelijkheden. Wel zal worden onderzocht op welke wijze de kwaliteit van het fietsen daar kan worden verbeterd. En daarnaast gaan wij ook onderzoeken of een directere verbinding tussen Westergouwe en de bestaande stad, door middel van een nieuwe bruggen over de Ringvaart en het Gouwekanaal gerealiseerd kan worden.</p>
------------------	--	---	---

		Zowel de inwoners van Westergouwe als van Bloemendaal zijn gebaat met een volwaardige verbinding tussen de fietspaden in 't Weegje en de Oostpolder in Schieland (recreatie) en het fietspad langs de Goudse Poort (Go-stores) naar het Groenhovenpark (sportvoorzieningen). Momenteel is er alleen de steile trap met smalle fietsgoot tussen de Wilhelminakade en de Coenecoopbrug. Deze trap is ongeschikt voor ouderen, met kinderen op de fiets of met elektrische fietsen. Voor een volwaardige verbinding zal er op dit punt een fietsoprit moeten worden aangelegd, of een ruime lift naast de trap.	
--	--	--	--

Overige ontvangen reacties (relaties van leden van de klankbordgroep)			
Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
Cok Versluis	Werkgroep Binnenstad	<p>Met belangstelling heb ik het concept Mobiliteitsplan gelezen als deelnemer van de werkgroep Binnenstad. Ik wil er twee punten uit lichten: 1 fietsparkeren en 2 fietsen op de Tiendeweg</p> <p>Al sinds 2011 waarin de werkgroep Flankerend beleid is ingesteld (huidige werkgroep binnenstad) straat het fietsparkeren in de kernwinkelgebied op de agenda. Bij herhaling is er op aangedrongen dat door de toename van het fietsverkeer (winkelend publiek en binnenstadbewoners) er knelpunten zijn m.b.t. het fietsparkeren. Er zijn de afgelopen jaren wel enkele pilots gestart (witte lijnen in de bestaande) en wat fietsrekken verplaatst, maar daar is het dan wel bij gebleven. De aanpak op de Kop van de Kleiweg laat zien dat er met creativiteit best iets is te bereiken. Voor zover bekend is er geen onderzoek gedaan naar bijvoorbeeld de aantallen gestalde fietsen op verschillende tijdstippen, de plaatsen waar het meest overlast wordt ervaren etc. Het laatste bericht vanuit de ambtelijke organisatie is dat het fietsparkeren meegenomen wordt in het nieuwe Mobiliteitsplan. Kijk ik nu naar het onderdeel fietsparkeren in het plan, dan blijft het toch een beetje bij algemene uitgangspunten en het benoemen van Klein Amerika en Goudasfalt als mogelijkheid voor fietsparkeren. Dit betekent dat wij met dit onderwerp eigenlijk niet veel verder zijn gekomen dan 5 jaar geleden, terwijl wij met de andere onderwerpen van de werkgroep wel concrete stappen hebben gezet. Betekent dit dat na vaststelling van het Mobiliteitsplan er een project "fietsparkeren" wordt gestart?. Als dat zo is, moeten wij daar morgen mee gaan beginnen.</p> <p>Vorig jaar hebben het Platform Binnenstad en het Tiendekwartier een enquête onder de ondernemers gehouden over het fietsen op de Tiendeweg. De Lange Tiendeweg is voor veel mensen een doorgaande route vanaf Kort Haarlem- Tiendeweg – St Jan richting Gouwe en havens. Het probleem is dat er op een deel van de Lange Tiendeweg overdag niet mag worden gefietst. Dit wordt al enige tijd niet meer gehandhaafd. Op het kaartje bij par. 3.3 is duidelijk het ontbrekende stukje fietsroute in de binnenstad te zien. Niet duidelijk is in hoeverre dit in het schema van de te versnellen fietsroutes is opgenomen. In de tekst is hierover niets terug te</p>	<p>Het belang van het fietsparkeren wordt onderkend. wij willen daarin stappen zetten. Dat is ook opgenomen in de acties. De behandeling in de gemeenteraad zal tevens indicaties geven voor de prioritering. Op basis daarvan zullen wij het concrete werk- en uitvoeringsprogramma voor de komende periode opstellen.</p> <p>We willen dit betrekken bij het onderzoek 'ontbrekende schakels'..</p>

		vinden. De vraag is dus, hoe gaat dit nu verder ?	
--	--	---	--

Naam	Organisatie	Reactie	Toelichting
	Het Gouds Watergilde	<p>Het Gouds Watergilde heeft met belangstelling kennis genomen van het concept-Mobiliteitsplan, zoals dat thans door u openbaar is gemaakt. Wij hebben veel waardering voor de door u daarin geformuleerde ambities. Maar wij missen node de onderbouwing vanuit cultuurhistorische optiek.</p> <p>De 'waterlopen' in onze stad zijn zeer structurerend geweest voor de stedenbouwkundige ontwikkeling. Onze stad is door het water cultuurhistorisch bepaald en heeft er zijn identiteit als 'waterstad' aan te danken. De aanwezigheid van water in de vorm van rivieren, grachten en weteringen is een essentiële ruimtelijke kwaliteit. Wil er sprake zijn van het uitbaten van die kwaliteit dan is het optimaal kunnen beleven van dat 'water*' een randvoorwaarde. Het Mobiliteitsplan is daarvoor één van de instrumenten. De ruimtelijke kwaliteit van het water langs wegen, straten en kaden zou mede bepalend en richtinggevend moeten zijn voor de introductie en inrichting van 30 km- zones, voetgangersgebieden, alternatieven voor parkeren, het leggen van het accent op voet- en fietsverkeer, enzovoorts. Wij missen deze benadering van de mobiliteit in onze stad. De aanwezigheid van water en het benutten van de ruimtelijke kwaliteit daarvan zou naar onze mening in het Mobiliteitsplan meer en beter kunnen worden beklemtoond. Wij constateren bovendien dat de Hollandsche IJssel en de Gouwe belangrijke verkeersaders zijn voor het scheepvaartverkeer. Dat is van belang voor Gouda, het geeft ontwikkelingspotentie. Ons inziens is er op sommige punten zelfs sprake van een belangenafweging tussen het scheepvaartverkeer en het wegverkeer, zoals die er ook is met het treinverkeer. Wat heeft waar prioriteit? In het Mobiliteitsplan komt die belangenafweging nog niet aan de orde. Wij vinden dat een gemiste kans.</p> <p>Die Goude, via de werkgroep Het Gouds Watergilde, zou het zeer op prijs stellen hierover met u van gedachten te mogen wisselen en is bereid om samen met u de ons inziens nog ontbrekende passages in het Mobiliteitsplan op te stellen.</p>	De door u gewenste relaties tussen 'water' en mobiliteit is onder verschillende thema's opgenomen: 'leuke fietsroutes' als onderdeel van het fietsnetwerk, wandelroutes binnenstad, parkeervrije gebieden (grachten) binnenstad, Veerstal, watervervoer. Dit zijn zaken waar wij in de verdere uitwerking aandacht aan willen besteden. Daarin past een nadere afstemming met uw organisatie.

Reactie van Bewonersplatform Binnenstad op de Ambities	
Wij vragen ons af waarom er geen terugblik of evaluatie is gemaakt over het vorige mobiliteitsplan en aanverwante beleidsnota's (zoals Parkeernota, Nota grote voertuigen, Gouda fietst nog beter door). Dit geeft namelijk inzicht in de mate van doelbereikbaarheid tot op he- den, in de effectiviteit van de reeds ingezette maatregelen en is bovendien ook een ijkpunt voor de (realisatiemogelijkheid van de) nieuwe ambities. Wij vinden dit een groot gemis en pleiten er nogmaals voor om ook een vorm van reflectie op te nemen.	Wij beoordelen de mobiliteit op basis van de beschikbare gegevens en ontwikkelingen. Deze zijn opgenomen in deel 1: de inventarisatie. Omdat een aantal onderdelen nog niet beschikbaar waren, heeft u deel 1 nog niet ontvangen. Zodra dit het geval is, ontvangt u deel 1. Naast cijfers hechten wij veel waarde aan de beleving, ervaring en belangen van inwoners en ondernemers. Die hebben wij zichtbaar gemaakt door het uitvoeren van een uitgebreide enquête in het voorjaar van 2015. Een samenvatting van de resultaten wordt opgenomen in deel 1.
De nieuwe ambities zijn soms moeilijk te 'waarderen' (wordt de lat wel hoog genoeg gelegd, dan wel niet te hoog?), omdat niet duidelijk is wat de huidige situatie is dan wel wat de landelijke gemiddelden zijn. Ook is niet altijd duidelijk waarom er een bepaalde ambitie is geformuleerd. Bijvoorbeeld verkeersslachtoffers: waarom 50% minder en niet bijvoorbeeld 75%? Verder is het ook niet altijd duidelijk hoe de situatie er nu voor staat, zoals bij de reistijd in de spits die maximaal factor 1,5 hoger mag zijn dan in de daluren. Hoe verhoudt zich die factor nu?	De hoogte van de lat is uiteraard een keuze. De ambities zijn mede gebaseerd op ervaringen elders en de mate waarin deze door de belanghebbenden, waaronder de leden van de klankbordgroep, worden onderschreven. Wat betreft de reistijdfactor: dit is één van de gegevens die thans nog in beeld worden gebracht (zie vorig antwoord). De ambitie zal indien daar aanleiding toe is, op basis van de actuele cijfers, worden aangepast. In ieder geval geven wij met de factor 1,5 aan dat wij het aanvaardbaar vinden dat er in de spits meer vertraging optreedt en wij de infrastructuur voor het gemotoriseerd verkeer niet per definitie op vertragingen in de spitsuren dimensioneren.
Om sommige ambities goed te kunnen 'waarderen' is het nodig dat er nadere uitwerking is hoe dat er in de werkelijkheid uit ziet. Daarom is het nu soms lastig om hier een reactie op te geven. Ook is het mobiliteitsplan erg gescheiden per thema, terwijl er nadrukkelijk verbinding is tussen de thema's en ambities. Bijvoorbeeld snel van A naar B (bereikbaarheid binnenstad) wordt gecombineerd met parkeren buiten de binnenstad	Uw opmerking is juist. Er wordt ook verwezen naar paragraaf 1.3 naar het tekstblok 'Eerst de ambities'. In het Mobiliteitsplan wordt duidelijker op welke wijze ambities elkaar kunnen versterken of juist dwingen tot het maken van keuzes.
Daar waar geen opmerkingen worden geplaatst over ambities onderschrijven we ze. In de basis zijn het mooie ambities, die zeker t.a.v. de binnenstad in lijn zijn met de ideeën van het Bewonersplatform. Maar we zijn voor ene flink aantal ambities wel benieuwd naar de realisatiemogelijkheden...	Zie vorig antwoord.
Bij 3.1 missen we bij de verkeersveiligheid de ambitie om de ervaren/gevoelde verkeersveiligheid te verbeteren. Waarom is deze niet meegenomen? We vinden dit wel van belang.	Ervaren/gevoelde verkeers(on)veiligheid is geen goede indicator voor de werkelijke verkeers(on)veiligheid. Wij richten ons daarom op de werkelijke probleemlocaties, doelgroepen maar ook op risicovolle locaties en weggedrag. Dat zal tot uiting komen in bijvoorbeeld de wijze waarop wij willen omgaan met schoolroutes, ouderen, kwetsbare verkeerdeelnemers, oversteekvoorzieningen, snelheids- en massaverschillen, verblijfsgebieden, educatie, normloos gedrag en verkeers-excessen. Tevens is een belangrijke indicator de mate waarin infrastructuur niet voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig. Bij de uitwerking van de verkeersveiligheid laten wij ons dus niet alleen leiden door de ongevallen die bij ons bekend zijn maar juist ook door de risico's die in bepaalde situaties optreden.
Bij 3.2 zien we de fietsparkeernormen nog niet in de praktijk gerealiseerd worden. Hoe doe je dat qua normen/vergunningen en hoe ga je handhaven?	Dat zal op dezelfde wijze moeten gebeuren als voor de toepassing van autoparkeernormen bij het verlenen van omgevingsvergunningen. Dit komt verder aan de orde in het Mobiliteitsplan.
Het lijkt erop alsof er wordt ingezet om de modaliteiten van elkaar te scheiden. Maar is daar wel ruimte en/of geld voor? Bijvoorbeeld 3.4 de ongelijkvloerse kruisingen van fietscorridors en de buitenring. Maar ook scheiden van auto en fiets; het ontmengen van de fietscorridors van het hoofdwegennet. NB: vergroot dit wel de verkeersveiligheid (gaan mensen niet minder goed opletten bij gescheiden wegen?)?	Scheiding zal zeker niet overal plaatsvinden en is ook niet overal nodig. Wij streven echter wel naar aangename routes met weinig oponthoud en weinig risico's. Ook dit punt komt nader aan de orde in het Mobiliteitsplan.
Als laatste opmerking vinden we dat water er bekaaid van afkomt als 'vervoersfaciliteit'. Met name recreatief, maar ook commercieel/economisch. Sluizen, ligplaatsen en de diverse vormen (bootjes, kano's, beroepsvaart), hier wordt amper op ingegaan.	Het water biedt inderdaad kansen. Dat wordt opgenomen. In de volgende fase willen wij scherper in beeld krijgen waar de kansen liggen en of hier een rol voor de overheid is weggelegd of dat het juist marktpartijen en ondernemers zijn die initiatieven kunnen ontplooiën om de kansen van het water te benutten.
Wat betreft de binnenstad vinden we dat de gestelde ambities wel een positief beeld geven.	

